

LORTIC, Bernard et COUET, Dominique (2011) *Manuel de cartographie rapide. De l'échelle de la région à celle du mobilier urbain*. Marseille, IRD, 97 p.

Gwenaëlle Pennober

Volume 56, numéro 157, avril 2012

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1012230ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1012230ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

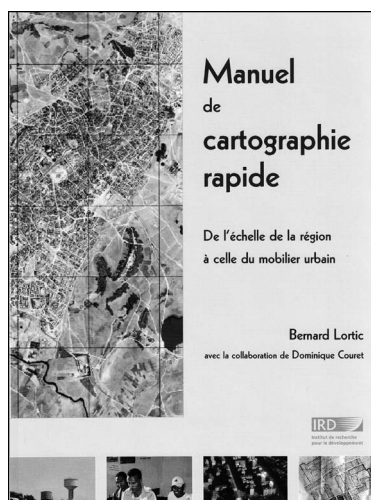
[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Pennober, G. (2012). Compte rendu de [LORTIC, Bernard et COUET, Dominique (2011) *Manuel de cartographie rapide. De l'échelle de la région à celle du mobilier urbain*. Marseille, IRD, 97 p.] *Cahiers de géographie du Québec*, 56(157), 257–258. <https://doi.org/10.7202/1012230ar>

Cet ouvrage collectif arrive à un moment-clé dans la reconstruction de nouvelles représentations géopolitiques et économiques polaires. L'analyse proposée nous éclaire sur cet espace en mutation qui doit affronter des vulnérabilités inédites, et composer des stratégies régionales en termes d'adaptabilité et dans la formalisation de réponses adaptées aux nouveaux défis politiques, économiques, identitaires, sociaux et écologiques d'un espace en voie d'intégration à la mondialisation. *Passages et mers arctiques. Géopolitique d'une région en mutation* apporte une contribution essentielle à une compréhension nécessaire des contextes polaires, dans un débat élargi qui transforme une vieille marge géographique en un nouvel acteur géopolitique de premier ordre.

Eric Canobbio
Département de géographie
Université Paris 8



LORTIC, Bernard et COUET, Dominique (2011) *Manuel de cartographie rapide. De l'échelle de la région à celle du mobilier urbain*. Marseille, IRD, 97 p.

L'ouvrage de Bernard Lortic publié par l'IRD s'intitule *Manuel de cartographie rapide. De l'échelle de la région à celle du mobilier urbain*.

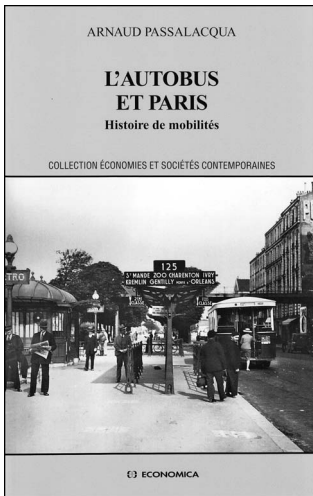
Si à la notion de manuel on peut associer la définition «petit livre qui contient l'essentiel de ce qu'on a besoin de savoir sur une question déterminée», par contre la notion de cartographie rapide ne trouve de définition que dans l'ouvrage de l'auteur, c'est-à-dire «réalisable dans un délai raisonnable», visiblement dans un contexte de manque d'information géographique numérique, mais où les moyens du projet sont suffisants pour avoir recours à l'acquisition d'images à très haute résolution spatiale. La notion de cartographie rapide n'est pas associée ici, comme on aurait pu s'y attendre, à un contexte de crise où une production rapide d'information est nécessaire. L'ouvrage est réalisé à partir d'une expérience de cours dans une formation universitaire en urbanisme en Éthiopie. Organisé en 28 fiches techniques illustrées, il vise à donner des fondements théoriques et surtout des trucs et astuces pour des néophytes dans le domaine de la géomatique devant dresser des plans de villes ou analyser un contexte urbain. Associé à l'ouvrage: un DVD comprenant 34 séquences vidéo liées aux fiches, une version pdf du manuel et une documentation sur le logiciel SavGIS de l'IRD.

Cet ouvrage est difficile à classer et à qualifier, car il ne répond pas aux règles érigées en excellence dans le monde scientifique, ni dans celui de l'ingénieur. Il laisse donc le scientifique perplexe sur l'intérêt d'une telle publication sous forme d'ouvrage. L'utilisation erronée de certains concepts, la présence de coquilles dans le texte, les légendes de figures et les problèmes de bibliographie ainsi que de la qualité de reproduction de certaines illustrations posent la question de la précipitation dans laquelle a pu être édité cet ouvrage. Le livre, qui repose essentiellement sur une expérience «de terrain», propose des méthodes dont la généricité n'est pas toujours évaluée. Ainsi, l'extraction de la canopée en contexte urbain par simple seuillage d'image est-elle réalisable dans d'autres contextes que l'Éthiopie? A-t-on besoin de citer une thèse en informatique lorsqu'on parle de géodésie? Pourquoi parler du Géoportail de l'IGN dans un ouvrage qui semble destiné

aux pays faiblement avancés dans le domaine de la géomatique? Ces problèmes de forme desservent cet ouvrage, qui n'est pas sans intérêt pratique à l'échelle de la numérisation des infrastructures urbaines, où il dénote une vraie pratique et une connaissance des écueils à éviter. Les séquences vidéo associées et commentées par l'auteur sont de facture artisanale. Elles sont réalisées parfois dans un parti pris très descriptif et destiné à un public averti de certains concepts. Il manque souvent aux spectateurs des informations explicatives sur les cheminements et l'intérêt de telle ou telle pratique.

Si le principe de la valorisation d'expériences d'enseignement en pays en voie de développement est intéressant, cette valorisation est de traitement trop «rapide» pour être véritablement pertinente.

Gwenaëlle Pennober
Université de la Réunion



PASSALACQUA, Arnaud (2011) *L'autobus et Paris. Histoire de mobilités*. Paris, Economica 268 p. (ISBN 978 2 7178 5989 8)

Dans son livre, l'auteur reprend les éléments majeurs de sa thèse de doctorat en histoire contemporaine, soutenue en juin 2009 à l'Université de Paris VII.

L'ouvrage se divise en deux parties. La première s'attaque à l'histoire de l'autobus à Paris des années 1900 aux années 1970, depuis l'omnibus monoligne jusqu'au système d'autobus intégré moderne. Les périodes-clés s'organisent en quatre chapitres propres à une thématique historique et au rôle joué par ce mode de transport ou à la place qu'il a prise. La seconde partie de l'ouvrage se présente en deux temps : l'autobus se cherchant d'abord une identité, et la trouvant enfin en s'incorporant à la mobilité des Parisiens pour alors constituer un corpus identitaire. Ainsi fait-on, en finale, un parallèle évocateur avec les *double deckers* londoniens.

Cet ouvrage s'inscrit dans un vaste mouvement d'étude et d'examen des mobilités urbaines dans les villes européennes. Abordant son sujet, qui apparaît être une monographie si l'on se fie uniquement au titre de l'ouvrage, l'auteur fait école en offrant un travail érudit qu'on pourrait qualifier d'holistique, car dépassant largement un cadre conceptuel historique traditionnel. En effet, si le déroulement des faits constitue le fil d'Ariane de la première partie, la seconde partie échappe totalement à cette façon de faire. L'analyse qu'on y fait est large et généreuse et s'inscrit dans un essai d'explication de la mobilité urbaine et de son évolution. L'auteur démontre que l'autobus parisien a profondément marqué des éléments du mode de vie des Parisiens qui l'ont adopté dans leurs déplacements réguliers. Ils se sont en fait approprié l'autobus, autant que celui-ci les a apprivoisés.

La thèse développée par Passalacqua est intéressante et novatrice ; au-delà des aspects techniques, organisationnels, économiques et politiques, l'auteur offre une vision globale du sujet, expliquant la survie de ce type de service public à travers le temps. Sa réflexion s'appuie sur une documentation de premier plan, sur une argumentation bien menée et soutenue, tout cela à travers un texte d'une forte densité qui, à l'occasion, peut exiger une seconde lecture.