

## Brèves de comptoir

Bénédicte Tratnjek

Bénédicte Tratnjek

1er février

URL pour citer cet article: [http://www.cafe-geo.net/article.php3?id\\_article=2356](http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=2356)

## « Alésia ? Connais pas Alésia ! »

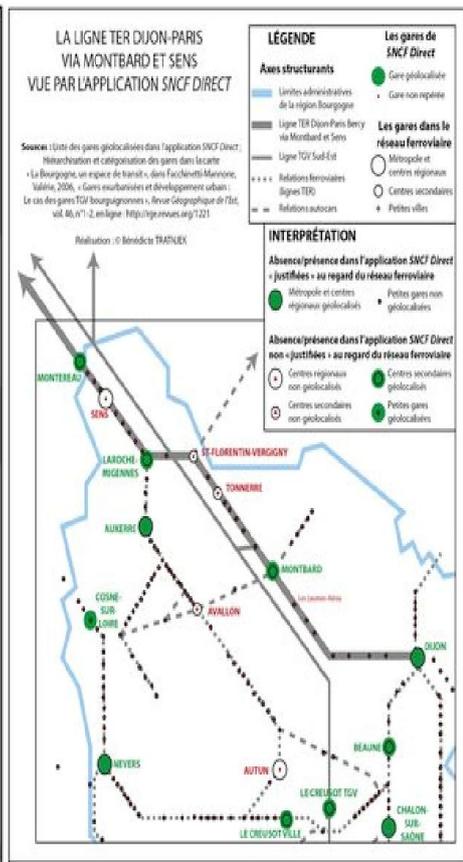
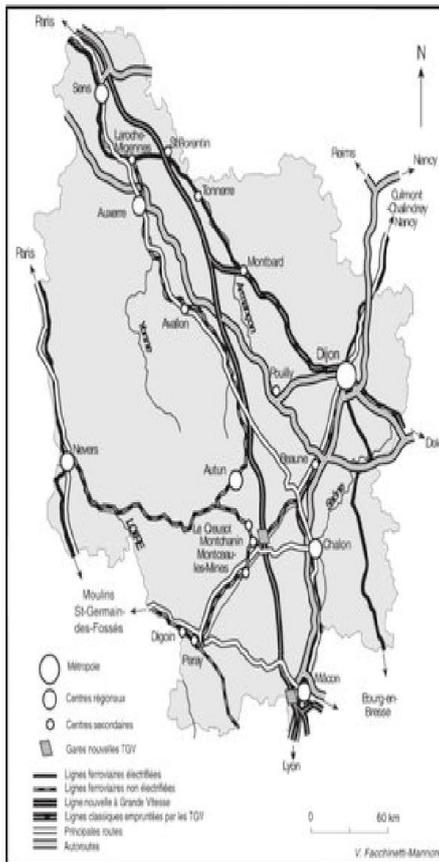
Dijon-Paris (par TER) : départ en train pour les festivités de fin d'année avec ses retards... Une occasion de tester la nouvelle application pour téléphone mobile de la SNCF. Le service est simple mais astucieux : il propose d'accéder aux écrans d'information des gares avoisinantes via une géolocalisation de votre mobile et permet ainsi d'accéder aux informations souvent tant espérées lors d'arrêts prolongés en rase campagne. Seulement la sélection des gares qui figurent dans cet espace ferré recomposé prête à bien des interrogations.

Notre train est donc à l'arrêt, pour « une durée indéterminée » selon l'annonce de l'Agent Commercial Train (ne dites plus contrôleur !), à quelques dizaines de mètres de la gare [Les Laumes-Alésia](#) dont on aperçoit les premiers panneaux sur les quais. Lançons la géolocalisation, et cherchons Les Laumes-Alésia. Un air d'Abraracourcix nous est alors offert : « *Alésia ? Connais pas Alésia !* ».



Source : *Le bouclier averse* , Goscinny et Uderzo, 1968.

Aucune corrélation avec la hiérarchie urbaine et nodale du réseau TER Bourgogne n'est identifiée à travers la sélection des gares élues au bottin mondain numérique des gares bourguignonnes. Tonnerre (5.495 habitants), St-Florentin (4.941 habitants), Joigny (10.767 habitants), Sens (26.699 habitants) [1] sont autant de « villes principales » selon la représentation schématique du réseau éditée par la SNCF qui se trouvent exclues de l'application.



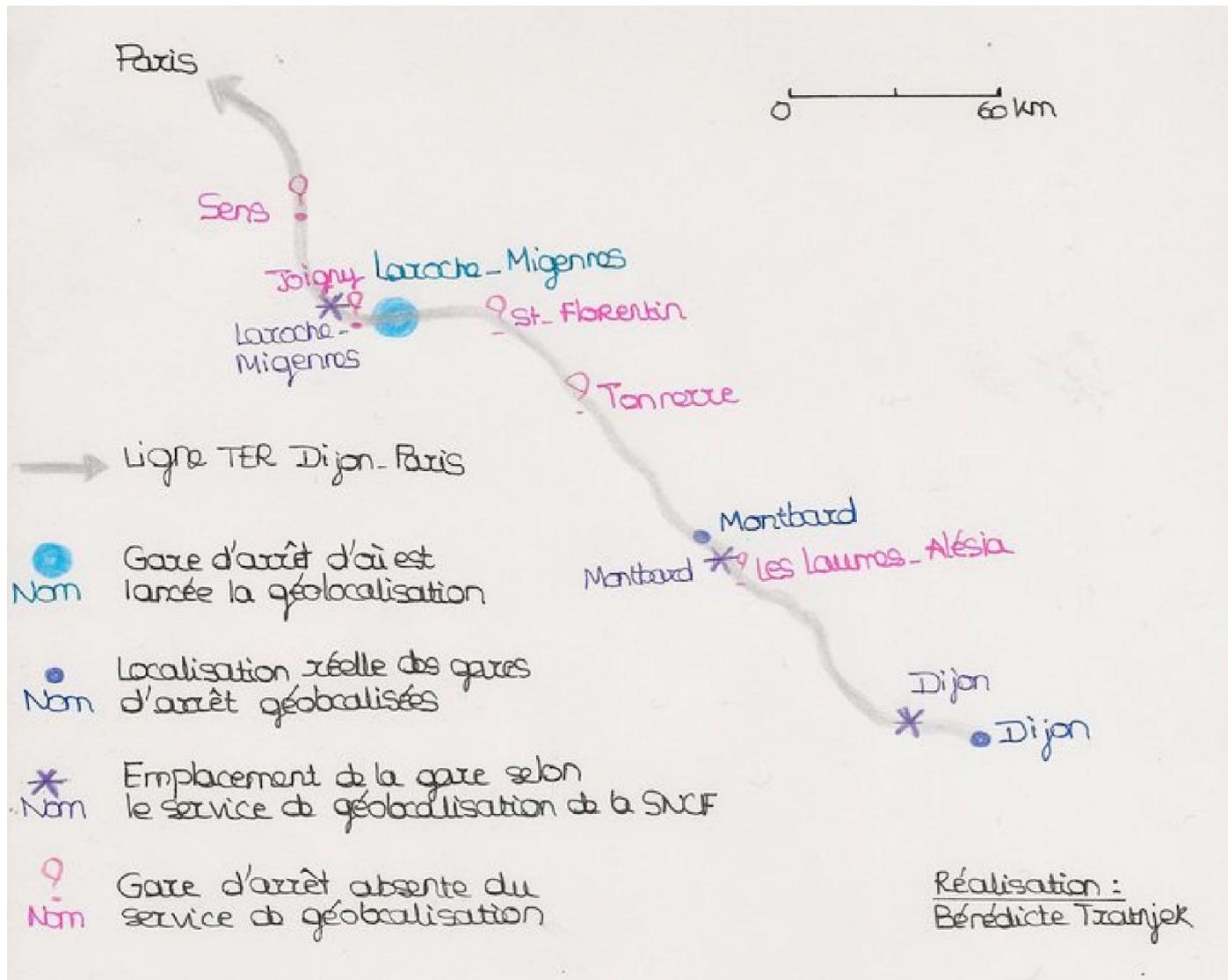
**Trois représentations de la ligne TER Dijon-Sens au coeur du réseau ferroviaire bourguignon :**

**1/ Vue par la carte des transports régionaux de la SNCF-Bourgogne : une approche nodale,**

**2/ Vue par la géographe [Valérie Facchinetti-Mannone](#) : une approche fonctionnelle et régionale.**

**3/ Vue par l'application *SNCF Direct* : une approche partielle du réseau ferroviaire.**

Arrivée à bon port (ou plutôt « à bonne gare »), un jeu de comparaison s'imposait. L'idée d'une représentation mentale apparue au coeur de ce trajet. Une fois mise sur papier, la confrontation avec la représentation graphique commerciale proposée par TER Bourgogne et avec la [carte des réseaux en Bourgogne](#) de la géographe Valérie Facchinetti-Mannone donna à voir plusieurs manières de penser et de représenter le réseau. Les discontinuités et les nœuds qui apparaissent dans l'application sont, en fait, autant de façons d'approcher l'espace du réseau ferroviaire. Là où la géographe Valérie Facchinetti-Mannone favorise l'approche par le réseau urbain, la Bourgogne perçue depuis l'application *SNCF Direct* est dé-hiérarchisée. Les lieux ne sont, au final, pas là où on les pensait : la gare de Laroche-Migennes ne se trouve jamais qu'à... 16 km de ses propres quais !



**Représentation mentale confrontant l'emplacement réel des gares d'arrêt de la ligne TER Dijon-Paris et l'emplacement géolocalisé par SNCF Direct.**  
**Réalisation : © Bénédicte Tratnjek.**

Les services offrant la géolocalisation des gares traversées redessinent ainsi une géographie ferroviaire avec des gares « oubliées », d'autres « ranimées » et des distances recomposées. A l'heure de l'édition de guides d'accompagnement des trajets Paris-Lyon par la Ligne à Grande Vitesse (LGV), il est donc de nouveau opportun de poser la question interdite : « *Et Alésia ?* » [2]. Au risque de s'entendre répondre : « *Mais ch'est quoi Alésia ?* ».



Source : *Le bouclier averse*, Goscinny et Uderzo, 1968.

Bénédicte Tratnjek.

Avec les précieux commentaires et relectures de Kevin Sutton.

[1] Chiffres des populations légales par commune en 2009 d'après le [site de l'INSEE](#).

[2] Rappelons qu'il a longtemps existé un débat historiographique sur l'emplacement de la bataille d'Alésia (52 av. J.-C.) : historiens, archéologues, mais aussi politiques et associations locaux ont défendu différents emplacements, faisant de la bataille d'Alésia non seulement une date historique dans la guerre des Gaules, mais surtout un lieu emblématique du « déni spatial » de la mémoire d'une part, et de la construction d'une identité nationale autour de « mythes » d'autre part.

### **Pour aller plus loin : des blogs et des sites**

*Sur la géographie et Internet :*

[Géographie 2.0](#), le blog de Jérémie Valentin.

« [Internet, une nouvelle géographie ? Le making-off de Thierry Joliveau](#) », *Globe*, Planète Terre (Sylvain Kahn - France Culture), 7 avril 2010.

[Monde géonumérique](#), le blog de Thierry Joliveau (et notamment son billet où il pose un regard sur un autre objet géonumérique de la SNCF, le site *320 km/heure* : « [Ceux qui l'aiment prendront le train à grande vitesse](#) », 16 juillet 2007).

[Transit\(s\), l'Observatoire des Nomades](#), site du think tank Transit City, ainsi que le blog [Transit City](#).

*Sur la géographie des transports et la SNCF :*

[AHICF](#) (Association pour l'histoire des chemins de fer).

[Commission Géographie des Transports](#) (Comité National Français de Géographie - CNFG).

### **Pour aller plus loin : des articles en ligne**

*La géographie et la cartographie à la SNCF :*

Patrick Poncet, « [Carte non fidèle à la géographie. TGV Est : Comme on le voit sur la carte, la géographie vidalienne déraile](#) », *EspacesTemps.net*, Mensuelles / La carte, 18 avril 2007.

*La géographie des transports ferroviaires :*

Isidore Boursier-Mougenot et Marianne Ollivier-Trigalo, 1993, « [La territorialité du réseau SNCF](#) », *Flux*, vol. 9, n°12, pp. 19-28.

Eric Marochini, 2002, « [Aperçu prospectif des déstructurations et restructurations des parcelles liées à la réalisation de la Ligne Grande Vitesse Est européenne](#) », *Revue Géographique de l'Est*, vol. 42, n°3.

Jean-Pierre Wolff, 2005, « [Evolution ferroviaire dans le Grand Ouest](#) », *Norois*, n°197, n°2005/4, pp. 107-119.

Valérie Facchinetti-Mannone, 2006, « [Gares exurbanisées et développement urbain : Le cas des gares TGV bourguignonnes](#) », *Revue Géographique de l'Est*, vol. 46, n°1-2.

Georges Ribeill, 2008, « [Quand le PLM délocalise ses dépôts de locomotives... Tonnerre : un destin ferroviaire précaire](#) », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°38, pp. 87-108.

Antoine Beyer, 2011, « [La rivalité SNCF/DB. Une tentative d'interprétation géostratégique à l'échelle ouest-européenne](#) », *L'espace politique*, n°15, n°2011-3.

*La géographie et Internet :*

Thierry Joliveau, « [La géographie et la géomatique au crible de la néogéographie](#) », *Tracés*, hors-série n°10, 2010, pp. 227-239.

Henri Desbois, « [Le cyberspace : retour sur un imaginaire géographique](#) », *Carnets de géographes*, n°2, mai 2011.

**Pour aller plus loin : des revues**

*La géographie et Internet :*

« Accès publics à Internet et nouvelles sociabilités », *Géographie & Cultures*, n°46, octobre 2003 ([sommaire](#)).

« [Espaces virtuels](#) », *Carnets de géographes*, n°2, mai 2011.

[Netcom](#) (revue de la commission Société de l'information de l'UGI et du CNFG).

*La géographie des transports ferroviaires :*

« [Bilan et perspectives de la grande vitesse ferroviaire en France et en Europe](#) », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol. 85, n°4, décembre 2008 (sommaire).

[Flux](#) (Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires).

[Revue d'histoire des chemins de fer](#).

**Pour aller plus loin avec *Les Cafés géographiques* :**

*A propos de la géographie et d'Internet :*

Bruno Casette et Gabriel Dupuy, « [Internet et les territoires](#) », compte-rendu du café géographique du 25 mars 2003, par Laurent Choquereau.

Marc Lohez, « [Internet, géographie d'un réseau \(Gabriel Dupuy\)](#) », *Des livres*, 29 février 2004.

Boris Beaudé et Olivier Vilaça, « [Le réseau Internet abolit-il la géographie ?](#) », compte-rendu du café géographique du 27 septembre 2005, par Alexandra Monot.

Gilles Fumey, « [Le ouèb @ il 1 GO grafi ?](#) » (le Web a-t-il une géographie ?), *Brèves de comptoir*, 25 novembre 2007.

Boris Beaudé, « [Wikipédia, une ville mondiale ?](#) », *Vox geographi*, 9 juillet 2009.

Pierre Gentelle, « [La mort.com ou mort au cul\(te\) dans la Chine pop](#) », *Lettres de Cassandre*, n°124, 20 juin 2010.

Gilles Fumey, « [Facebook au cimetière et autres petites histoires énergétiques](#) », *Brèves de comptoir*, 27 octobre 2010.

Manouk Borzakian, « [The Social Network \(David Fincher\)](#) », *Des films*, 5 novembre 2010.

Thierry Joliveau, « [Du Cyberspace au Géoweb. Internet est-il géographique ?](#) », compte-rendu du café géographique du 7 décembre 2010, par Laura Péaud.  
Bénédicte Tratnjek, « [Des cyberspaces aux espaces réels](#) », *Très brèves de comptoir*, 3 juin 2011.

*A propos de la géographie des transports ferroviaires et de la SNCF :*

André Etchelecou, « [De la route au rail : franchir la montagne](#) », compte-rendu du café géographique du 27 novembre 2002, par Arnaud Gounelle.

Michel Vrac, « [Entre Europe, nations et régions, quel avenir pour les liaisons interrégionales en France ?](#) », compte-rendu du café géographique du 27 janvier 2006, par Françoise Dieterich.

Gilles Fumey, « [Avec le TGV, la France, l'Europe et le monde lancés à toute vitesse](#) », *Brèves de comptoir*, 27 mai 2007.

Laurent Chapelon et Gilbert Duclos, « [L'Est à grande vitesse](#) », compte-rendu du café géographique du 14 juin 2007, par Florence Smits.

Laurent Chapelon, « [Le Sud à grande vitesse : les effets du TGV à l'horizon 2020](#) », compte-rendu du café géographique du 9 juin 2009, par Caroline Calandras.

Valérie Facchinetti-Mannone et Cyprien Richer, « [Le TGV Rhin-Rhône : vers de nouvelles perspectives d'aménagement urbain à Mulhouse](#) », compte-rendu du café géographique du 23 février 2010, par Valérie Facchinetti-Mannone et Cyprien Richer.

Roland Courtot, « [Cartes postales du train Aix-en-Provence / Valence \(Espagne\)](#) », *Cartes postales du monde*, 25 novembre 2011.

Sur la géographie des transports : voir une liste d'articles des *Cafés géographiques* en fin de compte-rendu du café géographique « [L'automobile est-elle condamnée ?](#) ».