

Comptes rendus d'ouvrages

André MEYNIER, *La Bretagne*. Coll. « Atlas et Géographie de la France moderne », Flammarion, 1976, 251 p., 14 fig., nombr. fotogr. en noir et en couleurs h.t., atlas de 32 cartes en couleurs.

La Bretagne est le deuxième volume d'une série de seize prévus dans la collection « Atlas et Géographie de la France moderne » dirigée par Louis Papy. Ce livre vient à son heure, car « la Bretagne a subi une profonde mutation depuis 1950 environ ». Son auteur, le professeur A. Meynier, qui a consacré 35 ans à la recherche dans cette partie ouest de la France, était certes parmi les plus qualifiés pour écrire cette somme des connaissances géographiques actuelles de la Bretagne.

Sont d'abord présentés les caractères généraux de la Bretagne, prise dans ses limites de « région de programme », qui exclut la Loire-Atlantique : originalité de la région ouverte sur la mer, cloisonnée par le bocage ; terre de tradition ; diversité quant au relief, le climat, les groupes humains... « Sans sacrifier la Bretagne-unité,... l'essentiel du livre » est « consacré à la recherche et à la réflexion sur ses variétés régionales ». Nous ne pouvons que nous en réjouir profondément, car à ce titre le livre « reprend, en les modernisant, les préoccupations de la vraie géographie régionale, quelque peu négligée depuis deux ou trois décennies ». C'est sur 157 pages que se répartit ainsi l'étude de la Bretagne occidentale (Léon et Cornouaille), la Bretagne médiane (des Côtes du Nord au Morbihan), la Bretagne orientale (Rennes avec ses banlieues et ses zones d'influence, côte d'Emeraude, régions de contact avec la Normandie, le Maine et l'Anjou). Une dernière partie expose les problèmes actuels de la Bretagne, sa place dans l'espace et l'économie de la France.

L'ouvrage se complète de tableaux statistiques, d'index, d'une bibliographie extrêmement utile (même si l'auteur la qualifie de sommaire) et surtout d'un atlas de cartes en couleurs.

Luxueusement illustré, d'une présentation agréable et d'une lecture facile, le beau livre d'A. Meynier est à recommander chaudement à tous ceux qui s'intéressent à cette terre de Bretagne, qui attire irrésistiblement aussi bien les géographes que les simples touristes.

F. DUSSART

Les terres communes. Travaux de la RCP 355 du CNRS. Publication assurée par Pierre Flatrès, 1975, 241 p.

Ce recueil constitue le premier volume des travaux de la RCP 355 (créée en 1974 par le CNRS), formation qui se propose l'étude des « Civilisations

rurales de l'Ancien Monde, paysages et sociétés ». L'équipe de la RCP comprend des géographes français bien connus, et aussi quelques étrangers ; après avoir retenu le secteur de recherches que constituent les terres communes, elle compte étudier les thèmes complantage, habitat rural et micro-reliefs agraires.

Après un chapitre introductif sur la définition et les formes variées des terres communes par Pierre Flatrès, suivent les résultats des recherches en Lorraine par Jean Peltre, dans l'Avesnois par Gérard Sivery, dans le Perche par Jean Pelatan, dans le centre du département de la Manche par Pierre Brunet, en Bretagne par Pierre Flatrès, Huguette Flatrès-Mury, Michel Bonneau, M. Bouliou et Henri Joannot, dans le massif Central par Pierre Bonnaud et André Fel, en Lozère par Jean-Pierre Michel, en Provence par R. Livet et collaborateurs, en Italie par Henri Desplanques, en Andalousie occidentale par Francis Fourneau.

Ces exposés prouvent clairement que le problème des terres communes — souvent étudiées sous leurs aspects juridique ou historique — présente également un intérêt considérable du point de vue géographique.

Jacqueline CLAUDE

Hermann HAMBLOCH, *Die Beneluxstaaten. Eine geographische Länderkunde*. Wissenschaftliche Länderkunden, hrg. von Werner Storkebaum, Bd. 13, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt, 1977, 404 p., 51 tabl., 48 fig. dans le texte, 21 photogr. h. t.

Dans cette géographie du Benelux, H. Hambloch fait la somme des connaissances géographiques récentes des trois pays de l'Union économique, selon une succession classique de chapitres. Une synthèse historique sur la formation et l'évolution des Etats (29 pp.) introduit l'étude détaillée du cadre physique (70 pp.). L'auteur y aborde successivement la géologie, le relief, la pédologie, l'hydrologie — y compris le problème de l'alimentation en eau —, le climat, le monde végétal et animal. Cette deuxième partie se termine par un chapitre sur les « régions naturelles » : il s'agit d'une application au Benelux de la notion des *Ökotoys* des géographes allemands.

Dans la partie consacrée à « l'empreinte de l'homme » (120 pp.), sont abordés la population, l'habitat rural et l'économie agricole, les mines et industries, le fait urbain, les grandes agglomérations, les communications, le tourisme, le commerce international.

Dans une troisième partie sont examinés les « places centrales » et leurs zones d'influence. H. Hambloch néglige délibérément la notion de région géographique — ou région « homogène » —, ne retenant que les régions « nodales » ou « polarisées », qui résultent des fonctions exercées par les « places centrales ». Il traite successivement de la régionalisation, de la hiérarchie des centres, des mouvements migratoires alternants et, de façon plus détaillée, des régions (polarisées). On peut regretter sans doute que l'un des buts essentiels de la géographie — la description et l'explication des paysages concrets, qui différencient les *vraies* régions géographiques — soit ainsi laissé dans l'ombre.

La dernière partie donne un aperçu très utile des politiques d'aménagement du territoire dans les pays du Benelux et présente des exemples de résultats acquis.

Sans nous attarder à quelques petites erreurs — inévitables dans un ouvrage de cette envergure — nous pouvons dire que *Die Beneluxstaaten* répond à l'objectif de l'auteur : combler une lacune dans la documentation géographique récente sur les Etats de Benelux pour les lecteurs de langue allemande.

Le texte est illustré de nombreuses cartes — parfois muettes — et croquis. Des tableaux en annexe reprennent les données statistiques essentielles. La bibliographie est copieuse, mais omet cependant quelques ouvrages importants tout en signalant d'autres d'intérêt mineur. Enfin, un lexique des noms de lieux cités et des sujets traités permet une utilisation aisée de cette intéressante synthèse.

F. DUSSART

Jean-Marc HOLZ, *La Ruhr. Du « Kohlenpott » à la région urbaine*. Coll. « Bordas Etudes. Economies », Paris, 1977, 143 p., 16 fig., 20 tabl. et 8 ann. statistiques.

Il y a une dizaine d'années (voir ce Bulletin, n° 2, 1966, pp. 117-128), nous avons analysé un certain nombre d'études récentes sur la Ruhr. Depuis lors, le dossier s'est évidemment considérablement accru, mais voici un livre susceptible de rendre de grands services aux géographes, puisqu'il retrace l'histoire socio-économique de ce vaste bassin industriel, tout en présentant fort bien la situation actuelle et les problèmes récents.

L'ouvrage comprend trois parties essentielles. Un premier chapitre (26 pp.) traite de l'édification de la Ruhr : la Ruhr préindustrielle avec ses « richesses en sommeil » ; l'irruption — dès les années 1830 surtout — des progrès techniques permettant « ce mariage du charbon et de l'acier qui devait assurer à la Ruhr une croissance ininterrompue jusqu'à la première guerre mondiale » ; les effets de la législation libérale ; l'intégration et le gigantisme précoce des entreprises, le rôle des techniciens et des capitaux étrangers ; à partir de 1870, surtout, un développement industriel et urbain formidable allant de pair avec une explosion démographique alimentée par une immigration énorme ; sans oublier des problèmes tels que celui des logements, de l'alimentation en eau, etc.

Un deuxième chapitre (22 pp.) montre comment, dès 1914 et jusqu'en 1945, s'ajoutent, au développement interne de la région, les interventions extérieures (Etat, conjoncture internationale, les guerres, les occupations), provoquant une succession de conflits et de crises, mais aussi des processus de reconcentration des entreprises.

Un troisième chapitre (51 pp.) décrit la mutation d'une région minière avec la crise du charbon, les difficultés de la sidérurgie, les reconversions, ainsi que le vaste programme de l'aménagement de l'espace ; une étude des villes, essentiellement des villes ouvrières, mais à structure économique déséquilibrée, termine ce chapitre.

Des tableaux divers et une précieuse bibliographie — comprenant en grande partie le relevé de sources et d'ouvrages allemands — clôture ce volume.

F. DUSSART

C. GACHELIN, *La localisation des industries*, Coll. SUP, Le Géographe, n° 22, P.U.F., Paris, 1977, 204 p.

Enfin un ouvrage en langue française traitant de la localisation industrielle et abordant les termes nouveaux du problème, à savoir la redistribution mondiale des activités industrielles et les conséquences spatiales du « nouvel ordre économique mondial ».

Le livre compte deux parties. La première présente la nouvelle répartition des industries et la seconde envisage les nouveaux types d'organisation de l'espace généralisés par les politiques d'aménagement du territoire.

Les tendances nouvelles de la répartition des industries sont analysées successivement dans quatre secteurs : la sidérurgie, l'industrie de l'aluminium, les industries de transformation (automobile, textile et habillement, électronique et les industries du pétrole). On y montre la tendance d'un transfert des activités d'abord vers des nouveaux espaces des pays développés puis vers les pays du Tiers Monde. On y soulève également les difficiles mutations structurelles des régions « délaissées ».

Trois nouveaux types d'espaces industriels sont individualisés et étudiés : les pôles de croissance, les axes de développement et les formes de dispersion industrielle. Deux problèmes fondamentaux d'aménagement du territoire sont aussi abordés : les relations ville-industries et les limites d'une politique des localisations industrielles.

A la lumière de ce qui précède, apparaît immédiatement l'originalité profonde du travail de C. Gachelin et le souci de l'auteur de serrer de très près les réalités actuelles. On perçoit encore ses préoccupations d'aménagement, de développement régional : C. Gachelin est, en effet, un géographe « appliqué » très préoccupé de l'avenir de sa région — le Nord français — et en général de l'Europe du Nord-Ouest.

Cet ouvrage présente donc un grand intérêt. Il renouvelle certainement la géographie industrielle française. Sa lecture peut être vivement recommandée à tous ceux qui souhaitent mieux comprendre les mutations actuelles.

B. MÉRENNE-SCHOUMAKER

P. MINGRET, *La croissance industrielle du port d'Anvers*, Société Royale Belge de Géographie, Bruxelles, 1976, 766 p.

Le but de ce volumineux ouvrage est d'expliquer les raisons de la croissance industrielle du port d'Anvers, d'en montrer les ressorts et d'en évaluer le dynamisme.

Le travail est subdivisé en deux parties : la première retrace l'évolution du port depuis les années de l'après-guerre jusqu'en 1970 ; la seconde est consacrée à l'époque très récente et aux perspectives d'avenir.

Les facteurs de la croissance spectaculaire du complexe industriel anversoïis sont étudiés d'abord : il s'agit principalement de la réalisation du plan décennal 1956-1965 (qui permet notamment la mise en service de l'écluse de Zandvliet et l'aménagement de vastes terrains industriels) et des effets d'entraînement du Marché Commun. L'auteur analyse ensuite les principales industries du port (raffinage du pétrole, pétrochimie, chimie, réparation navale et montage automobile) : ces dernières lui apparaissent souvent purement juxtaposées et peu liées au tissu industriel de l'agglomération et de la région.

Les problèmes rencontrés par Anvers depuis 1970 sont l'objet de la seconde partie. P. Mingret y traite d'abord des facteurs d'ébranlement de la fonction portuaire : le problème de l'Escaut maritime, l'approvisionnement en pétrole brut et les bouleversements dus aux nouvelles techniques de transport. Il étudie encore les principales difficultés rencontrées par le port, en particulier les réactions de l'arrière-pays, l'extension sur la rive gauche et les problèmes de l'emploi.

L'ouvrage est donc très complet. Il fournit une masse considérable d'informations sur Anvers, sa région et la Belgique. Il intéressera dès lors de nombreux lecteurs ayant des préoccupations différentes — chercheurs universitaires, professeurs de l'enseignement secondaire tant géographes que non-géographes — car il est susceptible de les aider à mieux comprendre les réalités industrielles nationales.

B. MÉRENNE-SCHOUMAKER

J. BEAUJEU-GARNIER et A. DELOBEZ, *La géographie du commerce*, Masson, Paris, 1977, 292 p., 25 fig.

Malgré le rôle considérable joué par le commerce dans l'organisation de l'espace, les travaux géographiques sur ce thème sont encore rares. Aussi doit-on saluer ce premier grand ouvrage en langue française consacré à la géographie du commerce.

Le livre comprend deux parties : la première fournit une documentation sur l'état des structures commerciales dans différents types de sociétés ; la seconde offre une réflexion sur la localisation des commerces.

Cette seconde partie est vraiment intéressante. Reposant sur l'analyse de multiples publications géographiques et sur des synthèses originales, elle tente de nous faire réfléchir à la hiérarchie des centres commerciaux, aux aires d'attraction commerciale ou encore à l'organisation des tissus commerciaux. Dans chaque cas, les auteurs présentent une synthèse générale sur la question, puis envisagent quelques études ou cas spécifiques. Bien que leur souci majeur soit la généralisation, la théorie, elles ne manquent pas de souligner les contraintes aux schémas généraux, les variantes régionales ou encore les multiples difficultés rencontrées lors de la collecte des documents.

Le chapitre consacré aux tissus commerciaux nous semble le plus nouveau : rares sont en effet les auteurs qui ont étudié de façon aussi systématique les hiérarchies intra-urbaines, les rapports entre le commerce et le C.B.D. (Central Business District) et le commerce rural.

Contrairement à de nombreux ouvrages français de collections similaires, l'étude a en outre le mérite de ne pas analyser les seuls exemples français : en effet, les travaux anglo-saxons ou relatifs à des pays en voie de développement sont abondamment cités et utilisés. De plus, l'étude correspond à un cours de niveau universitaire. Ce travail s'adresse dès lors en priorité aux chercheurs universitaires et aux étudiants déjà spécialisés.

B. MÉRENNE-SCHOUMAKER

M. FOLLIOU, *Le transport aérien international, évolution et perspectives*, Bibliothèque de Droit maritime, fluvial, aérien et spatial, t.XIX, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1977, 302 pages, 92 FF.

Deux éléments déterminent le développement du transport aérien international : le prestige national (donner une dimension mondiale à la politique nationale) et l'activité commerciale (le transport aérien). Cette double nature, politique (nationale) et commerciale (internationale), a marqué la Conférence du transport aérien de Chicago (1944) placée sous la direction des Etats-Unis dans le cadre de la philosophie libérale américaine (accords gouvernementaux bilatéraux).

L'organisation du transport aérien consacrée par l'accord des Bermudes a fonctionné sans changement dans un monde soumis à de profondes mutations politiques ; il en est résulté un décalage entre le cadre juridique et la réalité politique, décalage accentué par la crise économique, d'où l'existence d'un déséquilibre structurel rendant nécessaire une réforme.

Si le besoin d'une réforme structurelle est unanimement souhaité, plusieurs difficultés en rendent la réalisation difficile : des raisons idéologiques (opposition entre l'idéologie libérale ayant prévalu à Chicago et aux Bermudes et l'idéologie des Etats du Tiers Monde et du bloc socialiste), des raisons politiques (liées aux relations entre les types de gouvernement et la situation de leurs échanges aériens) et des raisons économiques (en raison des divergences entre divers Etats à propos du marché aérien).

Tous ces facteurs ont abouti dès le début des années septante à une tendance au régionalisme, en d'autres mots à un cadre territorial et à des procédés mieux adaptés à un bon fonctionnement des échanges aériens. En fait, quelle que soit la forme politique de la région, il s'agit d'une conception nouvelle dont l'aviation commerciale doit tenir compte. L'analyse de l'organisation juridique et des conditions de fonctionnement du transport aérien international et de celui de l'Atlantique-Nord caractérisent cette situation. D'autre part, l'intégration européenne constitue un mouvement politique régional dans lequel les nouvelles tendances du transport aérien peuvent déboucher sur des formules originales dont certaines sont en voie d'exécution.

Ces quelques lignes résument les principaux sujets de réflexion que nous livre M. Folliot dans cet ouvrage, que l'on pourrait considérer comme un traité portant sur les divers aspects juridiques et politiques du transport aérien international.

E. MÉRENNE

J.-P. Tosi, *L'affrètement aérien*, Bibliothèque de Droit maritime, fluvial, aérien et spatial, tome XX, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1977, 463 pages, 149 FF.

Les modes de transport évoluent, mais le principe des contrats de transport subsiste. Ainsi, le contrat d'affrètement imaginé dès la plus haute Antiquité reste d'application courante partout et pour chaque mode de transport, y compris le transport aérien. Or, à ce jour, il manquait un ouvrage de référence sur le sujet. Cette lacune est dorénavant comblée grâce à l'ouvrage de J.-P. Tosi. Deux fonctions caractérisent l'affrètement aérien : une technique de collaboration entre transporteurs aériens (autorisant les uns à utiliser le matériel volant des autres) et l'affrètement connu sous le nom de « charter » (favorisant un taux d'occupation plus élevé des aéronefs et, par voie de conséquence, des tarifs inférieurs à ceux des vols réguliers). Enfin, l'affrètement, au même titre que de nombreux autres contrats, ne prend toute sa signification que s'il est replacé dans un contexte plus vaste de relations économiques.

En fait, il n'est pas nécessaire d'être un spécialiste des problèmes de transport pour apprécier un ouvrage dans lequel l'auteur analyse les règles de coordination entre vols réguliers et vols d'affrètement. Chacun y trouvera, en effet, matière à réflexion.

E. MÉRENNE
