

## Comptes rendus d'ouvrages

*Man and his habitat.* Essays presented to Emyr Estyn Evans. Ed. by R.H. BUCHANAN, Emrys JONES and Desmond MC COURT. Routledge and Kegan Paul, London, 1971, 279 p., 1 portrait et 10 fig.

Ce volume est un recueil de contributions diverses offert par ses amis au professeur Emrys Estyn Evans, fondateur du département de géographie de Belfast, archéologue et géographe distingué, qui jeta les bases de la géographie du monde rural irlandais.

Ainsi qu'il est dit dans l'introduction, les éditeurs ont voulu que les sujets traités se rapportent au thème — aux facettes multiples — qui a constamment fait l'objet des préoccupations du professeur Evans : l'homme et l'habitat rural, non seulement à l'époque actuelle, mais aussi à travers les âges.

Les douze contributions débutent par une note de H. J. Fleure, qui met en évidence tout ce que la géographie, l'archéologie, le folklore de l'Irlande du Nord doit à E. E. Evans (Une liste bibliographique, non exhaustive, à la fin du volume, permet de se faire une idée de l'ampleur du travail qu'il a réalisé).

Trois articles, dus à Bruce Proudfort, Carl O. Sauer et Axel Steensberg montrent comment l'homme, dès qu'il a appris à se servir de techniques appropriées, créé les outils nécessaires, inventé l'agriculture, domestiqué les animaux, etc., a mis à son service la surface de la terre. John Mogey insiste, en outre, sur l'importance jouée par l'homme vivant en société dans son adaptation au milieu. Toutes ces contributions ne manquent pas d'intéresser le géographe au plus haut point, mais ce sont surtout les suivantes qui retiendront son attention. Harald Uhlig présente une terminologie claire et précise de tout ce qui se rapporte aux champs, à leur agencement, aux systèmes d'exploitation (field systems), cette terminologie se limitant malheureusement presque uniquement à celle des langues allemande et anglaise. P. Flatrès, pour sa part, envisage le rôle géographique du village et du hameau : définition, fonction, modification sous l'effet de la tertiarisation, etc. Cartes à l'appui, Desmond McCourt présente une intéressante synthèse de l'habitat rural en Irlande, G. G. Bouven de la naissance et de l'évolution de l'habitat dispersé dans le Pays de Galles.

Andrew Clark retrace les traits essentiels du peuplement dans les grandes régions du Canada, tandis que J. K. Wright, envisageant les choses plutôt du point de vue esthétique, décrit tout le charme qui se dégage des montagnes de la Nouvelle-Angleterre. Emrys Jones, enfin, émet des considérations extrêmement intéressantes sur ce que sera — et devrait être — l'habitat futur, surtout l'habitat urbain.

Remarquons que certaines contributions, comme celle de H. Uhlig, sont accompagnées de listes bibliographiques des plus utiles pour le géographe.

Jacqueline CLAUDE

INTERNATIONAL GEOGRAPHICAL UNION. EUROPEAN REGIONAL CONFERENCE, *Symposium of agricultural typology and agricultural settlements. Szeged. Pécs, 1971. Papers. Szeged, 1972, 415 p., nombreuses cartes et figures.*

Du 15 au 19 août 1971 a eu lieu, à Szeged et Pécs, dans le cadre de la Conférence régionale européenne de l'Union géographique internationale, tenue à Budapest, un symposium sur la typologie agricole et les habitats ruraux.

Les communications qui y furent présentées ont été reprises dans un recueil, édité par les soins de Gy. Krajkó, I. Pézner et J. Tóth de l'Université de Szeged. Certes, les moyens dont disposaient les éditeurs n'ont pas permis une impression impeccable (ronéotypie-offset), mais la qualité des textes rachète amplement ce que la présentation du volume laisse quelque peu à désirer.

Nous renvoyons au compte rendu de ces communications que nous avons publié dans un *Bulletin* précédent de la Société géographique de Liège (N° 7, 7<sup>e</sup> année, déc. 1971, pp. 149-153). Cependant, le recueil contient aussi les textes des communications qui furent envoyés, mais qui, faute de temps, ne purent être présentés au cours des séances. Nous donnons ci-après un bref aperçu de ces contributions.

I. Berényi (Académie des Sciences de Hongrie) fait une étude comparative des orientations dominantes dans l'utilisation des terres arables en Pologne, en Tchécoslovaquie et en Hongrie sur la base de critères agrotechniques. J. B. Caird (Glasgow) expose les problèmes de la transformation de l'habitat rural à l'exemple des « crofts » (petites fermes en faire-valoir indirect) des Hébrides extérieures. K. Dubel (Losiów, Pologne) attire l'attention sur l'intérêt des études détaillées de géographie agricole comme base de l'analyse territoriale et de la programmation du développement agricole. G. Karouzis (Chypre) présente une typologie des exploitations rurales dans l'île de Chypre suivant les régimes agraires. Gy. Krajkó (Szeged) signale quelques caractéristiques du développement industriel de la partie méridionale de la Grande Plaine hongroise. G. Kruglova (Brno) apporte une contribution à la méthode de la régionalisation de l'agriculture à l'exemple de la Moravie septentrionale. J. Medved (Ljubljana) décrit les types de changements dans l'utilisation des terres en Slovénie. I. Pézner (Szeged) fait l'inventaire des denrées amenées au marché libre de Szeged et analyse la structure de ce marché. I. Petrescu-Burloin (Constantza, Roumanie) apporte une contribution à l'étude des types de villages en Roumanie. O. Pokorny (Académie des Sciences de Tchécoslovaquie) montre quelques aspects de l'évolution historique de l'exploitation des terres en Bohême. K. Rikkiven (Helsinki) dresse une typologie des exploitations agricoles de la Finlande centrale. I. Stefanescu (Académie des Sciences de Roumanie) décrit les types d'agriculture et leur évolution dans une partie de la région sub-Carpathique roumaine. J. Tóth (Szeged) étudie les variations dans la répartition de la population de 1960 à 1970 à la périphérie de la partie méridionale de la Grande Plaine hongroise. U. Vajó (Oulu, Finlande), enfin, traite de la productivité des terroirs agricoles et des forêts de la Finlande selon les classes de grandeur des biens ruraux.

Les deux-tiers des 23 articles publiés dans ce recueil ont été rédigés par des géographes de pays de régime socialiste de l'Europe centrale et orientale (Hongrie, Pologne, Tchécoslovaquie, Yougoslavie, Roumanie).

Rédigés — à une exception près (G. Kruglova, Tchécoslovaquie) — en langues allemande, anglaise et française, ils permettent aux géographes peu familiarisés avec les langues slaves, hongroise ou roumaine, de prendre aisément connaissance des contributions importantes de leurs collègues d'Europe orientale aux problèmes de la géographie agricole et de l'habitat rural.

Jacqueline CLAUDE

---

Claude CHALINE, *Londres*. Coll. U2, Armand Colin, Paris, 1965, 256 p., 8 fig.

ID., *La métropole londonienne. Croissance et planification urbaine*. Armand Colin, Paris, 1973, 292 p., 22 fig.

Ces deux ouvrages permettent à ceux, qui désirent mieux connaître ce monde « indéfinissable spatialement » que constitue Londres, de saisir d'une part comment des points de développement distincts et des accroissements successifs ont donné l'aspect actuel de la capitale britannique, d'autre part comment depuis la fin de la guerre une politique d'aménagement, jointe à l'initiative privée sont en train de créer, dans une rayon de 60 km environ du centre, une prodigieuse zone urbanisée.

Le titre très bref du premier volume — « Londres » — laisse évidemment à l'auteur toute latitude quant aux sujets à développer. Il ne s'agit pas, en effet, d'une géographie urbaine exhaustive. Cependant, l'exposé chronologique des faits permet de suivre, pas à pas, les étapes de la croissance de la ville depuis le *Londinium* romain jusqu'au grand complexe urbain de l'époque victorienne, de comprendre les aspects si différents des grands quartiers. Avec beaucoup de clarté, l'auteur expose notamment les influences diverses — facteurs sociaux, économiques, démographiques, administratifs — qui ont conditionné cette croissance. Cet exposé historique débouche tout naturellement sur l'analyse de la ville contemporaine, sous ses aspects politiques, financiers, juridiques, administratifs, intellectuels, commerciaux, industriels, portuaires, démographiques... Une esquisse d'une géographie sociale de l'agglomération et de ses auréoles périphériques complète ces données, ainsi que l'examen du problème des besoins et équipements en logements auquel le « Greater London Plan » de 1944 et des décisions plus récentes essayent d'apporter des solutions.

L'auteur ne s'en tient pas là : un chapitre sur les écrivains et l'héritage artistique pourrait paraître surprenant dans un volume à nette orientation géographique, mais c'est avec intérêt qu'on lira cette véritable géographie littéraire et artistique, qui, elle aussi, contribue à saisir tout ce que le monde londonien a de caractéristique et d'original. Une annexe, enfin, fournit des

indications d'ordre pratique très utiles pour celui qui désire aller personnellement à la découverte de Londres.

Ce petit livre, bourré de faits, est d'une lecture très agréable. Des citations nombreuses empruntées aux auteurs les plus divers, des poèmes mêmes, émaillent le texte et permettent de mieux saisir l'atmosphère si particulière de la capitale britannique.

Une bibliographie abondante, limitée volontairement aux seuls auteurs britanniques, constitue une guide très utile pour le lecteur qui voudrait en savoir davantage sur Londres et en particulier sur les aménagements spectaculaires et originaux dont la ville et son immense banlieue font actuellement l'objet.

En ce qui concerne cet aménagement, Claude Chaline nous apprend cependant bien plus dans le second volume sus-mentionné. L'ouvrage comprend trois parties : 1) les conditions générales de la croissance métropolitaine ; 2) les mécanismes créateurs de la région ; 3) la dynamique interne de celle-ci.

Dans la première partie, l'auteur définit et délimite l'espace londonien (11 427 km<sup>2</sup> ; près de 13 millions d'habitants), fait de couronnes successives et comprenant surtout les couronnes internes du *Greater London* ou agglomération étendue (14 % de la superficie, 60 % de la population) et l'*Outer Metropolitan Area*, c'est-à-dire la couronne externe et les zones d'attraction (environ 86 % de la superficie et 40 % de la population), avec leur continuité et discontinuité des espaces bâtis et des répartitions de la population. Il retrace ensuite l'évolution de la population et de l'emploi, soulignant plus spécialement « le rôle essentiel de la force interne du dynamisme londonien conduisant à des processus multiples de déversement périphérique », c'est-à-dire des zones intérieures vers l'aire métropolitaine extérieure.

Ayant envisagé le capital humain, l'auteur essaie d'apprécier la permanence des conditions naturelles et l'aménagement de celles-ci dans un chapitre succinct que le géographe, peut-être, aurait voulu voir un peu plus développé. Dans la deuxième partie, sont passés en revue les mécanismes généraux qui conditionnent l'expansion urbaine, mécanismes « opérant parfois par contrainte et le plus souvent par action créatrice » : influences des structures foncières et des prix des terrains à bâtir ; développement dans l'entre-deux-guerres de grandes banlieues aérées sous l'action surtout de promoteurs privés et grâce à l'amélioration de l'équipement ferroviaire ; créations urbaines planifiées, depuis la guerre surtout (grands ensembles, villes nouvelles et villes périphériques en expansion) ; réalisations récentes et importantes dans le cadre de la spéculation immobilière.

Après avoir analysé ainsi le dynamisme de création, l'auteur, dans la troisième partie, détermine — exemples concrets à l'appui — la part des facteurs de reconversion dans la zone extérieure de l'aire métropolitaine (industries et entrepôts ; nouvelles infrastructures de transport) et étudie la réaffectation des sols et la déconcentration du tertiaire de l'agglomération londonienne. Et il conclut par une « anatomie » de la région métropolitaine, envisageant la typologie des agglomérations, leur regroupement au niveau sub-

régional sur la base des catégories socio-professionnelles et les mouvements migratoires.

Le livre de Claude Chaline permet de saisir tous les aspects complexes offerts par la métropole londonienne. Il ne s'agit pas d'une simple ville, aux dimensions très grandes certes, mais d'un immense espace fait de zones concentriques ayant des caractères communs et des caractères distinctifs. L'agglomération proprement dite déverse dans la large zone extérieure — et à un rythme rapide — les activités qu'elle ne peut plus assurer elle-même, la population qui n'y trouve plus sa place...

La croissance de l'aire métropolitaine montre, depuis la fin de la guerre, un dynamisme étonnant, activé par une foule de facteurs que l'auteur met bien en évidence : elle est le résultat d'une politique d'aménagement, appliquée avec souplesse, mais aussi de l'intervention — d'importance primordiale — de l'initiative privée.

Une orientation bibliographique, comprenant quelque 70 références, termine le volume.

F. DUSSART

---

Wilhelm DEGE, *Das Ruhrgebiet*. Friedr. Vieweg + Sohn, Braunschweig, 1972, 144 p., 77 fig.

Antérieurement, nous avons déjà signalé dans ce *Bulletin* (N° 2, 1966, pp. 117-128 ; N° 4, 1968, p. 111), à la lumière de travaux récents, l'intérêt que présente pour le géographe la région industrielle la plus importante de l'Europe, la Ruhr.

Voici à présent un petit livre donnant, de façon succincte et claire, un aperçu très complet de cette région. Qu'on ne s'attende pas, cependant, à une géographie régionale basée sur des recherches originales. Il s'agit plutôt d'une bonne description par quelqu'un qui connaît particulièrement bien la Ruhr, où il a passé toute sa vie.

Le milieu naturel — y compris le sous-sol — ne fait l'objet que d'un rapide aperçu, qui permet cependant de se rendre compte de tout ce que le complexe régional doit, dans sa répartition en zones se succédant du sud au nord, aux traits du relief et à la structure géologique. Très utile aussi est l'exposé sur l'évolution historique de la mise en valeur et du peuplement, avec l'extension — à partir du milieu du siècle dernier surtout — de l'industrie charbonnière et de ses corollaires, la sidérurgie et l'industrie chimique, de la zone originelle axée sur la rivière Ruhr à celle de l'Emscher et de la Lippe via le Hellweg. Un chapitre sur l'habitat montre toute la variété résultant du développement des anciens petits centres urbains en grandes villes, d'un peuplement intercalaire anarchique, de la construction de cités ouvrières de types divers (colonies) par les firmes industrielles. La question de l'origine de la population qui a immigré et de la structure démographique aurait, croyons-nous, mérité un peu plus de développement. Les diverses industries — houillère, sidérurgie, chimique, etc. — sont décrites avec soin et on

notera aussi que l'auteur n'a pas négligé un aspect, accessoire certes, mais non négligeable et souvent méconnu, de l'économie de la Ruhr, celui de l'agriculture. L'infrastructure, si importante dans une région industrielle ayant les dimensions de la Ruhr, a aussi retenu toute l'attention : approvisionnement en eau, évacuation des eaux usées, voies de communication... Un chapitre consacré aux institutions culturelles et scientifiques ne manque pas d'intérêt et l'auteur termine sa description par un exposé sur les loisirs et les zones vertes. En guise de conclusion, il envisage l'avenir de la région et notamment le problème de la création de nouvelles industries visant à la création de nouveaux emplois pour remplacer ceux que la crise charbonnière et la rationalisation ont fait perdre, dans le but de mettre fin à une structure trop peu diversifiée.

Une liste de quelque 80 ouvrages, de recueils statistiques, de cartes, de rapports officiels, voire de collections de diapositives constitue une bonne orientation pour le lecteur désireux d'en apprendre davantage sur la Ruhr.

L'ouvrage, d'une présentation agréable, renferme, outre des photographies bien choisies, de nombreuses cartes très claires, parmi lesquelles cependant deux ou trois aux légendes malheureusement incomplètes.

F. DUSSART

---

M. WOLKOWITSCH, *Géographie des transports*. Coll. U, A. Colin, Paris, 1973, 382 pages, 46 fig. et 56 documents.

La géographie des transports a pour objet la connaissance de l'ensemble des réseaux et modes de transport face aux besoins de déplacement des hommes et de leurs marchandises dans un espace donné. C'est en ces termes que M. Wolkowitsch, éminent spécialiste français en la matière, nous présente son ouvrage.

Dans la première partie (pp. 11-99), l'auteur décrit les systèmes de transport. Une vue rapide révèle l'inégale densité des équipements aux diverses latitudes. Néanmoins, on peut distinguer sur les continents des domaines géographiques caractérisés par des systèmes de transport comparables, mais les hommes n'ont pas négligé pour autant les océans et l'atmosphère, car, en raison de leur spécificité, ces deux milieux ne nécessitent aucune infrastructure propre, sauf aux points de contact avec le continent. D'autre part, la diversité des équipements correspond au degré d'aptitude des sociétés à mettre leur territoire en valeur et l'évolution contemporaine de tous les systèmes de transport est marquée par le progrès, même dans les pays d'économie attardée.

Dans la seconde partie (pp. 101-230), M. Wolkowitsch met l'accent sur les facteurs d'établissement et de développement des transports, parmi lesquels interviennent notamment les divers éléments du milieu géographique ; d'autre part, il insiste sur le rôle de l'histoire en raison de l'adaptation des systèmes de transport aux progrès d'un réseau face au déclin d'un autre à la suite des découvertes scientifiques.

Quant à l'exploitation des réseaux de transport, elle se trouve entre les mains d'organismes publics ou d'entreprises privées et le rôle de ces deux formes d'exploitation varie selon les époques et selon les moyens de transport. Toutefois, les mesures prises au nom de la coordination des transports sont loin d'être en concordance avec les besoins des diverses régions. Pour le transport des marchandises, des règles valables de coordination devraient établir une juste répartition du trafic entre les modes de transport. Quant au transport des voyageurs, si un partage équitable s'opère entre l'avion et le paquebot, il n'en va pas de même pour les transports terrestres ; néanmoins, les problèmes énergétiques et d'encombrement réclament un recours accru aux transports publics.

La place des transports dans l'organisation de l'espace (pp. 231-253) constitue la troisième partie de l'ouvrage. L'auteur y analyse les rapports complexes entre l'évolution du système de transport et celle de l'économie régionale. Le système de transport y apparaît comme un facteur essentiel d'une localisation bien pensée des activités agricoles, industrielles, commerciales et autres. Dès lors, l'aménagement du territoire ne se conçoit pas sans la recherche géographique des moyens de transport. Néanmoins, dans ce cas, le géographe ne peut se substituer à l'ingénieur qui propose des solutions techniques, à l'économiste qui présente des éléments financiers, à l'homme politique dont relèvent les décisions et à d'autres spécialistes : il devra, en effet, se dégager des seuls problèmes de transport pour mettre en évidence la complexité des multiples relations entre l'homme et l'espace.

En résumé, « la géographie des transports » de M. Wolkowitsch constitue, même si les caractères géographiques du trafic (1) sont à peine esquissés, un véritable ouvrage de référence, notamment en raison des multiples sujets traités, en raison de la façon dont ils sont analysés et en raison des diverses notices bibliographiques, des documents mis en annexe et des illustrations qui accompagnent le texte.

E. MÉRENNE

---

M. CAZAUX, *Transports, progrès et pénurie*. Horizons de France, Paris, 1971, 190 p., 130 illustr.

Qu'il s'agisse de longues distances ou des dessertes urbaines, du trafic voyageurs ou du trafic marchandises, de la route, du rail, de la mer ou de l'air, les transports sont à l'ordre du jour ; ils appellent à des choix qui engageront l'avenir pour plusieurs décennies.

De plus, si l'on est encore loin de l'ère de l'automobile non polluante, les grandes distances sont parcourues en des temps de plus en plus réduits. D'autre part, la multiplication et le perfectionnement des modes de transport se heurtent non seulement aux problèmes du développement du trafic, mais aussi aux limites de la capacité d'investissement de la collectivité.

---

(1) Ces caractères ont notamment été décrits par J. RITTER, *Géographie des transports*, P.U.F., Coll. « Que sais-je? », n° 1427, Paris, 1971.

Dès lors, quoi de plus naturel que les transports fassent l'objet de recherches multiples et audacieuses. Dans cette optique, M. Cazaux analyse chaque mode de transport sous deux aspects, celui des performances techniques et celui de l'évolution du trafic.

A cet égard, formulons deux remarques : bien que l'étude porte surtout sur les problèmes propres à chaque mode de transport en France, la plupart des considérations émises valent pour les transports de pays comme la Belgique ; d'un autre côté, une part démesurée (pp. 95-161) est consacrée au trafic aérien et à l'aviation commerciale.

Au total, bon ouvrage de vulgarisation, de lecture aisée et très bien illustré, dont le mérite est de faire le point sur les aspects techniques des transports modernes et sur les transports de l'avenir.

E. MÉRENNE

---