



HAL
open science

Graphiques à risques

Denise Pumain

► **To cite this version:**

| Denise Pumain. Graphiques à risques. Hommage à Sylvie Rimbart, 1992. halshs-01707464

HAL Id: halshs-01707464

<https://shs.hal.science/halshs-01707464>

Submitted on 6 Apr 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

GRAPHIQUES A RISQUES

"Le carto-imagier contemporain... doit être un conseiller en stratégie d'utilisation de méthodes et de techniques cartographiques à des fins de communication fonctionnelle" (S. Rimbart, Carto-graphies, p.23).

On apprend à l'école des bons cartographes que l'importance des quantités figurées sur les graphiques ou sur les cartes sont perçues proportionnellement à la superficie du signe qui les représente (les très bons cartographes commencent à vous dire ensuite que ce n'est pas aussi simple...).

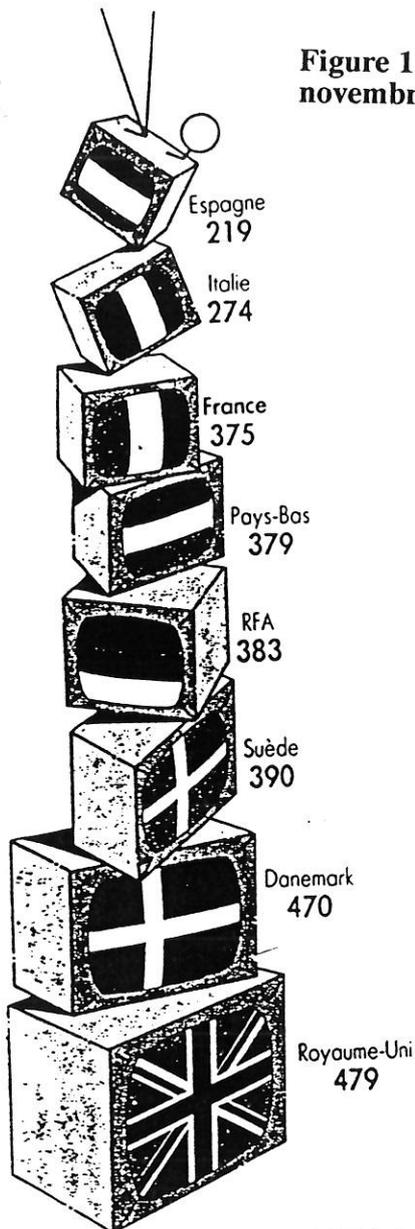
Voilà sans doute la règle graphique la plus mal traitée dans la presse. Lorsque les manquements ne concernent que des quantités de téléviseurs par habitant (figure 1), on peut se consoler de cette atteinte aux règles du paysage visuel, quelque étrange que deviennent les volumes suggérés par les lucarnes...Mais quand il s'agit d'informer pour éduquer, permettez que l'on s'insurge et que l'on répète à l'envi sur l'air de la leçon apprise, que, pour correspondre au rapport du nombre des personnes tuées par ces moyens de transport, le rectangle qui contient la voiture écrabouillée devrait être 45 fois plus grand que celui du bateau qui coule...et non pas 2 fois seulement (figure 2). Erreur de figuration d'autant plus étonnante que l'information chiffrée est indiquée, et que les rapports de surface entre les autres images de véhicules fauteurs de décès représentent, eux, très correctement les rapports numériques...

Recul d'effroi devant l'énormité de l'hécatombe? Refus de rendre compte de l'ampleur du sacrifice au "Minotaure automobile"? Comment, sans moyen graphique adéquat, faire mesurer au non-spécialiste la réelle incommensurabilité du risque encouru? L'illustration par Le Monde d'un rapport de l'INRETS (figure 3) faillit encore à la déontologie graphique, sinon à la moralité civique, en dissimulant sous une coupure pudique l'écart des probabilités: à l'échelle du graphique (si tant est qu'il y en ait une!) le point représentant la voiture devrait se situer à plus de 30 centimètres au-dessus de celui du téléphérique! Même en jouant d'un euphémisme logarithmique, l'écart entre la voiture et le téléphérique devrait être le double de celui qui sépare le téléphérique de l'ascenseur...Là encore, un texte irréprochable de sévérité, mais une image édulcorée qui lui enlève sa portée.

A qui fera-t-on croire, à l'ère des images, en ces temps de publicité, qu'il n'y a pas là quelque chose d'inconsciemment délibéré? Moi qui admire tant les cartographes qui apprivoisent l'ordinateur pour faire "bouger" les cartes, comme je les plains de devoir aussi se battre, encore et encore, contre "l'ignorance flagrante des principes élémentaires de la graphique" (J.C. Muller) qui sévit dans nos medias!

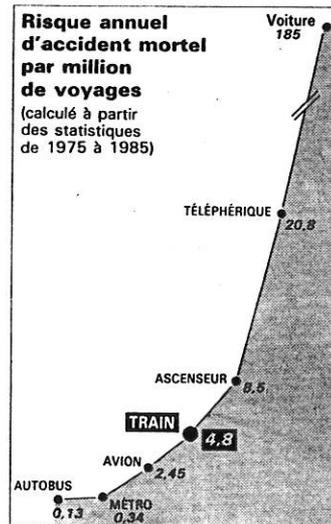
Denise Pumain

Figure 1 L'Expansion, novembre 1986



TELEVISEURS (récepteurs pour 1 000 habitants)
Source : Unesco

Figure 3 Le Monde, samedi 19 octobre 1991

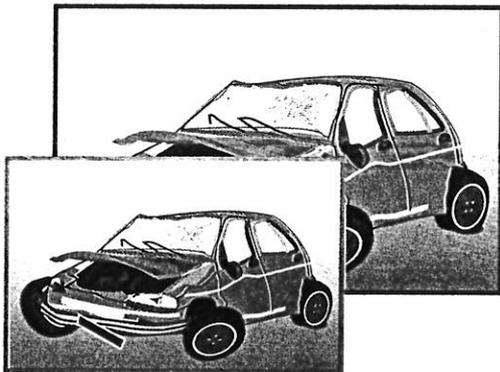


Même s'ils partent de chiffres anciens, les calculs effectués par l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) à partir des accidents constatés entre 1975 et 1985 sont très parlants. Ils démontrent que la voiture demeure - et de loin - le mode de transport où l'on a le plus de risques d'être tué et que l'avion est devenu plus sûr que le train, ce qui va à l'encontre des idées reçues. En chiffres absolus, le train se défend beaucoup mieux : en 1988, il y eut 8 956 tués en voiture, 52 en train et 26 en avion ; en 1989, on a relevé 9 056 tués en voiture, 19 en avion et zéro en train.

Figure 2 La lettre du Débat, juin 1992, n°4

Les victimes des accidents des transports en 1990

Blessés **225 860**

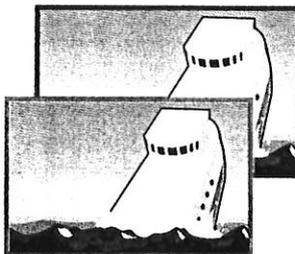


Tués **10 289**

Les accidents de la route font 40 à 50 fois plus de victimes que ceux provoqués par les autres moyens de transport. Et, le coût de ces accidents est estimé à 100 milliards de francs.

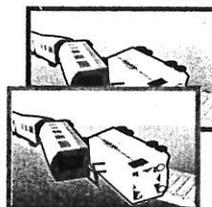
Quelle est la part des poids lourds dans ces accidents ? La Mission Transports 2002 a organisé le 5 mai à Bordeaux, avec la participation de Sud-Ouest, un débat sur la sécurité des transports routiers, en choisissant l'exemple du transport de marchandises.

262



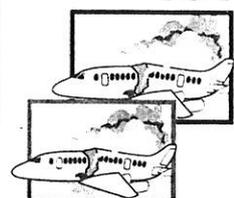
227

122



131

164



85

Sources : Observatoire Sécurité Routière

