

Comptes rendus d'ouvrages

P. GEORGE, *L'action humaine*, Presses Universitaires de France, Collection SUP, Le Géographe, n° 1, Paris, 1968, 246 pages.

En 246 pages seulement présenter un abrégé de géographie humaine montrant comment, dans des circonstances et avec des techniques diverses, les hommes ont aménagé leur territoire, est certes le premier exploit réalisé par l'auteur. Nous offrir un ouvrage de réflexion, très agréable à lire, où toutes les connaissances sont ordonnées et sériees et qui aide à mieux comprendre le monde actuel est certainement la seconde prouesse.

Ce petit livre, le premier d'une nouvelle collection dirigée d'ailleurs par P. George, est en effet un travail remarquable que chaque géographe devrait lire et méditer, car il peut y trouver de multiples points de départ pour des échanges fructueux et des thèmes d'enseignement. C'est également un ouvrage que l'on devrait diffuser en dehors des milieux géographiques, car il contribuerait sans nul doute à mieux faire connaître et aimer notre science.

Il comporte quatre chapitres : l'espace inorganisé, l'organisation de l'espace agricole, l'organisation de l'espace industriel et les grands travaux et grands problèmes. La méthode suivie dans l'analyse est la méthode historique : pour comprendre le monde et dresser un tableau des interventions de l'homme, l'auteur étudie les mises en place successives des réalisations humaines. Pour chacune d'elles, il décrit et explique d'abord, puis propose une ou plusieurs classifications, ce qui entraîne un ou plusieurs découpages du monde.

L'espace inorganisé, c'est-à-dire celui où la marque de l'action humaine est imperceptible ou nulle est d'abord envisagé. Il s'agit d'un espace se réduisant chaque jour et où la « géographie naturelle » conditionne l'existence.

Est abordé ensuite, l'espace rural, constituant, comme chacun le sait, la première étape dans le développement historique de l'occupation et de l'organisation du territoire. P. George y montre l'importance du paysage rural, première approche synthétique et concrète de l'organisation, puisque traduction de la combinaison de la morphologie, de la structure agraire, de l'habitat, des systèmes de cultures et d'élevage. Mais dans les pays très développés, la notion de paysage n'est pas suffisante pour permettre l'étude de l'organisation de l'espace. Il faut dès lors surimposer une classification économique et envisager les circuits commerciaux. Deux autres éléments peuvent être utilisés comme base d'une classification : le facteur climatique et le rôle des survivances et des changements.

Le monde industriel, objet du troisième chapitre, est par opposition au monde rural, un espace discontinu et concentré ; il est de plus un espace de relations, relations qui, aujourd'hui, s'établissent également avec les campagnes. P. George dresse tout d'abord un bilan des anciennes localisations. Tout en soulignant la permanence des facteurs anciens, il met en évidence

les nouvelles localisations liées aux nouvelles formes de transport et de distribution de l'énergie. Trois éléments sont en outre envisagés : la complexité croissante du phénomène d'industrialisation, le rôle de l'Etat et le caractère mondial de l'industrie. L'organisation industrielle a modifié l'organisation de notre existence par l'introduction notamment du temps programme, soit pour le travail, soit pour les loisirs. L'auteur aborde ainsi un caractère important de notre civilisation. Il souligne également une autre conséquence de cette organisation : l'emprise sur l'espace, ce qui conduit au fait que les richesses naturelles, tels l'eau et le sol, deviennent des biens rares. Pour terminer le panorama industriel, il aborde la région qui, dans les pays densément occupés, constitue le support de l'organisation. Après avoir envisagé le dualisme région naturelle-région historique, principalement en France, il montre que la région devient de plus en plus un espace dominé par une ville dont les contours sont dynamiques.

Le dernier chapitre traite de quelques grands problèmes et travaux, notamment les problèmes de pression de population et de développement et les grandes opérations d'aménagement. Bien que ces aspects soient bien envisagés, on regrettera ici que l'auteur n'ait pas allongé son travail d'une centaine de pages, afin de développer davantage ces problèmes qui intéressent la plupart des hommes, par exemple : l'aménagement urbain ou les problèmes de développement.

B. MÉRENNE-SCHOUMAKER.

R. LEBEAU, *Les grands types de structures agraires dans le monde*, Masson et Cie, Paris, 1969, 120 p., 50 fig., 20 pl. phot.

Ce livre fait partie d'une collection dirigée par J. Peletier et intitulée « Initiation aux Etudes de Géographie ». Les étudiants y trouveront les notions de base de cette branche de la Géographie humaine, les professeurs de l'enseignement secondaire un recueil très complet de figures et de photographies susceptibles d'illustrer leurs cours.

L'ouvrage se divise en quatre parties. La première traite des principes de l'aménagement de l'espace agricole, définissant les termes essentiels (finage, terroir, habitat rural, morphologie agricole, système de culture, structure agricole) et passant en revue certains facteurs (influence du milieu naturel, facteurs sociologiques, pression démographique, milieu économique). Dans les trois autres parties, l'auteur décrit les structures agricoles en divisant le monde en trois ensembles : l'Europe, les régions d'agriculture traditionnelle à technique primitive, les pays d'agriculture scientifique et mécanisée.

Pour l'Europe, il est successivement question de l'habitat rural, des types d'aménagement agricole, de la genèse et de la transformation des structures agricoles. Dans le même chapitre, traitant des pays tropicaux, sont examinées l'agriculture itinérante, l'agriculture sèche sédentaire et l'agriculture irriguée. Enfin, la partie réservée aux pays d'agriculture scientifique et mécanisée envi-

sage les plantations tropicales, les paysages de l'agriculture américaine et les transformations de la structure agraire en pays socialistes.

De conception traditionnelle, ce livre a un plan bien structuré, permettant au lecteur de trouver facilement les renseignements désirés. De plus, lors de l'analyse de chaque question, l'accent est porté sur les problèmes actuels. Ainsi, parlant de l'Europe, un paragraphe est réservé au problème de l'habitat dans le monde rural contemporain, un autre aborde l'adaptation des structures agraires à l'économie moderne. Cette synthèse des structures agraires considérées à l'échelle de notre planète s'apparente au livre de A. Meynier, *Les paysages agraires* (Paris, A. Colin, 1958, 199 pp.) ; il présente cependant l'avantage d'une présentation plus pédagogique.

J. GILLMANN.

Lionel STOLERU, *L'impératif industriel*, Seuil, Paris, 1969, 294 pages.

L'impératif industriel, c'est avant tout un bilan du secteur industriel en France et dans les autres pays du Marché Commun. C'est aussi un guide pour la mise en place d'une véritable politique industrielle de l'Europe face au défi américain.

L'auteur dresse tout d'abord le tableau des conséquences du Traité de Rome du point de vue industriel. Comme lui, on est surpris d'apprendre que, depuis 1958, on a enregistré les résultats suivants : un rétrécissement de la part du marché hors communauté des états membres et une spécialisation de la France qui se traduit essentiellement dans les domaines des produits agricoles et des matières premières ; une réduction sensible des marges bénéficiaires des entreprises ; une augmentation de chômage (on comptait 1.800.000 chômeurs au début de 1968) et un envahissement des capitaux étrangers sur le marché européen, ce qui se traduit par un grand nombre de rachats de firmes européennes par les capitaux américains. Le Marché Commun semble donc avoir peu profité aux pays qui en font partie et en particulier à la France. Pourquoi une telle situation ? Car pour L. Stoleru, l'industrie américaine a pris conscience plus rapidement que l'industrie européenne de la signification du Marché Commun et a pris de vitesse les Européens en s'installant dans le nouveau marché.

Face à ce défi américain, il s'agit donc pour l'Europe de se définir une politique industrielle afin, comme le dit J.J. Servan-Schreiber, que la troisième puissance industrielle après les Etats-Unis et l'Union Soviétique ne soit pas l'industrie américaine en Europe.

Comment sauver l'entreprise européenne et en particulier l'entreprise française et comment définir le rôle des Etats ? Pour l'auteur, il s'agit avant tout de redécouvrir la notion de profit qui est trop souvent absente en Europe. Pour ce faire, il faut revoir l'organisation de l'entreprise, réenvisager le problème de la taille (attention ici, dans un certain nombre de cas, la petite entreprise a un rôle à jouer) et surtout commercialiser l'entreprise européenne qui trop souvent se contente de produire sans se poser le problème de vente.

Il semble donc que fréquemment le chercheur et l'industriel européens ne soient pas assez sensibles aux problèmes économiques. Il faut aussi mieux utiliser les ordinateurs et arriver à une participation réelle dans l'entreprise.

Pourquoi souligner de façon aussi impérieuse le rôle de l'Etat ? Car ce dernier a de plus en plus d'importance puisque étant souvent le principal producteur d'un grand nombre de biens industriels et aussi le principal consommateur. L'intervention de l'Etat se manifeste en réalité sous deux aspects : par la création de l'environnement industriel par le biais de sa politique générale et par les interventions précises dans tel ou tel secteur. L'Etat doit agir mais jusqu'à présent, il lui manque un plan d'ensemble afin d'éviter de disperser les efforts. Comment imaginer une intervention ? Par la mise sur pied de critères qui sont pour l'auteur : la recherche de perspectives de développement, l'analyse du poids actuel du secteur, la qualification de l'emploi et l'importance militaire.

L'Etat doit donc surtout favoriser les entreprises compétitives capables de se mesurer internationalement et ne pas maintenir artificiellement des situations économiques anormales. Ici, l'auteur critique un certain nombre d'aides régionales ou sectorielles, résultat de surenchères qui ont conduit au maintien ou à la création d'entreprises non rentables. Certes, il y a souvent conflit entre le problème de l'emploi qui doit être résolu au niveau régional ou national et celui de la compétitivité qui se manifeste à l'échelon international. Il y a donc dans certains cas des compromis nécessaires. Néanmoins, l'Europe ne se sauvera qu'en étant plus sensible à la compétitivité de ses entreprises et en intervenant de façon précise et sélective dans les aides accordées. Pour cela, il est nécessaire que les Etats membres du Marché Commun se définissent une politique commune notamment en ce qui concerne les interventions des gouvernements et la mise sur pied de grands équipements. De plus, afin de faire face aux géants américains, il serait nécessaire que l'Europe des Six soit élargie par l'entrée du Royaume-Uni.

L'ouvrage dont nous venons de donner les principales idées, n'est certes pas un traité de géographie. Mais sa lecture apparaît nécessaire à celui qui veut comprendre l'Europe actuelle et les principaux problèmes du Marché Commun industriel. Il présente en outre l'avantage d'être très bien écrit et d'offrir au lecteur un certain nombre de données chiffrées très récentes.

B. MÉRENNE-SCHOUMAKER.

N. TIEN PHUC, *Les transports*, 2 vol., Paris, Ed. Eyrolles - Ed. d'Organisation, coll. Rythmes Economiques (dirigée par A. PIATIER), série Flux et Reflux, 1969, 236 pages accompagnées de 125 tableaux et graphiques ; 202 pages et 82 tableaux et graphiques.

L'économie des transports fut longtemps le parent pauvre de la science économique. Or le transport est un des moteurs essentiels du progrès des civilisations. C'est un peu pour combler cette lacune que Nguyen Tien Phuc vient

de publier un ouvrage sur la finalité économique des transports en analysant la contribution des hommes et de leurs activités à la répartition spatiale et sectorielle des transports.

Cet ouvrage comporte deux parties.

Dans la première partie, « *Analyse économique* », l'auteur procède à une étude descriptive du secteur transport. Il analyse l'évolution technologique des principaux modes de transport (transports aérien, routier, ferroviaire, maritime, transport par conduite et transport de l'information) ; pour cela, il établit le bilan de ces modes de transport dans plusieurs domaines (infrastructure, trafic, coûts) (chapitre 1). Il est ensuite question de l'analyse de la structure du secteur transport du point de vue de la spécialisation de chaque mode de transport pour le trafic voyageurs ou marchandises et de la concurrence entre les modes de transport (chapitre 2). Le chapitre suivant porte sur les cadres institutionnels de l'économie des transports, notamment en ce qui concerne les modalités de financement, les responsabilités financières et les formes de tarification (chapitre 3).

En résumé, dans le premier volume, l'auteur a dégagé diverses tendances de la technologie des modes de transport et de leur équilibre concurrentiel et la cohérence des actions du pouvoir public sous l'angle des principes de gestion.

La seconde partie de l'ouvrage concerne la « *Programmation* » ou mieux les méthodes de programmation en matière de transport. Or programmer signifie prévoir, investir ou organiser ; aussi ces trois actions sont-elles décrites l'une après l'autre dans le second volume. L'auteur commence par décrire les prévisions de trafic en liaison avec le temps, avec les agrégats économiques et avec l'influence du prix sur le volume du trafic (chapitre 4). Il est ensuite question de la programmation des investissements en vue des décisions d'investissements en fonction de la croissance économique globale (chapitre 5). Un autre chapitre porte sur la programmation de l'organisation des modes de transport en vue de la meilleure utilisation des capacités offertes à la circulation de trafic et de la solution à apporter aux problèmes de transport et de localisation (chapitre 6).

L'auteur aborde encore l'analyse de la programmation sous l'angle de l'optimum sectoriel et de l'optimum économique collectif, par le biais des interdépendances des relations comptables, de l'effet dynamique de l'investissement et de l'interaction entre modes concurrents dans la répartition du trafic et des effets des relations prix-investissements (chapitre 7).

Ce second volume est aussi consacré à des études de choix des itinéraires, de répartition de matériel, de minimisation des frais de transport entre production et consommation. De plus, il comporte des exposés didactiques très clairs de théories et de méthodes diverses.

Bref, l'ouvrage de N. Tien Phuc, pour plusieurs raisons (entre autres l'objet même de l'ouvrage, les nombreuses études statistiques qu'il contient et les analyses scientifiques qui y sont décrites) est à utiliser par quiconque s'intéresse aux problèmes des transports.

E. MÉRENNE.

R. EVALENKO, *Régime économique de la Belgique*, Vander, Bruxelles-Louvain, 1968, 553 pages.

Le but de cet ouvrage est, comme le souligne l'auteur dans l'avant-propos, « de mettre à la disposition de tous ceux qu'intéressent les phénomènes économiques, un outil de référence valable ». Sa préoccupation essentielle est donc d'ordre didactique ; où un exposé clair et précis. Le travail résulte d'ailleurs de la rédaction de notes de cours (R. Evalenko a été de 1958 à 1961 appelé à la suppléance du cours « Régime économique de la Belgique » à l'Université Libre de Bruxelles) ; il bénéficie en outre des expériences de l'auteur en tant que président du Directoire de l'Industrie Charbonnière.

Après avoir rappelé l'évolution des conditions économiques et sociales depuis le milieu du XIX^e siècle et avoir fait le point des facteurs géographiques, financiers et démographiques, l'auteur aborde la partie essentielle du travail, à savoir l'industrie. Considérant cette dernière comme la transformation physique d'une série de matières de base, il en étudie les différents aspects. C'est l'Office National de la Sécurité Sociale (O.N.S.S.) qui lui fournit les principales données chiffrées en ce qui concerne les entreprises et l'emploi. Avant d'étudier de façon plus précise les différents secteurs industriels, il brosse d'abord le tableau d'ensemble de l'industrie belge et résume de façon remarquable la politique industrielle et le problème des investissements.

C'est cependant dans les différents chapitres traitant de l'énergie, que l'auteur fournit les données les plus fouillées. Après avoir rappelé et expliqué l'évolution de l'énergie (transformation du marché, augmentation de la consommation), il essaye de dresser le bilan de l'évolution probable des besoins en tenant compte non seulement de l'évolution actuelle mais encore des incidences d'une politique énergétique communautaire. C'est ensuite une étude très précise et très complète de l'industrie charbonnière qui est présentée. C'est sans nul doute un des meilleurs chapitres de l'ouvrage. Les autres sources d'énergie (gaz, électricité, pétrole et énergie nucléaire) sont enfin abordées. Etant donné son importance dans l'économie belge, la sidérurgie fait également l'objet d'un chapitre. Quant aux autres secteurs industriels, ils sont analysés sous deux aspects : emploi et production.

Les derniers chapitres sont consacrés aux autres activités : agriculture et services, ainsi qu'à deux aspects plus économiques : finances publiques et relations économiques internationales. L'auteur termine son exposé en dressant le bilan de l'économie belge depuis 1945 et en fournissant une documentation économique et sociale de base.

L'étude de R. Evalenko apparaît donc comme un ouvrage de référence indispensable à tous ceux intéressés par les problèmes économiques. Il constitue de plus un complément intéressant d'un cours de géographie économique de la Belgique.

B. MÉRENNE-SCHOUMAKER.

Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne,
Vol. 14, Cahiers de l'I.A.R.U.P., Paris, 1969.

Ce quatorzième volume comprend deux cahiers : un sur l'aménagement des zones industrielles et un sur les établissements industriels dans la région parisienne.

Le premier cahier, « *Aménagement des zones industrielles* » (88 pp.), groupe deux études. La première est due à Françoise Monier (*Aménagement des zones industrielles en Grande-Bretagne, Etats-Unis, Scandinavie et France*) ; la seconde a été réalisée en collaboration par la Société centrale pour l'Équipement du Territoire (SCET) et le Bureau d'études techniques pour l'urbanisme et l'équipement (BETURE) (*Aspects techniques de l'Aménagement des zones industrielles*). Le premier travail est certainement celui qui intéresse le plus le géographe, car il lui fournit une multitude de détails sur les différentes réalisations en matière de zones industrielles. Il aboutit d'ailleurs à des conclusions dont les principales sont les suivantes : 1) le choix de la localisation de la zone industrielle est déterminé de façon prioritaire par la proximité des voies de communication (cependant la nature du terrain et la situation vis-à-vis de la ville jouent également un rôle) ; 2) la taille des zones industrielles est très variable, mais il semble que pour une surface destinée aux industries de transformation la taille optimum soit comprise entre 20 et 130 ha ; 3) le rythme d'occupation de la zone industrielle est lié à la conjoncture nationale et régionale et modifié par l'intervention des pouvoirs publics ; 4) la densité des emplois peut correspondre à une moyenne de 100 emplois à l'hectare, moyenne qu'il faut corriger par un effet « de branche » (variant entre 0,5 et 1,6) et un effet « régional » (variant de 0,6 à 1,4) ; il y a en effet un rapport entre une densité d'emplois élevée et un degré élevé d'urbanisation de la région. La seconde étude, plus technique, fait le point sur dix ans d'expériences françaises (ce qui signifie la réalisation de 200 zones). On y trouve notamment des données précises sur l'aménagement des infrastructures et des superstructures, ainsi que l'étude des deux zones françaises : Chambéry-Bissy et Nantes-Carquefou.

Le second cahier, « *Etablissements industriels en région parisienne* » (112 pp.), comprend également deux études ; celle de M. Vignaux (*Etablissements implantés en zones industrielles*) et celle de F. Lautier (*Etablissements diffus dans le tissu urbain*). On peut donc juxtaposer facilement les résultats des localisations à l'extérieur et à l'intérieur des zones industrielles. Les deux travaux ont porté sur des échantillons groupant toutes les données disponibles. Si ces échantillons ne sont pas toujours parfaitement représentatifs, ils peuvent néanmoins fournir de précieuses indications. Dans le travail sur les établissements en zones industrielles, où 24 d'entre elles ont été étudiées, on peut trouver de nombreux renseignements détaillés sur les problèmes de localisation, de taille, de composition économique, d'occupation des zones industrielles, ainsi que de la densité des emplois. Il y est de nouveau souligné l'importance des voies de communication, surtout routières, pour la localisation de la zone ainsi que le rôle de la disponibilité en terrains. On y apprend en outre, le faible rythme d'occupation des zones françaises (3 ha par an contre 7 pour les zones anglaises), la structure économique des éta-

blissements installés dans les zones (prépondérance des établissements industriels avec 83 % des surfaces occupées et 82 % des emplois et en particulier de deux branches, à savoir les constructions électriques et la grosse mécanique occupant chacune plus de 13 % de la superficie totale), l'importance de la qualification professionnelle des salariés, ainsi que la présence d'un nombre plus grand qu'habituellement d'établissements d'une certaine taille.

Toutes ces données sont d'ailleurs illustrées par des graphiques et tableaux. La seconde étude a porté sur 850 établissements occupant plus de 50 salariés, soit sur quelque 20 % du nombre total des établissements de la région. L'auteur a essayé, à partir de l'échantillon, de dégager les caractères généraux des établissements de la région parisienne, en mesurant l'importance des facteurs suivants : activités économiques, taille de l'établissement, date et lieu de l'implantation. Il apparaît d'ailleurs que la situation géographique exprimée ici par l'éloignement à Paris est un facteur primordial. Ainsi, plus on s'éloigne de Paris, plus la taille des établissements augmente, surtout en surfaces (ce qui est normal, puisque le prix du terrain est moins élevé). L'activité économique joue également un rôle, non seulement par les impératifs techniques qu'elle impose, mais aussi, de façon plus complexe, par une recherche de prestige qui est l'apanage de certains secteurs d'activités. La date de l'implantation a également de l'importance ; ainsi, de 1940 à 1949, on a surtout créé de petits établissements, de 1950 à 1959 la taille des entreprises a beaucoup augmenté, tandis que depuis 1959 elle a tendance à diminuer. L'auteur a essayé en outre d'établir des corrélations entre tous ces facteurs.

Soulignons enfin que les quatre études rassemblées dans ce volume sont très bien présentées et sont agrémentées de photos très réussies. Au total, elles constituent donc un dossier très complet pour tous ceux qui sont intéressés par l'aménagement du territoire, les problèmes industriels et l'avenir de la Région Parisienne.

B. MÉRENNE-SCHOUMAKER.

Service Central de la Statistique et des Etudes Economiques, STATEC, L'Economie industrielle du Luxembourg, 1948-1966, Ministère de l'Economie Nationale et de l'Energie, Cahiers économiques n° 42, Série C, Luxembourg, 1968.

L'industrie étant le principal moteur de la croissance économique du Luxembourg, il était absolument normal que le Service central de la Statistique et des Etudes Economiques, le STATEC, après avoir publié annuellement un rapport « L'Economie industrielle du Luxembourg en 19... » consacre un volume à une synthèse sur l'évolution récente de cette économie industrielle. Il faut, en effet, souligner que, contrairement à ce qui se passe dans la plupart des pays développés, le pourcentage de la main-d'œuvre occupée dans le secteur industriel continue à croître au Luxembourg, puisqu'il est passé de 1958 à 1965 de 43,8 % à 45,7 %.

Les auteurs de la présente étude se sont efforcés de mettre à la disposition des lecteurs une documentation complète et abondante relative aux différentes branches industrielles. Après avoir analysé l'évolution récente de ces branches, ils ont brossé un tableau très précis de l'analyse structurelle et régionale de l'économie industrielle. C'est sans nul doute la partie la plus intéressante pour le géographe. On y rappelle, en effet, le caractère monolithique de l'industrie du Luxembourg, bien que de nombreux efforts de diversification aient été entrepris depuis déjà 1950. Malgré l'installation de plus de 35 firmes nouvelles, ayant créé plus de 3.300 emplois, la sidérurgie reste encore la principale activité industrielle puisqu'en 1966 elle occupait 47 % de la population active industrielle, qu'elle avait bénéficié de 58 % des investissements consacrés aux activités industrielles et qu'elle avait contribué à 71,5 % de l'ensemble des exportations du pays. L'œuvre commencée par les responsables doit donc être continuée, d'autant plus que des inégalités régionales sont encore très marquées.

Le travail est complété par un grand nombre de tableaux statistiques et de très belles cartes de la répartition des industries.

Au total, il s'agit donc d'une étude de référence et de documentation d'un grand intérêt.

B. MÉRENNE-SCHOUMAKER.

Guide du Marché Belge, préparé par le Comité Belge de la Distribution et édité par l'Office Belge du Commerce Extérieur, Bruxelles, décembre 1968, 139 p.

Ce livre veut présenter au lecteur belge ou étranger des données statistiques de base concernant le marché belge, ainsi qu'une documentation bibliographique par sujet traité.

Il comprend trois grandes parties : 1) le pays et son économie ; 2) le marché ; 3) la distribution et l'organisation commerciale. En général, les renseignements fournis sont précis et peuvent être utiles au géographe en quête de données sur le commerce extérieur, la distribution des biens ou l'économie générale. Néanmoins, il est un paragraphe que les auteurs devraient avoir honte de faire figurer dans l'ouvrage, c'est celui intitulé « Géographie ». On y présente, en effet, un découpage de la Belgique en régions dont le niveau ne dépasse que de peu celui des manuels de l'école primaire : la Belgique n'y est-elle pas divisée en Basse, Moyenne et Haute Belgique ? De plus, les données du texte datent souvent de dix ou vingt ans (il faut lire par exemple la partie se rapportant à la Campine). Les sources bibliographiques de ce chapitre sont d'ailleurs très vieilles puisqu'elles sont en majorité antérieures à 1940. On sent donc combien l'absence du géographe dans l'élaboration d'un tel ouvrage est regrettable et on a une nouvelle preuve de la façon dont la géographie est souvent ignorée.

Mise à part cette critique, l'ouvrage ne manque certes pas d'intérêt, notamment pour le professeur de l'enseignement secondaire qui peut y trouver

des données récentes sur la population, les grandes branches industrielles ou sur le commerce extérieur et intérieur. Les sources bibliographiques sont abondantes et de plus, de nombreuses adresses d'organismes susceptibles fournir de la documentation y figurent. Le livre est illustré de graphiques et de nombreux tableaux statistiques.

Sérieusement revu (il faudrait notamment une refonte complète du chapitre sur la géographie), il constituerait sans nul doute un ouvrage intéressant.

B. MÉRENNE-SCHOUMAKER.

E. DALMASSO, R. GUGLIELMO et M. ROCHEFORT, *Eléments de science économique à l'usage des géographes*. Tome 1. *Les Mécanismes Economiques*, Nathan, Collection FAC Géographie, n° 14, Paris, 1969, 240 pages.

Cet ouvrage ne manque certes pas d'originalité. Il est, en effet, écrit par des géographes et veut présenter aux étudiants français à leur entrée en Faculté, les fondements des sciences économiques indispensables à leur formation géographique. Il comprendra trois volumes. Seul le premier, « *Les Mécanismes Economiques* », est sorti de presse. Le second sera consacré au problème de la croissance économique, tandis que le troisième aura pour thème, l'étude des caractères spécifiques des grands systèmes économiques et sociaux qui se partagent le monde. Dans ce compte rendu, nous n'envisageons que le premier tome.

D'emblée, l'introduction retient notre attention, car d'une part, on y situe la géographie face à l'économie et d'autre part, on y aborde la notion de circuit économique. Partageant les conceptions de P. George et de J. Labasse, les auteurs considèrent la géographie comme « la science qui décrit et analyse les différents éléments de la portion espace en interprétant ensuite tous les rapports que ces éléments ont entre eux ». La science économique est par contre « celle qui étudie les mécanismes et les rapports humains relatifs à l'acquisition onéreuse des biens rares ». Ils rappellent également comment ces deux disciplines, éloignées l'une de l'autre jusqu'en 1929, n'ont cessé depuis lors de se rapprocher, par suite des progrès de la géographie générale et de l'apparition de plus en plus fréquente d'études économiques de caractère concret.

Le livre est divisé en six grandes parties : 1) la production et ses deux facteurs principaux, le travail et le capital ; 2) les entreprises (types, concentration et gestion) ; 3) la consommation et les revenus ; 4) les prix (formation, types de circuits et de marchés) ; 5) les instruments de l'activité économique, la monnaie, le crédit et les banques, l'épargne et l'investissement ; 6) les techniques d'évaluation et de précision (la comptabilité de l'entreprise et de la nation). Certaines notions, traditionnellement développées dans les cours de science économique, sont donc réduites, notamment celles relatives à la monnaie, aux prix, à l'épargne et à l'investissement. Par contre, d'autres notions

sont plus longuement analysées, par exemple, la production et les entreprises. Les lignes consacrées à cette dernière étude nous paraissent particulièrement originales.

L'ouvrage vient sans nul doute à son heure. De solides connaissances dans le domaine des sciences économiques sont en effet de plus en plus indispensables au géographe puisque — comme le soulignent d'ailleurs les auteurs — « l'explication de tel ou tel phénomène réside de moins en moins dans les données du milieu que dans l'activité économique ». De plus, de tels livres d'initiation sont rares. Certes, il ne constitue qu'une introduction à la science économique, mais répétons-le, il est destiné aux étudiants à leur entrée en Faculté. Il présente en outre l'avantage d'être très clair : tous les termes sont expliqués, de nombreux exemples sont donnés sous forme de cartes, de graphiques et de tableaux. A propos de ces exemples, on regrettera néanmoins qu'ils se rapportent pour la plupart à la France.

Bref, ce manuel constitue pour les étudiants une excellente introduction au cours actuel d'économie politique donné dans les Universités belges et il permet à tous d'acquérir les connaissances indispensables à la compréhension du monde actuel.

B. MÉRENNE-SCHOUMAKER.

J.A. SPORCK et L. PIERARD, *Atlas de géographie, la Belgique, le Monde*, Asedi, Bruxelles, s.d. (1968).

L'édition d'un atlas constitue toujours un événement dans le monde géographique. Cet événement est cependant d'autant plus important que le nouveau venu innove dans le choix des phénomènes cartographiés et dans la technique de représentation, ce qui est sans nul doute le cas de l'ouvrage de J.A. Sporck et L. Piérard. En 112 pages, les auteurs sont parvenus à présenter un recueil cartographique très complet du monde, dans lequel la Belgique occupe une place privilégiée puisque pas moins de 18 pages groupant plus de 65 cartes lui ont été réservées.

L'ordre de succession des cartes est le suivant : le Monde, l'Europe (généralités, la Belgique, les autres états d'Europe), l'Asie, l'Union Soviétique, l'Océanie, l'Afrique et l'Amérique.

Parmi les seize premières pages groupant *les cartes mondiales générales* relevons, parmi les plus originales : celle des précipitations (p. 6), où, en plus de la carte de répartition des précipitations annuelles, treize diagrammes donnent pour treize points du monde, le régime des précipitations au cours de l'année ; celle des climats (p. 7), dans laquelle la notion de régime des températures est explicitée par un petit diagramme en ces mêmes seize points (l'élève peut ainsi aisément comprendre la différence entre un climat aride et un climat semi-aride par exemple) ; celle de la population (p. 11), où à côté de l'habituelle carte de répartition des densités de population, on trouve dans un rectangle la répartition par continent de la population mondiale ; celle surtout

de l'économie et des marchés (pp. 12-13), montrant sur un même document les principaux lieux des productions agricoles et industrielles, ainsi que les grands courants de trafic entre les centres producteurs et consommateurs ; de plus, au bas de la page, un graphique signale les pays d'origine pour les principales productions (29 productions agricoles, 15 productions industrielles plus la pêche et la marine marchande). Huit teintes différentes soulignent l'appartenance du pays producteur à huit grandes unités économique-géographiques (ex. : Amérique latine ou Pays d'économie socialiste) ; en outre, la couleur employée pour les noms des pays permet de déceler si le pays est exportateur, importateur ou si la production couvre la consommation ; enfin, citons la carte de circulation (p. 16) qui constitue une tentative de classement des régions d'après les moyens de transport.

Parmi les neuf pages réservées aux *généralités sur l'Europe*, retenons : une très belle carte répartie sur deux pages donnant la structure géologique de l'Europe Occidentale et Centrale (pp. 18-19) ; une bonne carte d'utilisation du sol (p. 20) mise en regard d'une carte des précipitations annuelles et d'une carte des types de sols ; une planchette très complète sur l'industrie (p. 21) ; une petite carte très originale sur la composition professionnelle par pays (p. 22) établie sur la base du pourcentage de la population active occupée dans le secteur industriel ; six exemples d'habitat et d'affectation du sol (p. 25).

Mais, comme nous l'avons dit, ce sont les planches réservées à la *Belgique* qui sont les plus nombreuses et les mieux réalisées. Parmi celles-ci relevons : celle des paysages (p. 27) ; celle des sols (p. 28) associée d'ailleurs à celle de la structure géologique ; celles de l'industrie (pp. 33-35), où à côté de six cartes générales (énergie, métaux, verre, ciment, céramique, chimie, textile, alimentation, bois, papier, cuir) figurent également deux cartes régionales, une pour la Campine du Sud-Est et une autre pour la région du Centre, de Charleroi et de la Basse-Sambre ; celle du tourisme (p. 37) avec le nombre de nuitées par an par commune ; celle des migrations pendulaires vers les grandes agglomérations (p. 37) ; celles particulièrement bien réussies des agglomérations urbaines (pp. 38-39) et des régions géographiques (pp. 40-43). En ce qui concerne la carte des agglomérations urbaines, l'affectation précise du sol en milieu urbain a été représentée pour les quatre grandes agglomérations du pays ; pour chacune des six régions géographiques retenues (Flandre Intérieure et Maritime, Hesbaye, Condroz-Famenne et Ardenne), il y a pour une aire judicieusement choisie trois cartes donnant successivement l'affectation du sol, les caractères pédologiques et la population active. A cela s'ajoutent les cartes d'habitat (p. 44) : deux cartes sont consacrées à la répartition des formes d'habitat et des formes des villes et des agglomérations tandis que quatre échantillons d'habitat ont été choisis dans des régions jusqu'ici non retenues : le Pays de Herve, la Lorraine, le Hainaut et la Campine du Nord. De la sorte, il y a des données sur la plupart des régions belges. L'Atlas apparaît ainsi comme un outil indispensable à celui qui enseigne la Belgique.

En ce qui concerne les *pays européens*, à côté de cartes plus traditionnelles, nous avons remarqué : pour les Pays-Bas, une carte très réussie de la région de Rotterdam (p. 45) et une petite carte consacrée à la bulbiculture et aux fruits (p. 46) ; pour l'Allemagne, un diagramme du trafic fluvial rhénan (p. 57) ; pour les Alpes, une carte touristique (p. 62) et pour l'Europe Cen-

trale, une carte du réseau routier (p. 65). Pour l'ensemble de ces pays, il existe aussi des cartes économiques assez précises. Ce qui par contre nous a quelque peu surpris, c'est le choix de cartes détaillées du Massif Central (p. 49), du Jura de Souabe (p. 56) et du Massif du Glockner (p. 61). Nous ne voyons pas l'intérêt de faire figurer de telles cartes dans cet Atlas, car les régions représentées ne nous apparaissent pas typiques de la France, de l'Allemagne ou de l'Autriche ; de telles cartes ne peuvent offrir d'intérêt que si, comme pour la Belgique, on représente des extraits des principales régions.

Pour le reste du monde, on trouve pour chaque continent une carte physique et une carte économique avec parfois des données supplémentaires concernant principalement la répartition des précipitations, la densité de population ou le plan d'une métropole.

L'ensemble des cartes est complété par un index très complet, une carte des fuseaux horaires, des données générales sur la terre et l'espace, les principales sources bibliographiques et des tableaux d'assemblage des cartes.

L'Atlas nous apparaît donc comme une réussite scientifique par la précision des données fournies et une réussite typographique par la présentation des cartes ; celles-ci, même les plus détaillées, restent toujours lisibles. Si une large part a été faite aux phénomènes économiques, il faut cependant souligner que les autres, notamment physiques, n'ont jamais été négligés.

L'ouvrage constitue certainement un outil indispensable aux professeurs pour la préparation des leçons et des exercices pratiques. C'est aussi, pour les élèves, un instrument qui doit les aider à découvrir la géographie en leur permettant d'établir des relations. En effet, la grande innovation de l'atlas semble être, à notre sens, la juxtaposition, dans le cas de nombreuses pages, de cartes représentant des phénomènes « liés » (ex. : sol et structure, précipitations et relief...).

L'atlas semble mieux indiqué pour les classes du cycle supérieur des humanités et de l'enseignement supérieur. Néanmoins nous pensons, qu'avec l'aide d'un professeur, un grand nombre de planches peuvent être utilisées dès la sixième. Il faut d'ailleurs souligner que pas mal d'entre elles se prêtent très bien à la création de cartes plus schématiques (c'est le cas par exemple des cartes par points ou par signes).

Nous regrettons cependant que cet atlas, comme la plupart d'ailleurs, ne présente pas, parallèlement aux cartes, des commentaires où les auteurs justifieraient le choix de telle ou telle planche, offriraient des données supplémentaires. Nous souhaiterions en outre y voir figurer la date et la nature des sources utilisées. Ce recueil de commentaires pourrait être vendu séparément de l'atlas puisque destiné surtout aux professeurs et aux étudiants plus avancés.

B. MÉRENNE-SCHOUMAKER.

M.-L. DEBESSE-ARVISET, *La géographie à l'école*. Collection SUP, L'Éducateur, n° 22, Presses Universitaires de France, 1969, Paris, 120 pages.

Cet ouvrage de réflexion sur l'enseignement de la géographie s'appuie sur des recherches « expérimentées » réalisées en pédagogie, en psychologie et

en géographie. Ce petit livre cerne de façon très pertinente les problèmes liés à l'enseignement de la géographie.

Dès les premières lignes, le lecteur est placé face au problème, car la question posée est celle de l'utilité de l'enseignement de la géographie. Notre science a-t-elle en effet sa raison d'être dans les programmes scolaires puisqu'elle n'aboutit trop souvent qu'à fabriquer des têtes bien pleines plutôt que bien faites ? Mais comme l'auteur, nous sommes immédiatement tentée de répondre que l'échec parfois enregistré n'implique pas la suppression du cours dans un monde où la notion de l'espace apparaît sans cesse plus évidente. Dès lors, si l'enseignement de la branche est contesté (et il le mérite très souvent), c'est sans nul doute la faute des programmes, des méthodes et aussi des enseignants. Critiquer est certes aisé, construire l'est certainement moins et Madame Debesse-Arviset le sait très bien. Elle veut dès lors proposer des solutions.

Quel est le but de l'enseignement de la géographie ? C'est d'ordonner les connaissances et d'étudier leurs associations dans des complexes géographiques. Comment l'atteindre ? L'enseignement traditionnel ayant particulièrement échoué dans l'assimilation du vocabulaire, dans la localisation des phénomènes et dans la recherche des causes, il s'agit donc de construire une pédagogie qui s'attacherait particulièrement à remédier à cet échec. Cette pédagogie doit reposer sur les découvertes en psychologie et sur l'importance des « complexes » en géographie. Elle ne doit pas non plus oublier qu'il faut préparer les jeunes au monde de demain. Les recherches récentes en psychologie montrent que toute étude doit commencer par ce qui est vécu et connu pour déboucher ensuite sur le lointain et l'abstrait. Le cours de géographie doit donc toujours partir des données du milieu avant d'aborder des notions plus générales ou des milieux lointains (Il semble que ce principe soit plus souvent suivi en Belgique qu'en France). Il faut également attendre le degré de maturation psychologique et ne pas vouloir tout enseigner à n'importe quel âge. Un programme idéal serait donc : 1) pour les 8-11 ans, les paysages vécus, la région, le pays ; 2) pour le premier cycle secondaire, le pays, les autres pays, le monde ; 3) pour le second cycle secondaire, les données générales adaptées suivant les orientations scolaires choisies par les élèves. Madame Debesse-Arviset prévoit en effet des programmes suivant trois grandes options : humaniste, technique et professionnelle (voir pp. 100 à 103).

Quand à la méthode à suivre, elle est la suivante : observation du milieu ou de documents remplaçant ce milieu, raisonnement et reproduction. Pour ce faire, il convient que l'enseignant connaisse le milieu dans lequel il enseigne et qu'il réunisse des documents sur les autres milieux. Il doit savoir exploiter les nouveaux moyens mis à sa disposition, notamment les visuels.

L'ouvrage est donc avant tout un recueil de réflexions sur l'esprit même de l'enseignement de la géographie plutôt qu'un guide méthodologique. S'il est surtout destiné à la France, le géographe belge pourra néanmoins y trouver de nombreuses idées qui sont susceptibles de le guider dans sa mission.

B. MÉRENNE-SCHOUMAKER.