

**BAVOUX, Jean-Jacques (2010) Initiation à l'analyse spatiale.
Paris, Armand Colin, 128 p. (ISBN 978-2-200-24823-9)**

Nicolas Bonnet-Gravois

Volume 55, Number 154, April 2011

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1006330ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

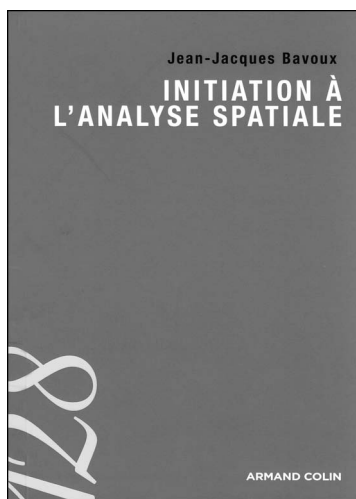
Cite this review

Bonnet-Gravois, N. (2011). Review of [BAVOUX, Jean-Jacques (2010) *Initiation à l'analyse spatiale*. Paris, Armand Colin, 128 p. (ISBN 978-2-200-24823-9)]. *Cahiers de géographie du Québec*, 55(154), 154–155.

Comme le sous-titre de l'ouvrage l'indique, tous ces personnages (à l'exception d'Olivier Dollfus, trop tôt disparu et sans doute le plus flamboyant d'entre eux) sont aujourd'hui peu ou prou de jeunes octogénaires. L'auteur de ces lignes peut personnellement témoigner qu'ils n'en restent pas moins tous très actifs dans différents cénacles, notamment dans les comités de lecture, où se joue l'avenir de notre discipline.

A l'heure où la France se déchire autour d'une retraite à 60 ans, cette cohorte exceptionnelle – mais qui ne compte pas une femme, même si quelques noms sont suggérés, notamment celui de Françoise Fleury-Cribier – nous donne un exemple particulièrement réussi de longue espérance de vie, que procure sans doute la pratique active d'une géographie novatrice !

Benoît Antheaume
Directeur de recherche IRD, Johannesburg



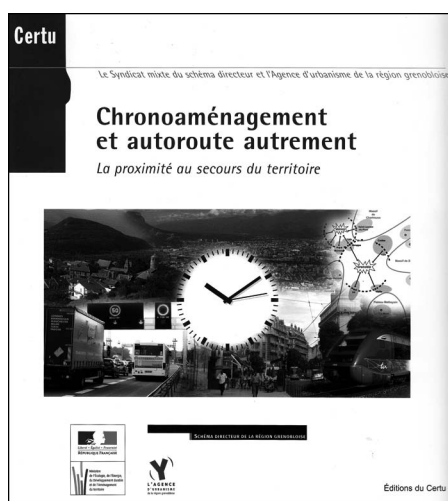
BAVOUX, Jean-Jacques (2010) *Initiation à l'analyse spatiale*. Paris, Armand Colin, 128 p. (ISBN 978-2-200-24823-9)

L'ouvrage de Jean-Jacques Bavoux, *Initiation à l'analyse spatiale*, offre un panorama relativement complet des concepts contemporains de l'analyse spatiale en géographie. Très

didactique, l'ouvrage s'organise autour d'un plan récapitulatif des grands champs d'analyse sur lesquels s'appuie la discipline. Ce livre présente avec force détails, moins individuellement chaque concept de la géographie, que ce qui fait la force de l'analyse spatiale, c'est-à-dire précisément l'articulation entre ces concepts et leur mise en perspective opératoire pour l'apprenti géographe. Néanmoins, 128 pages restent peu pour que le novice ou le curieux puissent se faire un avis objectif de ce qui constitue actuellement la pierre angulaire de la discipline, d'autant plus que l'ouvrage peine à dépasser le simple stade du recueil de concepts et de méthodes et à offrir une véritable présentation attrayante de la géographie contemporaine. En effet, l'ouvrage se présente sous forme d'un enchaînement régulier de capsules de textes, de 30 lignes chacune en moyenne, détaillant les concepts, les méthodes, les modèles et les outils de l'analyse spatiale. Certes, l'ensemble, actuel et didactique, ne fait abstraction d'aucune thématique et d'aucun questionnement fondamental de la discipline. C'est sans doute là sa grande force, même l'on n'en attendait pas tant pour ce type d'ouvrage. Cependant, il ressort de la structure générale de ce livre d'initiation un côté austère et monotone qui pourrait paradoxalement décourager le lecteur, malgré le faible nombre de pages. En effet, il est notamment décevant de constater que ce petit ouvrage, tout initiatique soit-il, ne comporte aucune illustration, pas même une carte, ce qui paraissait pourtant un minimum pour un livre de découverte des méthodes d'analyse de la géographie. Comment le lecteur peut-il réellement se faire une opinion sur les systèmes d'information géographique (SIG) sans en apercevoir le résultat ? Comment interpréter la notion de résidus dans une analyse de régression linéaire sans visualiser une droite de régression au sein du nuage de points d'un graphique ? Comment concevoir dans son esprit un système multi-agents (SMA) sans en découvrir le principe, ne serait-ce que schématiquement ? Ou encore, comment intégrer la notion de « morphologie réticulaire », telle que la cite l'auteur en page 47, sans introduire

au sein du texte une transcription visuelle dynamique représentant les propriétés d'un graphe? Néanmoins, tous ces points ne peuvent occulter la clarté globale des propos de l'auteur qui nous offre, en seulement 128 pages, un condensé de la géographie contemporaine, et plus particulièrement, de ses outils au service de l'analyse des territoires. En effet, en quelques pages, le lecteur oublie une discipline souvent enfermée dans les clichés scolaires et découvre ainsi une géographie vivante fondamentalement ouverte sur son quotidien.

Nicolas Bonnet-Gravois
Laser-INRS Urbanisation Culture Société



Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) (2009) *Chronoaménagement et autoroute autrement. La proximité au secours du territoire*. Lyon, CERTU, 186 p. (ISBN 978-2-11-098196-7)

À Québec, on est près de tout... à condition de se déplacer en voiture. On peut habiter Val Bélaire, à 14 minutes du centre-ville... en heure creuse. Abolir la distance en gagnant de la vitesse a été un puissant moteur d'étalement urbain et de déséquilibre régional en faveur du centre. Peut-on en jouant sur les vitesses, notamment sur les autoroutes alors qu'elles

traversent des territoires urbanisés, favoriser la multipolarité, c'est-à-dire le renforcement des pôles locaux sans abolir totalement l'attractivité du centre? Peut-on ainsi gagner en fiabilité et en accessibilité et revoir les avantages comparatifs de la voiture individuelle et des transports collectifs? C'est le pari que font les acteurs de la région grenobloise avec leur projet de chronoaménagement.

Le chronoaménagement met de l'avant la nécessité d'intégrer le temps dans l'aménagement du territoire et donc un travail mieux articulé entre les urbanistes et les ingénieurs du transport. L'approche préconise d'ajouter les politiques de déplacement aux leviers classiques que sont les politiques d'urbanisme, de l'habitat et du foncier, et de réintégrer les processus de décision sur les infrastructures routières dans le cadre plus large de l'aménagement du territoire.

La proposition principale de la réflexion grenobloise est radicale. Il s'agit de remettre en question la vitesse dans le fonctionnement des territoires, une proposition qui s'incarne dans un nouvel objet routier désigné comme «l'autoroute apaisée». En diminuant la vitesse maximale à 70 km/h sur les portions d'autoroute qui traversent des aires urbanisées, en plus de réduire les nuisances associées à de telles infrastructures, on ajoute du temps à la distance, plus particulièrement en heures creuses. Ce faisant, tout en garantissant plus de fiabilité en pointe, on entend limiter les conséquences négatives des gains de vitesse, soit l'étalement urbain et le déclin des pôles secondaires ou locaux au bénéfice du pôle régional central.

Ce nouvel objet routier est donc présenté comme un outil pour soutenir une structuration multipolaire du territoire visant un équilibre entre attractivité du pôle central, d'une part, et proximité et desserte locale diversifiée dans les pôles locaux, d'autre part: en introduisant juste assez de distance-temps, on préserve l'accessibilité aux fonctions uniques du centre sans toutefois cannibaliser les centres secondaires.

