

## Économie géographique

Bernard Bonin et Hubert Charbonneau

Volume 39, numéro 1, avril–juin 1963

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1001892ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1001892ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)

1710-3991 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Bonin, B. & Charbonneau, H. (1963). Économie géographique. *L'Actualité économique*, 39(1), 118–127. <https://doi.org/10.7202/1001892ar>

## *Économie géographique*

Messieurs René Courtin et Pierre Maillot publiaient récemment, sous ce titre <sup>1</sup>, un intéressant ouvrage. Le titre du volume bien que formant, de l'aveu même des auteurs, une « expression insolite », ne constitue pas une innovation : à notre connaissance, au moins un autre ouvrage <sup>2</sup> a paru sous cet intitulé. Les préoccupations des auteurs étaient toutefois légèrement différentes. Alors que l'ouvrage de M. Dechesne avait pour objet l'exposé des règles générales qui permettent de « mieux comprendre, grouper et retenir l'infinie variété des faits » propres à la géographie et, de ce fait, ne faisait pas concurrence aux manuels de géographie économique, le Précis de Messieurs Courtin et Maillot a pour objet principal l'analyse « de l'influence exercée par le cadre spatial sur l'activité des hommes luttant contre la rareté... » (p. 8). Vu dans cette optique, l'ouvrage, qui est ici l'objet d'une analyse, ne fait pas non plus concurrence aux manuels de géographie économique : il s'adresse à l'économiste mais intéresse aussi le géographe.

Étant donné le caractère original de l'ouvrage, il serait bon, tout en donnant le plan suivi par les auteurs, de noter au passage quelques définitions. L'ouvrage se divise en trois parties. La première traite de l'économie géographique, et de ce fait présente un caractère général et est à peu près entièrement consacrée à l'analyse abstraite. Messieurs Courtin et Maillot définissent comme suit l'économie géographique.

« L'économie géographique analyse l'influence exercée par le cadre spatial sur l'activité des hommes luttant contre la rareté et, par là même, conduits à exercer des choix pour produire des biens et fournir des services aptes à satisfaire au mieux leurs besoins et leurs désirs. Elle analyse également l'action symétrique exercée par cette activité sur ce cadre. » (p. 8)

---

1. *Économie géographique*, 617 pages, collection « Précis Dalloz », 11, rue Soufflot, Paris (5<sup>e</sup>), 1962.

2. L. Dechesne : *Économie géographique*, Les Éditions Comptables, Commerciales et Financières, 35, rue Léon Cuissez, Bruxelles, 4<sup>e</sup> édition, 1944.

## ÉCONOMIE GÉOGRAPHIQUE

La deuxième partie est consacrée à la géographie économique. Elle a, comme le disent les auteurs, un caractère beaucoup plus concret que la première. Ceci s'explique si l'on considère que la géographie économique est définie comme suit :

« La géographie économique décrit, compare et explique l'organisation des activités au sein des différents territoires concrets. » (p. 8)

Des raisons pédagogiques ont sans doute forcé les auteurs à adopter cette division. Il ne faudrait toutefois pas en conclure que l'analyse économique doit nécessairement être abstraite ; une telle affirmation serait pour le moins discutable. Enfin, la troisième grande partie de l'ouvrage traite de l'organisation de l'espace, ou, si l'on préfère, de la politique géographique définie comme suit :

« La politique géographique vise à modeler l'espace pour l'adapter aux fins diverses qui peuvent être poursuivies par les collectivités, et notamment le bien-être ou la puissance. » (p. 9)

Trois exemples de politique géographique ont été étudiées : l'organisation du territoire national (exemple de la France), la construction de l'Europe et les pays sous-développés. Il s'agit donc d'un excellent choix, étant donné la diversité des problèmes envisagés et des politiques à utiliser.

\* \* \*

Un premier chapitre, très court, sert à faire l'histoire des théories spatiales, même si Cantillon, Smith et Ricardo avaient déjà apporté certains éléments d'analyse dans ce domaine, le véritable fondateur de l'économie géographique (ou spatiale) est l'Allemand Von Thünen (1826). Pendant longtemps d'ailleurs, les principaux ouvrages sur la question seront l'œuvre d'auteurs allemands ou du moins seront écrits en allemand : Laundhart (1872), Shaeffle (1873), Weber (1909), Engländer (1924), Predöhl (1925), Weigmann, Palander, un auteur suédois mais qui écrit en allemand (1935), enfin Lössch (1940), qui présente l'analyse de l'espace la plus élaborée et la plus proche d'un véritable modèle d'équilibre global. L'école américaine, animée surtout par Hoover, Isard et Leontief, prendra ensuite la relève. Il faut regretter toutefois que les travaux français, relativement rares, il est vrai, sur

la question, aient été pratiquement traités par préterition, si l'on fait exception de la notion de pôle de croissance qui fait l'objet d'un chapitre, plus loin dans l'ouvrage.

Dans un deuxième chapitre, les auteurs analysent les conséquences de la prise en considération des phénomènes géographiques pour l'étude de l'équilibre économique. Après avoir rappelé brièvement le schéma marginaliste d'équilibre, schéma « punctiforme », faisant donc abstraction des facteurs géographiques, Messieurs Courtin et Maillat étudient les effets de la distance et de la spécificité des sites sur la lutte que l'homme mène contre la rareté. L'introduction des facteurs géographiques complique le modèle abstrait, et rend beaucoup plus ardue l'analyse concrète. À ce propos, deux exemples très intéressants illustrent bien en même temps les limites des études économétriques et de la recherche opérationnelle, et les services qu'elles peuvent rendre. Le premier a trait au raffinage du pétrole en France. Il s'agit des études faites dans le but de déterminer si la construction, à Strasbourg, d'une raffinerie alimentée par un oléoduc allant de Lavéra (étang de Berre) à Strasbourg et Karlsruhe serait avantageuse. L'autre exemple décrit est celui du placement du gaz de Lacq.

Le chapitre suivant est consacré entièrement à la discussion des coûts de transport et de leurs effets sur les prix. Divers cas possibles sont envisagés : un centre de production, un centre de consommation ; vendeurs dispersés dans l'espace, acheteurs concentrés ; vendeurs concentrés, acheteurs dispersés ; vendeurs et acheteurs dispersés. Cependant, aucune mention n'est faite dans ce chapitre des systèmes des points de base, de *zone pricing*, etc., dont la caractéristique essentielle est pourtant l'absorption, par certaines entreprises, d'une partie des frais de transport, et le paiement, par certains clients, d'un « fret fantôme » de façon à ce que le « prix-arrivée » soit le même sur un certain territoire<sup>3</sup>.

Pourtant les effets de ces pratiques ne se limitent pas à l'Amérique. L'Europe a dû supporter pendant longtemps les conséquences d'un système de prix du pétrole qui la défavorisait, alors qu'elle achetait son pétrole du golfe Persique et le payait au prix du golfe du Mexique

3. Voir, par exemple, F. Machlup : *The Basing-Point System*, Blakiston Co., 1949.

plus les frais de transport du golfe du Mexique au lieu de consommation<sup>4</sup>.

Après avoir exposé (pp. 60-76) la méthode des isolignes utilisée aussi bien par les économistes que par les géographes, les auteurs terminent la discussion des généralités par un chapitre sur « les facteurs irrationnels et le poids du passé ». L'idée principale qui se dégage de ce chapitre est qu'il n'existe pas de déterminisme géographique (Ratzel) ; tout au plus, peut-on parler d'un possibilisme (Vidal de la Blache). Tout ce qui a été dit auparavant suppose, en effet, que les hommes sont doués d'un comportement entièrement rationnel, et qu'ils adaptent leurs activités au cadre géographique qui s'offre à eux. Mais outre que les hommes ne sont pas parfaitement rationnels, il faut se garder de confondre l'homme rationnel et l'*homo economicus*. Le cadre géographique affecte les conditions de vie des habitants. L'individu, qui travaille sur la Côte d'Azur pour un salaire moindre que ce qu'il pourrait toucher dans le Nord de la France, n'est pas forcément irrationnel. La beauté du paysage constitue pour lui un « revenu psychologique » impossible à comptabiliser, mais qui n'en est pas moins suffisamment important pour enlever à peu près toute signification précise à un concept tel que l'optimum de population<sup>5</sup>. Il ne faudrait pas non plus négliger l'influence du savoir et de la tradition sur la localisation de certaines activités économiques. Comment expliquer autrement le fait qu'une ville de 15,000 habitants, Mazamet, ait pu devenir le centre de délainage le plus important au monde ?

Les auteurs abordent ensuite l'étude de l'organisation de l'espace naturellement indifférencié, modèle qui correspond dans la réalité à certaines régions, mais qui est, avant tout, une vue simplifiée des phénomènes géographico-économiques. Un seul élément se trouve ici pris en considération : la distance pure, l'espace indifférencié correspondant, dans l'esprit des auteurs de l'ouvrage, « à une vaste plaine présentant partout les mêmes caractéristiques » (p. 92). Après avoir consacré, dans cette optique, un court chapitre à l'organisation de l'espace agricole, Messieurs Courtin et Maillet étudient les agglomérations, toujours comme espaces indifférenciés. Une étude théorique

4. Voir sur ce point le petit livre de Daniel Durand, *La politique pétrolière internationale*, collection « Que Sais-je ? », P.U.F.

5. Voir L. Buquet, *L'Optimum de population*, P.U.F., collection « Pragma ».

poussée des aires de marché offre un intérêt certain, même si les schémas construits simplifient souvent à outrance la réalité. Tous ces schémas supposent que les aires de marché sont rigoureusement déterminées. Or, il n'en a jamais été ainsi : les aires de marché se compénètrent et sont parfois très étendues, depuis que les distances sont facilement franchies. Le caractère des voies de communication constitue ainsi un facteur de différenciation et contribue à rendre les aires de marché de plus en plus indéterminées. Ce chapitre, qui est certainement l'un des meilleurs de l'ouvrage, nous amène à l'étude de l'espace sociologiquement et naturellement différencié.

Les principaux facteurs de différenciation peuvent se ramener à cinq grandes catégories : la spécificité des sites, les goûts et aptitudes divers des individus, le défaut de mobilité de la population, la valeur des immobilisations (équipements anciens), les facteurs juridiques. Certaines règles de localisation des activités peuvent être dégagées. Les coûts de transport, en général, et le problème des ruptures de charge, en particulier, prendront de ce point de vue une importance considérable, de même que les ports. Ces activités localisées sur un certain territoire peuvent jouer le rôle de pôles de croissance. La notion de pôle de croissance telle que discutée dans l'ouvrage ne nous paraît pas être tout à fait exacte. Selon M. Courtin (pp. 170-171), celle-ci présente un caractère composite :

- « 1) Certaines activités, dites activités motrices, exercent un rôle dominant sur le développement de l'activité économique.
- 2) Les liens de complémentarité qui existent entre ces activités et d'autres qui leur sont liées exigent leur développement solidaire.
- 3) Les activités motrices et celles qui leur sont ainsi directement associées sont nécessairement concentrées sur un espace réduit qui constitue le pôle. »

M. Courtin est d'avis que « même si les deux premières propositions devaient être considérées comme justifiées, il n'y aurait pôle que si la croissance était subordonnée aux conditions définies dans la troisième proposition » (p. 171). Mais justement à ce propos, nous avons l'impression que si le professeur Perroux, auteur de la théorie des pôles de croissance, souscrirait volontiers aux deux premières propositions, il refuserait catégoriquement d'admettre la troisième. À plusieurs reprises, il a indiqué que les pôles de développement d'une économie pouvaient

être situés dans un pays étranger<sup>6</sup>. L'économie canadienne est bien placée pour s'en rendre compte ; à peu près toute l'économie du Nouveau-Québec repose actuellement sur l'activité de la U.S. Steel Co. ; que dire également de l'industrie du papier journal, si importante pour le Canada, et qui dépend essentiellement du rythme de l'activité dans quelques grands journaux de New-York ou de Chicago. On pourrait multiplier les exemples. Le cas d'un « développement sans pôle » invoqué par le professeur Courtin, celui de la Suisse, nous paraît entrer dans cette catégorie. La Suisse est un pays qui dépend fortement du commerce extérieur ; ses pôles de développement industriels pourraient bien être situés à l'étranger. D'autre part, elle est un centre d'attraction des capitaux internationaux. Or, une place financière peut jouer le rôle de pôle tout comme un complexe industriel. Les effets s'exerceront de façon différente, les « itinéraires de propagation » (M. Byé) seront différents, mais la fonction de pôle n'en sera pas moins réelle.

Dans un autre ordre d'idées mais toujours en rapport avec la théorie des pôles de croissance, lorsque M. Courtin conteste les effets du multiplicateur et de l'accélérateur (pp. 173-175) parce que ceux-ci ne s'exercent qu'en sous-emploi et parce que, selon lui, « le plein emploi constitue l'état normal » (p. 174), on a un peu l'impression qu'il assimile la situation « normale » à celle d'une partie de l'Europe. Nous sommes bien forcés de reconnaître que depuis plusieurs années le plein emploi n'existe pas dans la majorité des pays du monde.

\* \* \*

La deuxième partie traite de la géographie économique. Le plan suivi n'est toutefois pas celui que l'on attend. Ce qui est étudié aux pages 264 à 364 fait partie des éléments de différenciation entre les divers territoires et aurait donc dû être abordé avant la question de la répartition des productions. Ceci, en tous cas, ne fait pas de doute pour ce qui a trait à la population et au capital. L'introduction du capital dans les études de géographie économique constitue d'ailleurs une initiative heureuse.

6. Voir : *L'Économie du XX<sup>e</sup> siècle*, P.U.F., 1961 ; *L'Europe sans rivages*, P.U.F., 1954 ; *La coexistence pacifique*, P.U.F., 1955 ; *L'Économie des jeunes nations*, P.U.F., 1962 ; ou encore, *La firme motrice dans une région et la région motrice*, cahiers de l'I.S.E.A., supplément no III, 1961.

Le premier chapitre est consacré à l'étude des facteurs naturels de différenciation dans leurs conséquences humaines et agricoles. On y trouve l'essentiel de ce qu'un étudiant en science économique doit savoir concernant « la latitude, la météorologie, le relief et l'altitude, l'hydrographie, la richesse des sols ». Mais les conséquences que ces divers facteurs peuvent avoir sur les productions agricoles dans le monde ont été traitées trop brièvement. On a l'impression que l'auteur de ce chapitre (M. Courtin) s'est rendu compte de l'ampleur du problème, et qu'il a décidé de ne donner que les résultats obtenus, présentés sous la forme d'une série de tableaux statistiques annexés au chapitre. Les mêmes remarques s'appliquent d'ailleurs au chapitre suivant dû à M. Maïlet sur les matières premières, l'énergie et les productions industrielles dans le monde. Il est difficile de justifier la décision qui fut prise d'aborder la répartition mondiale des productions industrielles dans ce chapitre. Les matières premières et l'énergie ne sont pas, en effet, les seuls éléments qui conditionnent cette répartition : les disponibilités en main-d'œuvre et en capital constituent des facteurs de différenciation tout aussi importants.

Les transports sont ensuite, pour la seconde fois, l'objet de préoccupations spéciales de la part des auteurs. Ils sont toutefois envisagés ici dans une optique tout à fait différente, celle de l'économie des transports. L'étude a donc un contenu beaucoup plus concret que dans la première partie. Les auteurs ont d'ailleurs raison d'insister sur les transports : d'une part, il s'agit d'un sujet dont l'importance dans les études d'économie géographique se conçoit facilement ; d'autre part, il s'agit aussi d'un sujet sur lequel les géographes ont généralement peu écrit. Le lecteur trouvera à la page 257 un intéressant tableau sur la part des frais de transport dans le prix de revient par branche d'activité.

L'étude des populations fait l'objet du chapitre quatrième. Au tout début de ce chapitre, on nous dit que « la population constitue le facteur de différenciation le plus important de l'espace » (p. 244). C'est pourquoi, nous semble-t-il, il aurait été préférable de l'étudier avant. L'analyse est menée sur le plan qualitatif et sur le plan quantitatif. Il faut être d'accord avec les auteurs lorsqu'ils disent que l'analyse qualitative est difficile et négligée dans les ouvrages récents. Le chapitre contient des discussions sur l'influence des connaissances techniques, des propensions à la Rostow, sur les thèses racistes, sur l'influence du



facteur religieux. Quant à l'analyse quantitative, il nous semble qu'on a accordé trop d'attention aux migrations par rapport à l'accroissement naturel. Les migrations sont certes très importantes. Seulement, elles sont considérées ici comme facteur de différenciation. Or, dans les éléments de différenciation, le mouvement naturel est tellement plus important que les migrations (sauf, peut-être, pour certaines périodes de l'histoire, par exemple, la colonisation des États-Unis) qu'il aurait été bon d'accorder une attention plus grande au premier. Quant au chapitre sur le capital, nous l'avons déjà souligné, il est bon de l'intégrer à la géographie économique. Tout comme le précédent, il aurait dû passer avant l'étude des productions. Les instruments d'analyse utilisés n'ont souvent rien à voir, cependant, avec la géographie économique ; ils sont proprement du domaine de l'économiste. Le modèle de Harrod-Domar, le coefficient de capital, la fonction de production Cobb-Douglas, etc., sont totalement étrangers à l'analyse géographique. La deuxième partie du chapitre qui traite de la répartition du capital national et des raisons des disparités s'intègre mieux aux préoccupations habituelles du géographe.

L'influence des divers facteurs de différenciation se matérialise dans les écarts de revenus de pays à pays. Ceux-ci font l'objet du chapitre 6 de la deuxième partie. On y trouvera également des discussions méthodologiques intéressantes en rapport avec les comparaisons internationales de niveaux de vie dont on sait qu'elles posent des problèmes très difficiles à résoudre. Les instruments d'analyse de l'économiste se révèlent ici de la plus grande utilité pour le géographe. La deuxième partie de l'ouvrage se termine par une étude de l'économie de quelques grands pays. Le choix des pays est intéressant et fournit aux auteurs l'occasion de faire des comparaisons internationales très instructives. La Grande-Bretagne, le Japon, le Brésil et la compétition États-Unis-U.R.S.S., sont donc l'objet d'une attention spéciale.

\* \* \*

Quant à la troisième partie portant sur l'organisation de l'espace, c'est celle qui paraît, dans l'ensemble, être la plus faible. Non pas que les sujets traités manquent d'intérêt ; au contraire, le choix des problèmes analysés est très bon. Mais l'étude est trop superficielle, ceci s'appliquant particulièrement aux deux derniers chapitres.

L'organisation de l'espace peut se faire à trois niveaux. On peut chercher, tout d'abord, à réduire les inégalités de revenus entre les régions d'un même pays par une politique d'aménagement du territoire. Elle peut aussi se faire par la création de « régions de nations » (F. Perroux) qui s'efforcent d'augmenter le bien-être de l'ensemble. Enfin, le développement des pays économiquement retardataires exige un effort planétaire.

Dans le premier chapitre consacré à l'organisation du territoire national, après avoir discuté de la notion d'optimum, l'auteur (M. Maillet) expose les aspects régionaux de l'économie française. Il s'agit donc avant tout de l'inventaire des ressources disponibles, préliminaire à une politique d'aménagement du territoire. Cet inventaire est fait de façon très intelligente : il ne s'agit pas uniquement d'un relevé, d'un catalogue des ressources souvent tout à fait inutilisable. Les problèmes majeurs qui se posent en France dans ce domaine sont la trop grande importance de l'agglomération parisienne<sup>7</sup> et, parallèlement, le développement insuffisant de certaines régions notamment de la Bretagne. L'auteur consacre ensuite une section aux techniques d'analyse régionale. En quelques pages, il expose l'utilité des comptabilités régionales et leurs limites, les tableaux d'échanges interindustriels, les techniques de prévision de la population et les bilans comparatifs (*benefit-cost analysis*). Chacune des techniques mentionnées est, on le comprend facilement, à peine effleurée. La dernière section sur les méthodes d'aménagement du territoire est, à notre avis, la meilleure du chapitre. Il faut regretter qu'elle n'ait pas davantage été développée, car si l'expérience française est intéressante, elle est aussi mal connue en France qu'à l'étranger.

Le deuxième chapitre porte sur la construction de l'Europe. Ici, nous croyons que l'auteur insiste beaucoup trop sur l'économie des six pays membres. En revanche, on voit très mal les problèmes que peut poser l'intégration de ces six pays. C'est pourtant ce que l'on se proposait de traiter dans cette partie du volume. On sait que la réalisation de la Communauté Économique européenne suppose l'harmonisation de toute une série de politiques économiques nationales. Il y a là quelque chose de fondamental ; si l'on n'y parvient pas on n'aura jamais réalisé autre chose qu'une union douanière. Pourtant, sur l'har-

7. On a parlé de l'hypertrophie, voire même de l'hydrocéphalie de la France. Il faut dire toutefois que la France est loin d'être le seul pays dans ce cas.

monisation des politiques, on ne trouvera qu'un court paragraphe dans lequel l'auteur souligne la nécessité d'une telle mesure, et quelques renseignements épars au cours de l'exposé des principaux articles du traité.

Le chapitre sur le sous-développement présente aussi certaines insuffisances. On y trouve étudiées la plupart des caractéristiques du sous-développement, mais l'ignorance dans laquelle nous nous trouvons quant aux causes du mal rend l'efficacité des remèdes proposés plutôt problématique. L'auteur, il nous semble, ne fait pas suffisamment sentir cet aspect de la question.

\* \* \*

Messieurs Courtin et Maillet ont, en quelque sorte, fait œuvre de pionniers. À cause de son caractère original, leur ouvrage a sûrement nécessité une énorme somme de travail. Il n'était certes pas facile d'établir le plan d'un tel ouvrage, la composition des divers chapitres et l'importance qui devait être accordée aux divers sujets traités. Malgré les quelques réserves formulées plus haut, nous croyons que le résultat de leur effort commande l'admiration. L'ouvrage nous livre une pensée très riche, une analyse scientifique menée de façon très rigoureuse et qui aboutit d'ailleurs à des conclusions pour le moins paradoxales, comme le font remarquer les auteurs (p. 599) :

« Par son objet même, en effet, ce Précis paraissait appelé à privilégier le rôle des facteurs géographiques dans l'interprétation des diversités qualitatives et quantitatives des différents territoires. Ce rôle au contraire, nous est apparu non seulement secondaire, mais encore appelé à se réduire avec le temps. »

Ceux qui pourraient croire qu'une étude sérieuse n'était pas nécessaire pour faire cette constatation trouveront dans l'ouvrage de Messieurs Courtin et Maillet la magistrale démonstration de leur erreur.

Bernard BONIN,

*professeur à l'École des Hautes  
Études commerciales (Montréal)*

et

Hubert CHARBONNEAU,  
*professeur au département de Géographie  
de l'Université de Montréal*