

BORD, Jean-Paul et BADUEL, Pierre-Robert (dir.) (2004) *Les cartes de la connaissance*. Paris, Karthala et Urbama, 689 p. (ISBN 2-84586-488-4)

Jacques Bethemont

Volume 49, numéro 137, septembre 2005

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/012306ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/012306ar>

[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

Bethemont, J. (2005). Compte rendu de [BORD, Jean-Paul et BADUEL, Pierre-Robert (dir.) (2004) *Les cartes de la connaissance*. Paris, Karthala et Urbama, 689 p. (ISBN 2-84586-488-4)]. *Cahiers de géographie du Québec*, 49(137), 246–248. <https://doi.org/10.7202/012306ar>

L'approche globale et dynamique utilisée dans la formulation des commentaires permet la description des éléments qui composent les paysages ainsi que des échelles spatio-temporelles qui les définissent. En raison de la perspective naturaliste des auteurs, l'accent est surtout mis sur les processus physiques qui conditionnent la dynamique paysagère.

Les commentaires présentés portent sur une grande variété de paysages que l'on retrouve, principalement, en Europe, en Amérique et en Afrique. Partant du principe que le paysage est composé d'éléments minéraux, végétaux et d'eau, l'ouvrage propose, dans un premier temps, des commentaires de paysages «élémentaires» à composante unique ou dominante ainsi que de paysages «complexes» associant deux ou trois composantes. C'est dans cet ordre d'idées que sont interprétés les paysages de l'eau, à l'état solide ou liquide (littoraux, fluviaux, continentaux, etc.), les paysages minéraux (désertiques, karstiques, etc.), les paysages végétaux (toundras, savane, etc.) ainsi que les paysages «complexes» tels que les mangroves, les fjords ou les modelés périglaciaires. Dans un second temps, les analyses se concentrent sur les échelles spatiales (du global au microscopique) et temporelles (des temps longs géologiques au temps instantanés tels que les impacts de météorites) qui caractérisent la dynamique paysagère. La dernière partie de l'ouvrage, «Les paysages et l'homme», est une introduction à la part de l'homme dans l'évolution des milieux naturels. Dans les exemples présentés, l'homme joue toujours un rôle de second plan en raison de la dominance suggérée des processus naturels sur l'action anthropique. Les paysages exposés aux risques naturels (avalanches, inondations, séismes, volcans, etc.) sont ensuite étudiés; l'homme y est considéré comme une victime plutôt que comme un agent amplificateur ou déclencheur de ces aléas.

Karine Vézina
Université Laval

BORD, Jean-Paul et BADUEL, Pierre-Robert (dir.) (2004) *Les cartes de la connaissance*. Paris, Karthala et Urbama, 689 p. (ISBN 2-84586-488-4)

Trois introductions, un avant-propos et trois conclusions d'ensemble, le tout complété par les introductions aux diverses parties de l'ouvrage. Ce grand arroi laisse entrevoir quelques difficultés dans la mise en ordre des quarante-huit communications faites dans le cadre du colloque organisé par l'université de Tours et réparties en quatre thèmes: «Commandes, productions et usages de la carte»; «Dénaturaliser les cartes: le pouvoir et l'autorité»; «Langage graphique et construction du savoir»; et «Cartographier l'autre». Du moins ces intitulés rendent-ils bien compte de l'ampleur du champ couvert par un ouvrage qui



traite aussi bien des techniques cartographiques que du problème de la communication et surtout du pouvoir de la carte, pour le meilleur et pour le pire.

Au niveau le plus simple, voire le plus candide, se situent les chercheurs qui passent «de la carte support à la carte de travail, carte active sur laquelle on rebondit» (H. Mathian), soit un instrument de recherche qui oblige à une pratique rigoureuse, tant pour l'analyse des faits sociaux spatialisés que pour la représentation des dynamiques morphologiques. On peut placer dans la même catégorie des cartographes professionnels en quête d'icônes pertinentes ou de méthodes utilisables pour la délimitation des frontières maritimes. Pour ces scientifiques, on peut soutenir, avec Denis Retaille, «que la cartographie comme langage apporte quelque chose à la pensée et ne se résume pas à rendre visible ce qui ne l'est pas immédiatement». Cette observation devrait être valable pour la cartographie appliquée aux disciplines scolaires.

Chercheurs ou consultants sont souvent amenés à sortir de ce qu'on pourrait appeler leur tour d'ivoire à la demande de donneurs d'ordres pour qui la confection et la manipulation des cartes sont des instruments de pouvoir, ce qui pose au terme d'éventuelles distorsions un problème de rapport à la vérité et à la réalité, ou entre les faits et la fiction imposée. Des découpages administratifs opportuns peuvent ainsi masquer la présence et le poids démographique de certaines minorités ethniques, comme c'est le cas en Colombie. D'autres peuvent biaiser la confection de la carte scolaire telle qu'elle est conçue en France. Il est vrai que d'autres cartes permettent d'accéder, au terme de démarches appropriées, à une meilleure connaissance de faits donnés et donc à la résolution de situations complexes.

En dépit de diverses nuances et de la mise en avant de pratiques objectives, nombre de communications remettent en cause la pratique innocente de la cartographie. Cela est surtout vrai lorsque la carte est l'instrument d'un «impérialisme culturel», car «le regard porté sur l'autre n'est ni neutre ni univoque, ce qui devrait nous inviter à plus d'attentions, de précautions face aux cartes que nous produisons et/ou que nous utilisons» (J.-P. Bord). Dans le genre provocateur, J.-P. Ferrier va plus loin en soutenant que «le retard épistémologique des sciences géographiques est en grande partie causé par la surprésence de la cartographie dans nos travaux»... et d'opposer la carte, support d'un espace géographique abstrait, à la réalité territoriale.

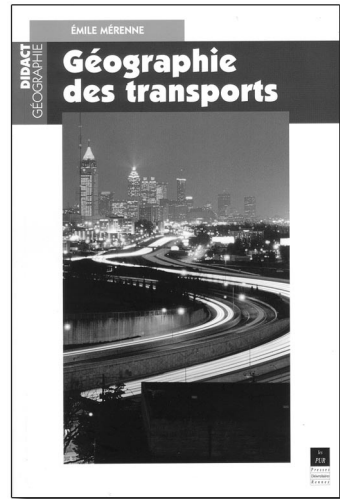
Nul doute que les multiples mises en garde qui jalonnent nombre de communications n'incitent à une utile réflexion sur la nature, les avancées et les limites de la cartographie. Mais comment définir celle-ci? L'un des aspects les plus stimulants de la rencontre de Tours passe par les positions opposées de Jean-Paul Bord et de Sylvie Rimbart. Pour l'un, «la carte ne peut plus être reconnue comme une image de la réalité mais comme un simulacre qui redécrit le monde, comme une production culturelle déterminée ou comme le manifeste d'un ensemble de croyances sur le monde... un objet qui n'est pas neutre et vis-à-vis duquel les aspects scientifiques et techniques doivent être modérés pour une ouverture sur des aspects plus philosophiques, épistémologiques et éthiques». Pour l'autre, la rencontre de Tours, dominée par les représentants des sciences sociales qui limitent le plus souvent leur travail au «report cartographique [...] alors que la carte devrait être un lieu expérimental de situations spatiales», reste en deçà des apports potentiels des SIG et des autres

manipulations qui composent une discipline nouvelle et autonome, la géomatique, instrument indispensable à tout travail de prospective et d'analyse comparative. Que l'on prenne parti pour la cartographie ou pour la géomatique, le colloque de Tours incite, en tout état de cause, à un effort de réflexion et à un *aggiornamento* des enseignements et des pratiques de la géographie. Et P. R. Baduel de conclure : «Le recours à la cartographie en dehors de tout débat au fond, entre iconoclastes et iconodoules est sans doute utile, voire nécessaire mais on pourrait dire: la carte oui, mais non l'encartement». À quoi Sylvie Rimbart rétorquerait qu'il y a encore beaucoup de chemin à faire avant que les disciplines relevant des sciences sociales soient victimes d'un quelconque «encartement» abusif.

Jacques Bethemont
Université Jean Monnet

MÉRENNE, Émile (2003) *Géographie des transports. Contraintes et enjeux*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 279 p. (ISBN 2-86847-850-6)

Déjà auteur d'une *Géographie des transports* parue chez Nathan en 1995, Émile Mérenne a réactualisé et étoffé son manuel «afin de faire à nouveau le point sur l'état actuel de ce secteur d'activité en constante évolution». Les choses vont vite en effet, car ce domaine est sensible à toutes les transformations techniques, économiques, politiques ou sociales des territoires. C'est aujourd'hui l'ouvrage général le plus à jour sur le thème. Il s'adresse surtout à un public européen.



Le livre se compose de quinze chapitres groupés en quatre parties: les conditions d'implantation des réseaux (80 p.), la circulation (75 p.), les acteurs (40 p.) et les impacts (40 p.). L'exposition est, on le voit, très analytique. Il faut en effet souvent détailler les nombreux points abordés en fonction des différents moyens de transport ou de ce qui est transporté. C'est la loi du genre. On n'échappe donc pas toujours à l'inventaire, mais l'ensemble est bien documenté et illustré par de très nombreux exemples. La bibliographie est riche et variée.

Son point faible est l'impasse faite sur les facteurs explicatifs de l'évolution des transports et sur leur rôle dans les transformations territoriales. Certes, l'auteur accorde, à bon droit, une place importante à l'augmentation proprement «révolutionnaire» des vitesses au cours des cent cinquante dernières années, mais il nous explique peu la dynamique particulière des différents réseaux. Quelles sont les causes de leur expansion ou de leur régression? Quelles sont les implications d'une possibilité de massifier des flux ou d'un mode de gestion des infrastructures? Guère plus de développements sur la relation très puissante entre la différenciation