

Les voyages américains de Vidal de la Blache et de Demangeon
Évolution de leur vision de la géographie et du monde
Vidal de la Blache and Demangeon's American Voyages
Evolution of their Vision of Geography and the World
Los viajes en América de Vidal de la Blache y Demangeon
Evolución de su visión geográfica del mundo

Paul Claval

Volume 55, numéro 155, septembre 2011

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1007385ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1007385ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Claval, P. (2011). Les voyages américains de Vidal de la Blache et de Demangeon : évolution de leur vision de la géographie et du monde. *Cahiers de géographie du Québec*, 55 (155), 263–277. <https://doi.org/10.7202/1007385ar>

Résumé de l'article

Au début du XX^e siècle, rares sont les géographes français qui ont l'opportunité de visiter l'Amérique du Nord. Les voyages transcontinentaux auxquels Vidal de la Blache et Demangeon participent leur révèlent des sociétés où naissent de nouveaux rapports à l'espace: les grandes entreprises y mobilisent des formes concentrées d'énergie, mécanisent les tâches et tirent parti des transports de masse. Cette rencontre avec un monde plus dynamique a une influence décisive sur la conception que Vidal se fait de l'organisation régionale par les villes et par les réseaux de transport, comme sur la perception qu'a Demangeon de la puissance américaine : leurs oeuvres ultérieures le montrent.

Les voyages américains de Vidal de la Blache et de Demangeon

Évolution de leur vision de la géographie et du monde

*Vidal de la Blache and Demangeon's
American Voyages
Evolution of their Vision of Geography and the World*

Paul CLAVAL
Université de Paris-Sorbonne
P.Claval@wanadoo.fr

*Los viajes en América de Vidal de la Blache
y Demangeon
Evolución de su visión geográfica del mundo*

Résumé

Au début du XX^e siècle, rares sont les géographes français qui ont l'opportunité de visiter l'Amérique du Nord. Les voyages transcontinentaux auxquels Vidal de la Blache et Demangeon participent leur révèlent des sociétés où naissent de nouveaux rapports à l'espace: les grandes entreprises y mobilisent des formes concentrées d'énergie, mécanisent les tâches et tirent parti des transports de masse. Cette rencontre avec un monde plus dynamique a une influence décisive sur la conception que Vidal se fait de l'organisation régionale par les villes et par les réseaux de transport, comme sur la perception qu'a Demangeon de la puissance américaine: leurs œuvres ultérieures le montrent.

Mots-clés

États-Unis, chemins de fer, villes, organisation de l'espace, puissance économique.

Abstract

At the turn of the 20th century, the number of French geographers fortunate enough to visit North America could be counted on one hand. The overseas voyages Vidal de la Blache and Demangeon took part in introduced them to societies where they discovered new relationships with space. The major companies of those societies mobilized concentrated forms of energy, mechanized labour and operated mass transit systems. This encounter with a more dynamic world had a decisive influence on Vidal's concept of regional organization into cities and transport networks, just as it altered Demangeon's perception of American power, as evidenced by the pair's subsequent work.

Keywords

The United States, railroads, cities, spatial organization, economic power.



Resumen

A principios del siglo XX, raros son los geógrafos franceses que han tenido la oportunidad de visitar la América del Norte. Los viajes transcontinentales a los que participan Vidal de la Blache et Demangeon revelan sociedades donde nacen las nuevas relaciones al espacio: ahí las grandes empresas movilizan formas concentradas de energía; mecanizan la mano de obra y aprovechan el transporte de masas. Este encuentro con un mundo más dinámico influye decisivamente la concepción que Vidal se hace de la organización regional de las ciudades y de las redes de transporte y la percepción que tiene Demangeon del poder norteamericano. Sus obras posteriores lo demuestran.

Palabras claves

Estados Unidos, ferrocarriles, ciudades, organización del espacio, poder económico.

Avant 1920, l'essentiel des contacts de la géographie universitaire française avec l'Amérique du Nord est dû à deux auteurs, Paul Vidal de la Blache et Albert Demangeon¹. Baulig séjourne longuement aux États-Unis avant la Première Guerre mondiale, mais il ne met à profit cette expérience qu'avec la publication des deux tomes de la Géographie universelle consacrés à l'*Amérique septentrionale*, en 1934-1935. Raoul Blanchard ne fréquente les États-Unis qu'après la Première Guerre mondiale – et le Canada quelques années après. L'essentiel de l'œuvre américaine d'André Siegfried date également de l'entre-deux-guerres.

Vidal de la Blache participe au Congrès international de géographie de 1904. Le voyage débute par le Canada. Il se poursuit par le Congrès lui-même, dont les séances se tiennent entre Washington et Saint-Louis. Il se termine par une excursion intercontinentale en train qui mène les congressistes jusqu'au Grand Canyon du Colorado et à Mexico. Vidal rend compte du périple en 1905. Le concepteur et l'organisateur de la partie américaine du voyage est William Morris Davis. Il organise, en 1912, une seconde excursion transcontinentale à laquelle participent Vidal de la Blache et Albert Demangeon. Ceux-ci tirent, de cette expérience, des articles parus en 1912 pour le premier et en 1913 pour le second. Dans les deux cas, le trajet transcontinental s'effectue par train. Les excursions suivent, pour l'essentiel, des itinéraires fréquentés, des *trunk lines*, et s'arrêtent dans les villes commandant le réseau qui achève de se mettre en place.

Vidal de la Blache et Demangeon sont les premiers géographes universitaires français à avoir une expérience directe du Nouveau Monde (à la différence de l'Allemagne: Ratzel avait longuement séjourné aux États-Unis et visité le Mexique dans les années 1870).

Les déplacements de Vidal de la Blache et de Demangeon étaient jusque-là limités à l'Europe et au monde méditerranéen: on voyageait moins facilement au début du XX^e siècle qu'aujourd'hui! Les deux hommes étaient conscients du dynamisme et de

1 Sur le contexte de la géographie française à cette époque: Baudelle, Ozouf-Marignier et Robic, 1995; Berdoulay, 1981; Claval, 1998; Soubeyran, 1997; sur Vidal de la Blache: Claval, 1998; Loi, Robic et Tissier, 1988; Mercier, 1995; Ozouf-Marignier et Robic, 1995; Robic, 2000; Sanguin, 1993; Tissier, 2000; pour un point de vue très dissonant: Lévy, 2003; sur Demangeon: Claval, 1994; 1998; Clout, 2003a et b; Wolff, 2005.



la puissance des États-Unis, (Denis Wolff [2005] le souligne pour Demangeon) et de l'intérêt de la géographie américaine (mais de ce point de vue, la géomorphologie davisienne avait plus d'impact que les recherches de Foster, Huntington ou Bowman, par exemple). Pour eux, la découverte du Nouveau Monde constitue cependant un choc : une chose est d'appréhender intellectuellement un problème, autre chose de l'observer *de visu*.

Vidal ne fait jamais mention du rôle des chemins de fer, et parle rarement de celui des grandes métropoles, avant son premier voyage aux États-Unis. Au-delà des articles où il rend directement compte des deux périodes, cela devient un des leitmotiv de toutes ses publications. Demangeon est fasciné par la puissance de l'industrie et de l'organisation économique des États-Unis : son article sur Duluth montre son étonnement face aux moyens mis en œuvre dans l'exploitation du minerai de fer. Cela lui permet de comprendre l'effort de guerre américain et ce qu'il signifie pour l'équilibre du monde : l'Europe passe la main aux États-Unis.

Nous avons surtout cité des textes rédigés quelques années après ces voyages, car ce sont ceux qui montrent combien l'expérience nord-américaine de ces auteurs a marqué leur conception de la discipline : ils n'avaient pas conscience du génie que les Étatsuniens – et les Canadiens – mettaient dans l'organisation du travail et la structuration de l'espace. Pour Vidal de la Blache, beaucoup de références viennent des *Principes de géographie humaine*, publiés en 1922, et pour Demangeon, du *Déclin de l'Europe*, sorti des presses en 1920.

La problématique de Vidal de la Blache

Vidal de la Blache a 59 ans lorsqu'il participe au Congrès International de géographie de Washington. Sa réputation n'est plus à faire dans le milieu universitaire. La publication, en 1903, du *Tableau de la géographie de la France* le fait connaître d'un public beaucoup plus large (Vidal de la Blache, 1903a).

Vidal de la Blache essaie de structurer le champ alors nouveau de la géographie humaine. Il fréquente des naturalistes, auxquels il ouvre les colonnes des *Annales de géographie*. Il conçoit la discipline comme une écologie des groupes humains. C'est sur ce thème qu'il insiste lorsqu'on lui demande de présenter la discipline (Vidal de la Blache, 1896, 1901, 1903b). Mais le cocktail des idées vidaliennes est beaucoup plus riche et complexe qu'on le pense souvent. Les questions qui se posent à la discipline, c'est la carte des densités qui les fait découvrir. L'espace français est structuré et organisé : Vidal découvre les idées développées sur ce point par certains géologues dans *La Géologie en chemin de fer* d'Albert de Lapparent, parue en 1886 ; il en tire parti pour éclairer la construction de la France (Vidal de la Blache, 1888). La diversité du monde ne se lit pas seulement dans les paysages. Elle s'exprime par des tempéraments et des formes de sociabilité qui diffèrent d'un lieu à l'autre.

Vidal de la Blache a formulé dès le début des années 1890 les trois grandes familles de questions auxquelles la géographie doit, selon lui, répondre : a) pourquoi l'emprise humaine à la surface de la terre est-elle si inégale, juxtaposant des zones presque vides et des zones d'entassement ? b) pourquoi les gens et leurs façons de vivre diffèrent-ils d'un lieu à l'autre ? c) pourquoi l'espace est-il organisé, structuré en régions, en nations ?

Le modèle que fournissent les sciences naturelles justifie la place donnée aux rapports hommes/milieus, mais ne fournit pas de trame explicative. Que la diversité des milieux naturels joue un rôle dans la répartition des hommes et dans l'organisation de l'espace, Vidal de la Blache est prêt à l'admettre, mais l'interprétation de la France proposée par les géologues, et qu'il a momentanément adoptée, ne lui paraît pas assez satisfaisante pour qu'il l'utilise dans le *Tableau de la géographie de la France*. Vidal a eu recours un temps au vieux thème hippocratique de l'influence de l'environnement pour rendre compte de la vivacité des hommes ici, et là de leur lourdeur, mais il renonce dès le milieu des années 1880 à ce type d'interprétation, découvrant qu'il y a plus à tirer de l'analyse des genres de vie, par lesquels les hommes assoient leur emprise sur l'espace et se façonnent eux-mêmes (Vidal de la Blache, 1886).

L'analyse des genres de vie explique de manière satisfaisante la première grande question de la géographie humaine, celle de l'inégale emprise humaine sur l'environnement. Elle rend compte certainement en partie de la diversité des façons d'être des hommes, mais elle ne prend pas assez en considération la vie de relations à laquelle ces hommes participent.

C'est en cela que le *Tableau de la géographie de la France* marque une étape importante dans l'élaboration de la pensée vidalienne. Vidal de la Blache y propose une lecture des paysages qui lie répartition des établissements humains et formes de sociabilité. La France qu'il a appris à connaître au cours de ses déplacements, c'est à la fois celle des villages et de l'intense vie traditionnelle de relation du Nord et de l'Est (où la modernisation a été précoce et profonde), celle des hameaux, du bocage et de l'isolement de l'Ouest, et celle des gros bourgs ouverts à la vie de relation du Midi méditerranéen, mais dans un contexte où la modernité ne s'est pas encore imposée. Entre ces trois zones typées, s'étend une aire de transition et de mélange.

La géographie des paysages est devenue, à partir des années 1930, une géographie des systèmes agraires. On a souvent tendance à lire le *Tableau de la géographie de la France* dans cette perspective, qui est anachronique: Vidal prend connaissance des travaux de Meitzen, sans doute à travers leur présentation par de Foville en 1899. Il est sensible à leur intérêt et s'en inspire lorsqu'il rédige, en 1904, son article sur les «pays de France». Dans le *Tableau*, il se soucie surtout des formes de sociabilité telles qu'elles s'expriment dans le semis des lieux habités des zones rurales.

Vidal de la Blache parle beaucoup moins des villes, car elles lui paraissent moins intimement liées à la géographie. Il note au passage les avantages réels du carrefour parisien: «Avec la persistance remarquable qui tient à la netteté des traits de la topographie parisienne, c'est encore de cette trouée, aujourd'hui enfumée d'usines, que partent les principaux courants de vie commerciale, canaux et chemins de fer, ceux qui vont vers les Pays-Bas, Londres et l'Allemagne» (Vidal, 1903a: 143). Ces facteurs géographiques ne suffisent cependant pas à expliquer son essor:

Nous n'avons pas à suivre [cette ville] dans son développement historique. Après que la Royauté s'y installe définitivement, que l'Université se constitue, [son] développement se lie d'une façon plus ou moins intime à l'histoire même de la France. La géographie ne s'en désintéresse pas assurément, mais elle n'a plus le premier rôle (*Ibid.*).

Pour Lyon, il note cependant l'émergence d'un fait inédit:



Nous voilà en face d'un phénomène nouveau : une grande ville historique, qui est en même temps une des métropoles commerciales et industrielles du monde moderne ; un de ces centres d'activités diverses, qui, après s'être formés sous l'influence des conditions locales, modifient à leur tour, par le rayonnement qu'ils exercent, le milieu ambiant (*Ibid.* : 251).

On saisit Vidal au moment où il franchit une étape dans sa réflexion sur les structures régionales : il commence à s'intéresser aux formes modernes de l'organisation de l'espace, celles qui se libèrent « de l'influence des conditions locales » et résultent du « rayonnement » des centres urbains importants.

Dans l'article « Les régions géographiques de la France » qu'il publie en 1910, l'étape est définitivement franchie. L'organisation administrative de l'espace français date de la Révolution :

[...] les législateurs de la Constituante [...] ne pouvaient détacher leurs yeux de la réalité d'alors, c'est-à-dire d'une France dont la vie économique était régie surtout par les conditions locales. Chaque pays cherchait à se suffire : la concurrence était limitée [...]. La grande ville même n'était qu'une exception (Vidal [1910] dans Sanguin, 1993 : 297-298).

La modernisation de l'économie française transforme les formes d'organisation de l'espace qu'on y trouve :

Une conséquence de ces changements a été que les mesures auxquelles nous étions habitués pour mesurer les choses, se sont modifiées. On s'est rendu compte que toute action pour être efficace doit prendre du champ, embrasser plus d'espace, coordonner un plus grand concours d'efforts (*Ibid.* : 298).

Vidal poursuit : « Nous n'avons commencé à découvrir que successivement, et ce fut dans le dernier quart de siècle, l'énormité des conséquences que l'application de la vapeur au transport et à l'industrie portaient dans leurs flancs » (*Ibid.* : 301).

L'article de la *Revue de Paris* est consacré à la France. Vidal de la Blache y cite une première fois les États-Unis, dans la partie où il insiste sur le rôle des transports dans la nouvelle organisation de l'espace :

Les rapports d'étendue ont alors subi une profonde transformation. Il faut aux *emporia* maritimes que fréquentent [les] navires une abondance assurée de fret que seul un vaste arrière-pays est en mesure de fournir [...]. Il se forme des régions de ports [...]. Sur un front de 160 km correspondant aux « portes d'entrées » (*gateways*) de l'intérieur, New York, Philadelphie et Baltimore se partagent plus de moitié du commerce des États-Unis (*Ibid.* : 302).

On trouve là en germe le thème de la région charnière, du *hinge*, que Jean Gottmann développera un demi-siècle plus tard dans *Megalopolis* (1959). Ce passage témoigne de la compréhension intime que Vidal possède de la réalité américaine. Une telle compréhension le rend également conscient du rôle des grandes villes : ce qui compte dans le monde industrialisé, ce sont les centres placés aux grands carrefours de routes, de voies ferrées et de canaux, et capables d'animer et de vivifier de grandes régions. Vidal revient sur Lyon :

L'étendue de la région lyonnaise, autant qu'il est possible de circonscrire une force mobile et progressive, est géographiquement liée à l'histoire de la fabrique de Lyon. Par un contre-coup naturel, la fonction urbaine, à mesure que s'étendait tout autour son auréole d'influence, s'est spécialisée (Vidal [1910] dans Sanguin, 1993 : 306).

Pour rendre compte de ce rôle nouveau des villes, Vidal se réfère une seconde fois à la réalité américaine :

Villes et routes sont les grandes initiatrices d'unité : elles créent la solidarité des contrées [...]. Ce rôle, dans les conditions économiques du monde actuel, se précise et se définit. Ce n'est plus le nombre des habitants, encore moins celui des fonctionnaires ; ce n'est même plus toute forme de travail indistinctement qui constitue une ville régionale. C'est l'élément supérieur qui s'introduit dans les diverses formes d'activité. Elle fait fonction de guide. Elle « arrose », selon l'expression américaine, la contrée de ses capitaux. L'usine a beau s'éparpiller dans les vallées, la ferme se dresser en pleine campagne ; c'est la ville qui, par le crédit, le marché et les débouchés qu'elle ouvre, fournit la substance dont elles vivent (*Ibid.* : 309-310).

Le voyage aux États-Unis de l'été 1904 a joué, me semble-t-il, un rôle décisif dans l'approfondissement de la réflexion vidalienne sur l'organisation de l'espace.

L'Amérique de Vidal de la Blache

Si Vidal de la Blache n'a pas consacré de travaux importants à l'Amérique du Nord, les traversées du continent effectuées en 1904 et en 1912 l'ont fortement marqué. C'est à partir de ce moment qu'on le voit parfois utiliser des mots anglais pour préciser tel ou tel aspect de sa pensée, complétant ainsi le terme de paysage par celui de *scenery*, celui de transport par *transportation* ou celui de portes d'entrées par *gateways*.

À sa mort, Vidal n'avait pas encore donné une forme définitive aux leçons qu'il avait tirées de ce voyage. Emmanuel de Martonne le signale dans l'avertissement qu'il donne aux *Principes de géographie humaine* : « Un chapitre, au moins, manque dans la première partie, sur l'Agglomération américaine » (de Martonne, 1942 : VI). Et il ajoute : « Dans la troisième, l'auteur aurait certainement traité longuement des villes. Nous n'avons pu dégager sur ce sujet que quelques pages, sorte d'introduction ou de sommaire » (*Ibid.*). C'est dans les chapitres relatifs aux transports et dans les fragments relatifs à la ville qu'on trouve l'essentiel de la réflexion vidalienne sur l'Amérique.

Trois aspects ont à cet égard frappé Vidal : a) le rôle du chemin de fer, b) la capacité que montre la société américaine à imaginer et à mettre en œuvre des combinaisons à des échelles que nul n'avait encore envisagées, c) la nouvelle trame des établissements humains, qui ignore le village et le bourg et multiplie les responsabilités des villes.

Le pays des chemins de fer

La qualité des voies navigables était telle, dans les années 1840, que le démarrage économique du pays était possible sur cette base : Vidal de la Blache n'a pas eu besoin des travaux contemporains de l'histoire américaine pour s'en rendre compte. Mais le chemin de fer apporte autre chose :

Mais pour combien de temps l'impatience américaine s'accommoderait-elle des lenteurs [de la voie d'eau] ? Un mot était dans toutes les bouches : *railroad* ; il était l'objet d'un de ces engouements qui se répandent de temps en temps comme une traînée de poudre en Amérique. Par la supériorité de vitesse, de capacité, de régularité, il convenait plus que la navigation intérieure aux besoins et aux instincts qui sont au fond de l'âme *yankee* (Vidal, 1922 : 246-247).



Le chemin de fer est par conséquent à la base de l'expansion américaine :

Nul exemple n'est plus propre à mettre en lumière la prodigieuse puissance du chemin de fer que celui des États-Unis. Le problème du transport, *transportation* suivant l'expression compréhensible que l'on rencontre dans la littérature américaine, n'a nulle part été abordé et résolu avec plus de hardiesse. [...] seul le rail devait permettre de réaliser les possibilités en quelque sorte illimitées du nouveau monde (*Ibid.* : 253).

La clef de la réussite américaine, c'est le chemin de fer, et de manière plus générale, le machinisme qui la fournit :

Cette fois, c'était avec le machinisme que l'homme entrainait en possession du sol. Par les chemins de fer, *steamers*, télégraphes, élévateurs, charrues à vapeur, usines, machines d'extraction, tout ce que la force mécanique peut ajouter à la force manuelle, tout ce que la capacité de transporter peut ajouter à la capacité de produire, tout ce que la rapidité d'information stimule d'initiatives, a concouru à la mise en valeur de ces vastes territoires. Ainsi voit-on la population rurale dans les *Prairie States*, qui comptent déjà plus de quarante ans de colonisation, rester notablement inférieure aux chiffres qu'avaient atteints, dans l'ancien continent, les grandes contrées agricoles. La densité de l'Iowa n'excède pas 16 habitants au kilomètre carré, moyenne qu'altère seule la présence de grandes villes comme Chicago dans l'Illinois, Saint-Louis dans le Missouri [...]. Le rôle des chemins de fer consiste surtout à fournir aux producteurs des moyens d'opérer sur de grandes masses, par la puissance des moyens de transport qu'il met à leur service (*Ibid.* : 257).

La capacité d'organisation

Vidal de la Blache insiste presque autant sur le télégraphe et la rapidité d'information que sur le chemin de fer. C'est que, pour organiser des actions sur un vaste espace, il faut qu'on puisse les coordonner. L'histoire de la mise en place du réseau ferré le montre clairement :

Dès 1854, à travers une confusion de lignes entreprises et multipliées sans plan général, les principales *Trunk Lines* se dessinaient dans le sens des parallèles. Ayant franchi les principaux obstacles, elles voyaient se dérouler devant elles les perspectives des prairies ; et au-delà se laissait entrevoir le *Far West*, l'illimité dans les espoirs comme dans les espaces (*Ibid.* : 247).

Sans politique de coordination, les infrastructures ferroviaires n'auraient pas eu le même impact :

[Les Américains] se sont attaqués corps à corps et systématiquement à la distance. Leur force tient à ce qu'ils sont arrivés à pratiquer, sur les parcours généraux, mais non locaux, des voies ferrés, les frets les moins élevés du monde [...].

Ce résultat n'est pas un simple effet naturel de la concurrence ; il a été acquis par une suite d'efforts ; il date de la période de fusion et d'amalgamation. Le mérite en vient à l'organisation des courants de trafic, qui ont concentré le plus économiquement possible, entre points de production et points d'embarquement, la plus grande masse possible de marchandises. Il suppose des combinaisons et des calculs sans cesse à l'épreuve des circonstances ; c'est un échafaudage reposant sur des bases qu'il faut sans cesse surveiller. L'organisation reste assez fluide pour que les courants ne puissent pas se figer. Par l'ampleur qu'embrasse ce système de voies ferrées désignées sous le nom des potentats des finances qui les dirigent, il constitue une puissance qui tire sa justification de l'énormité des produits qu'elle s'est trouvée capable de soustraire à la loi de la pesanteur (*Ibid.* : 255).

Dans cette œuvre d'organisation, le rôle des villes est décisif. La constitution du réseau ferré l'illustre à merveille :

L'impulsion, naturellement, partait des grandes villes maritimes, points où se concentraient déjà le commerce, le travail manufacturier, les capitaux : Boston, New York, Philadelphie, Baltimore furent les capitales nourricières d'entreprises concurrentes [...]. L'élan ne s'arrêta plus : c'est de l'Est à l'Ouest plutôt que du Nord au Sud qu'agit l'attraction. Le branlé était donné dès 1835 ; et au bout de quelques années à peine, on pouvait voir Boston relié par voie ferrée au Saint-Laurent, New York aux lacs Ontario et Erié, Philadelphie à Pittsburgh, Baltimore à l'Ohio (*Ibid.* : 247).

Une société à base urbaine

La société qui résulte de cette mise en valeur rapide ne ressemble pas à celle de l'Ancien Monde :

L'Amérique a installé son système de peuplement sur d'autres bases. Elle a brûlé les étapes. Sans doute, le village existe aux États-Unis dans les parties de colonisation ancienne. Mais les moyens actuels de circulation, de création d'entrepôts approvisionnés de toute espèce de marchandises, l'usage de transformer les produits agricoles en valeurs de banque, ôtent à la formation des villages une part de sa raison d'être. C'est à la ville, et même à la très grande ville, que tendent les groupements. C'est la ville qui régit les relations entre ruraux (Vidal, 1992 : 172).

Les États-Unis constituent l'exemple le plus parfait de société urbaine par le type même de problème qu'y pose l'organisation de l'espace :

Si l'on veut voir la vie urbaine, livrée à elle-même, agir dans toute sa force, c'est plutôt vers les États-Unis qu'il faut regarder. La nécessité de maîtriser la distance, de combiner de vastes espaces en un domaine économique s'impose : la ville, seul organisme économique correspondant à ces besoins, met partout sa marque. Tout groupement nouveau, si modeste soit-il, débute comme un centre urbain. Déjà à l'état embryonnaire, il possède ou tend à se donner les organes qui font la ville : hôtels, banque, grands magasins (*general stores*) (*Ibid.* : 293).

C'est évidemment dans ses plus grands centres que la singularité de l'expérience géographique est la plus évidente :

Il appartenait à l'Amérique de créer un nouveau type de cité. Washington, Philadelphie, Buenos Aires, sont sorties toutes faites d'un plan préconçu [...]. De nos jours, la ville surgit trop vite, toute faite, selon un plan partout identique. Ces blocs rectangulaires de maisons coupées par des avenues ou rues à trolley, n'ont plus rien de local ni d'historique, qu'ils s'élèvent sur les bords de l'Atlantique ou du Pacifique, sur les confins du Mexique ou du Canada. C'est une civilisation singulièrement exclusive qui leur imprime une face commune. [...] En Amérique, la ville se développe dans des proportions auparavant inconnues. Saint-Louis disperse ses différents quartiers sur des dizaines de milles de distance. Chicago embrasse un espace plus grand que le département de la Seine. La ville américaine a son appareil de circulation permettant de spécialiser les quartiers, de séparer la ville des affaires du *home*, d'interposer entre elles d'immenses parcs, d'avoir sa campagne à l'intérieur [...]. Essaimant autour d'elle, étendant indéfiniment ses quartiers suburbains, la ville est la plus parfaite expression de l'américanisme... (*Ibid.* : 295).

Il est dommage que la réflexion synthétique que Vidal de la Blache avait tirée de sa visite en Amérique soit ainsi restée à l'état « d'introduction ou de sommaire ». Ce que de Martonne a tiré des notes laissées par son beau-père montre à quel point cette



réflexion était riche, et combien elle a modernisé la vision que le géographe se faisait de l'organisation de l'espace – un des thèmes centraux qu'il ne cesse de revisiter de la fin des années 1880 à sa mort, 30 ans plus tard.

Albert Demangeon et les États-Unis

Demangeon a l'occasion de nouer des liens d'amitié avec William Morris Davis lorsqu'il organise le voyage que celui-ci effectue en Limousin (et dans d'autres régions montagneuses d'Europe) en 1911. Il participe l'année suivante à l'excursion transcontinentale qu'offre l'*American Geographical Society* et qui est dirigée par William Morris Davis et par D.W. Johnson (Clout, 2003a et b).

Albert Demangeon soutient sa thèse et devient docteur en 1905, six mois après avoir obtenu un poste à la Faculté des Lettres de Lille, en septembre 1904. Les recherches qu'il mène portent dès lors sur la Grande-Bretagne – il parle fort bien l'anglais. En 1908, il se voit confier la rédaction des volumes de la Géographie universelle sur la Belgique et les Pays-Bas, d'une part, et sur la Grande-Bretagne d'autre part. Cela confirme l'intérêt qu'il porte aux pays de la Mer du Nord et au monde britannique, c'est-à-dire aux zones qui dominent alors la vie économique mondiale. Il s'interroge systématiquement sur les fondements de leur puissance et découvre le rôle essentiel du commerce et de la finance dans la construction de ces économies modernes. L'article qu'il publie en 1913 dans les *Annales de géographie*, «Les relations de la France du Nord avec l'Amérique. Esquisse de géographie commerciale», est un travail pionnier (Demangeon, 1913a) : il y montre pourquoi certaines régions jouent un rôle-clé dans le commerce international. La région française du Nord y participe largement, mais sans être tout à fait au premier rang :

Il manque à la France du Nord, si manufacturière et si peuplée, d'être une région de commerce maritime. Elle ne tient pas la maîtrise de ses transports avec l'Amérique [...]. Il manque aussi à la France du Nord la pleine possession de ses affaires de négoce. Elle ne contient pas tous les marchés où se vendent ses produits ; elle ne traite pas elle-même toutes ses opérations d'achat ou de vente ; elle ne dispose pas d'un marché du fret maritime (*Ibid.* : 330).

Albert Demangeon élabore ainsi, entre 1908 et la Première Guerre mondiale, un modèle d'analyse adapté au monde industrialisé. Alors que, sous l'influence de Lucien Gallois, le virage vers la ruralité de beaucoup de Vidalien est déjà amorcé, Demangeon prend aussi en compte la géographie des forces économiques et politiques qui dominent alors le monde. Il met l'accent sur les formes modernes de la vie de relation, sur le rôle des transports et de la circulation des informations, et sur les attitudes et comportements qui permettent aux institutions de fonctionner efficacement dans des espaces sans cesse élargis.

Vidal de la Blache a découvert l'Amérique à 59 ans, à la fin déjà de sa carrière, à un moment où il disposait déjà d'un outillage intellectuel élaboré que le voyage lui permet d'enrichir. Demangeon, lui, a 40 ans lorsqu'il se joint à l'excursion de l'*American Geographical Society*. Il a disposé, à Lille, de temps et de tranquillité pour réfléchir. Il est en train d'explorer un domaine que les géographes ne maîtrisent pas encore. Rien d'étonnant à ce que le choc causé par les réalités américaines soit plus important

encore que chez Vidal. Travaillant sur le Nord de la France, la Belgique et la Grande-Bretagne, Demangeon est familier de l'industrie moderne. Ce qu'il découvre, c'est que celle-ci peut fonctionner sur une échelle qu'elle n'a jamais atteinte en Europe.

En 1913, Demangeon confie aux *Annales de géographie* un article sur Duluth (Demangeon, 1913b). Ce travail paraît modeste : il traite d'une ville encore pionnière qui joue un rôle important dans l'économie américaine, mais qui ne la domine pas. Demangeon l'a choisie parce qu'on y trouve à l'œuvre tous les ingrédients de la nouvelle puissance américaine.

Duluth doit tout au minerai de fer, qu'elle fournit à la sidérurgie américaine alors en plein essor : « Rien n'égale l'essor formidable du Mesabi, qui, de 4000 tonnes en 1892, passe à 2 700 000 en 1895, à 7 800 000 en 1900 et à 29 200 000 en 1910 » (*Ibid.* : 334). C'est cette puissance qui rend l'exemple de Duluth intéressant : « La production par énormes masses est un trait de l'économie américaine : pour le fer, elle le doit au Minnesota » (*Ibid.* : 332).

Les moyens mobilisés pour mettre aussi rapidement en valeur un gisement minier et assurer le transport du minerai extrait fascinent Demangeon :

Sous la direction des ingénieurs américains, l'exploitation à ciel ouvert est devenue une opération gigantesque et originale, dont l'outil essentiel, la pelle à vapeur, ramasse à chaque pelletée quatre tonnes et demie [...]. Ces opérations de déblaiement créent d'immenses excavations en gradins au fond desquelles le minerai est découvert ; les travaux continuent à s'enfoncer jusqu'à ce que le minerai ait disparu. Rien n'est plus grandiose que l'aspect de ces gigantesques carrières taillées en amphithéâtres : des voies ferrées suivent les gradins ; sur les pentes halètent d'énormes locomotives, remorquant les trains de minerai ; une fumée d'enfer s'épale en nuages noirs sur le trou immense (Demangeon, 1913a : 338).

Il y a comme un souffle épique dans ce tableau de mine à découvert. Mais Demangeon note, au-delà du pittoresque, comment l'exploitation se trouve prise dans une organisation de transport savante qui la rend possible :

Les compagnies de chemin de fer s'occupent essentiellement du transport, mais encore du triage et du mélange des minerais, tels que les désirent les destinataires. Sur le *Duluth, Missabe and Northern*, cette opération se fait à Proctor, à 6 milles de Duluth. Chaque train est pesé, wagon par wagon, sur une balance automatique, où passent en quinze ou vingt minutes un train de 50 wagons ; de la gare de départ, le triage a reçu, par télégraphe, au moment de la mise en marche du train, l'analyse du minerai des différents wagons ; elle prépare le mélange qui réalisera la composition décrite dans le contrat de vente, et elle procède à la formation du nouveau train destiné à l'embarquement (*Ibid.* : 338).

C'est en ordonnant les mouvements de marchandises selon les indications fournies par des réseaux d'information performants que les Américains parviennent à mettre en valeur un espace démesuré et à jouer de complémentarités qui ne deviennent évidentes que pour des groupes qui disposent à la fois du chemin de fer, du télégraphe et du téléphone. Pour y parvenir, il faut des capitaux et de grandes compagnies :

Dans la poussée extraordinaire [du Mesabi], il faut voir certainement l'influence des conditions merveilleuses du gisement, mais aussi l'influence puissante de l'Est. L'Ouest se crée sous l'effort de l'Est [...]. Les mines du Minnesota se sont ouvertes vers l'époque où se fondaient dans l'Est d'énormes concentrations de capitaux issus de l'industrie : dès les origines, elles en portent l'empreinte profonde. Tandis que jusque vers 1890, les mines de fer du Michigan avaient été exploitées par de petits entrepreneurs ou des compagnies à petit capital, ce sont de grandes compagnies ou des combinaisons de grandes compagnies

à gros capitaux qui mettent en valeur les trésors souterrains du Minnesota. Dès 1886, toute la propriété du Vermilion Range, y compris les mines, les voies ferrées, les docks et les concessions de terre, passe aux mains de la *Minnesota Iron Co.* Et un peu plus tard, à celles de *U.S. Steel Corporation*. Toute compagnie fabriquant de l'acier dans l'Est possède des mines de fer dans le Mesabi (Demangeon, 1913d : 334).

Duluth est une création de la grande industrie – d'une industrie qui se développe à une échelle que l'Europe ne connaît pas. Mais le gigantisme même de la création est en train de multiplier les fonctions de la ville nouvelle :

Cette agglomération représente dorénavant une force matérielle : elle est devenue un être vivace et puissant, qui ne craint plus une guerre de tarifs. En effet, à côté de cette fonction originelle que Duluth accomplit sur un plan gigantesque, la cité commence à exploiter d'autres principes d'évolution et de vie [...]. Duluth regarde déjà bien au delà des mines de fer. Elle nous offre le spectacle bien rare en Europe, mais fréquent dans les contrées neuves du Far West américain et canadien : un groupement régional en voie de formation, nourri par l'ardeur et l'impatience d'une ville jeune et riche ; un noyau vigoureux, germé en plein pays neuf, capable d'attraction et d'extension, cherchant à s'associer la fortune de contrées lointaines : l'ébauche d'une constellation économique, qui trouverait à Duluth son centre de gravité (*Ibid.* : 341-342).

Demangeon précise :

[...] vers l'Ouest, par delà la région minière, Duluth étend de lointaines et profitables relations. Par Duluth, l'extrémité des Grands Lacs s'avance vers la région à blé du Canada, des Dakotas et du Minnesota, ainsi que vers les régions neuves du Montana, de l'Assinibonia et de l'Alberta. Pour tout ce Nord-Ouest qui se colonise et se peuple, Duluth tend à devenir le centre expéditeur et distributeur, laissant à Chicago un domaine plus méridional. Cette aspiration est plus qu'un rêve : Duluth joue déjà pour l'Ouest le rôle d'une grande métropole (*Ibid.* : 344).

Ce que Demangeon nous offre donc en nous racontant l'histoire de Duluth, c'est une parabole de la géographie qui est en train de se mettre en place aux États-Unis :

C'est assurément l'un des traits les plus curieux de ces immenses territoires du Far West, où tout s'élabore en quête d'une destinée définitive, que ce travail d'orientation qui doit aboutir à la formation de métropoles régionales : Duluth est, sans doute, avec Seattle et Denver, l'exemple le plus saisissant de cette génération de villes (*Ibid.* : 346).

Si l'article de Demangeon est aujourd'hui oublié, c'est que l'auteur s'est montré mauvais prophète en choisissant Duluth comme exemple de ces nouvelles métropoles : il lui voit Chicago comme concurrente la plus redoutable, alors que la menace vient de villes plus proches et qui réussissent à garder pour elles le territoire où Duluth cherche à affermir son influence : Minneapolis Saint-Paul au sud, Winnipeg au nord-ouest. Mais le choix malencontreux de l'exemple ne doit pas faire oublier la lecture que donne Albert Demangeon de l'organisation américaine de l'espace : le choix de la concentration, qui permet de créer des entreprises puissantes, de profiter de toutes les économies d'échelles possibles et d'organiser les transports de manière efficace grâce à l'utilisation d'un réseau déjà performant de télécommunications.

La lecture que Demangeon fait des États-Unis n'est pas très différente de celle proposée par Vidal de la Blache : tous deux ont été saisis par la nouveauté d'une société qui maîtrise la distance grâce à l'usage du machinisme, à la mobilisation de l'énergie qui permet de le mettre en œuvre, et à la mise en place de réseaux performants de

transports et de télécommunications. L'espace se trouve alors dominé par les métropoles où les grandes compagnies ont leur siège – et où les compagnies ferroviaires tiennent une place importante.

Albert Demangeon, le déclin de l'Europe et la course de l'Amérique vers la domination du monde

La Première Guerre mondiale désole Demangeon. Au-delà des deuils, de tous les proches et de tous les amis qui ont disparu, ce qui l'attriste, c'est le suicide collectif auquel le vieux continent vient de se livrer : des millions de morts, des régions – dont certaines avaient un potentiel industriel élevé – totalement dévastées ; mais au-delà des pertes humaines et matérielles, c'est à la fin d'un système qu'on assiste :

L'une des richesses de l'Europe, la plus personnelle peut-être, lui venait de la maîtrise des océans et de la suprématie dans les transports internationaux. La guerre a mis au premier plan sur les grandes routes maritimes deux autres champions, les États-Unis et le Japon (Demangeon, 1920 : 72).

Demangeon a tiré de son voyage de 1912 une image de la capacité extraordinaire des États-Unis à organiser, en peu de temps, des routes et des espaces nouveaux. La guerre a accéléré le mouvement et a changé son orientation :

Ainsi la maîtrise des routes océaniques, lentement préparée avant la guerre, s'impose à la politique américaine depuis que les États-Unis sont devenus un grand pays de transports maritimes. La fortune du pays était jusqu'ici sur terre ; elle était dans ses champs, ses mines, ses usines. Désormais, elle gît aussi sur l'eau (*Ibid.* : 97).

La guerre a précipité la croissance industrielle des États-Unis, comme le montre l'exemple de l'industrie automobile :

Au nombre des industries les plus prospères et les plus entreprenantes des États-Unis, il faut placer l'industrie automobile : elle offre un exemple de cette faculté d'adaptation et de perfectionnement qui, pour chaque branche de fabrication, amène peu à peu les Américains sur le terrain de la concurrence universelle. Bien avant la guerre, l'automobile avait cessé en Amérique d'être un article de luxe : en beaucoup de régions, on la rencontrait communément chez le cultivateur, parfois chez l'ouvrier. En 1914, l'Europe possédait 522 000 automobiles, les États-Unis, 4 242 000 : c'était une voiture pour 17 Américains, contre une pour 300 Anglais, une pour 400 Français. [...] Les États-Unis livraient 573 000 véhicules en 1914, 892 000 en 1915, 1 617 000 en 1916, 1 878 000 en 1917 (*Ibid.* : 123-124).

L'Amérique des organisations est partie à la conquête du monde :

Comme pour une mission économique, on envoie des missions à l'étranger, et particulièrement en Europe, pour étudier les marchés ; on prépare l'organisation de bureaux de vente en commun. L'industrie américaine part à la conquête du monde (*Ibid.* : 129-130).

Pour Demangeon, la conclusion s'impose :

Parvenus à la suprématie capitaliste et métallurgique dans le monde, propriétaire d'une flotte marchande qui les rendra bientôt maîtres de leurs transports maritimes, les États-Unis sont devenus une puissance universelle. Ce n'est pas seulement le continent américain qui s'aggrave à eux : leur expansion déborde depuis longtemps hors du Nouveau Monde ; elle

pénètre maintenant au cœur même de la vieille Europe. Financiers, fabricants et négociants s'avancent de concert, les uns préparant la route aux autres, dans toutes les régions du monde où existe une place à prendre, un débouché à conquérir (Demangeon, 1920 : 202).

Ce que Demangeon a découvert aux États-Unis, c'est une variété de grande industrie et de capitalisme plus efficace encore que celle qui est à la base de l'Empire britannique, dont il va bientôt démonter les mécanismes de manière éblouissante (Demangeon, 1922). Il en tire les conséquences à deux échelles : celle de l'organisation de l'espace américain, comme le montrait son article sur Duluth en 1913, puis celle de l'espace mondial dans son ouvrage de 1920.

L'unité de la terre s'était réalisée sur un plan européen ; plusieurs plans qui s'ébauchent vont dissocier cette œuvre ; certaines parties de la terre s'uniront sur un plan américain, d'autres sur un plan japonais. Il n'y aura plus unité, mais pluralités d'influences. C'est le démembrement de l'Empire de l'Europe, cet empire dont l'exploitation avait fondé la fortune (*Ibid.* : 311).

La promotion des États-Unis – et dans une moindre mesure du Japon – ne résulte pas que de la guerre mondiale. Celle-ci n'a fait qu'accélérer une évolution déjà en cours :

Cette révolution économique était devenue inévitable bien avant la guerre, depuis le jour où ce que l'Europe avait donné aux autres pays de son propre esprit et de sa propre chair ne lui appartenait plus en propre. En fait, tout ce qui constituait sa supériorité [...] s'est vulgarisé, diffusé à travers le monde [...]. Civilisation matérielle, méthodes de travail, tout se répand, se transmet, s'égalise par le monde ; dans cette œuvre de diffusion, il s'accomplit une diffusion du travail ; le partage se fait entre l'Europe, l'Amérique du Nord et l'archipel japonais [...]. Depuis les grandes découvertes, le monde s'était européanisé ; sous l'influence de continents et de peuples plus jeunes dans le progrès, il tend à se régionaliser. Il se prépare un nouveau classement des régions de la terre où l'Europe ne tiendra plus seule la tête. C'est une rupture d'équilibre qui s'accomplit au détriment de l'Europe (*Ibid.* : 312-313).

En guise de conclusion

Les excursions transcontinentales dont ont bénéficié quelques géographes français dans les années qui précèdent la Première Guerre mondiale – Vidal de la Blache, Demangeon et de Martonne – n'ont pas été seulement des voyages d'agrément. Elles ont transformé en profondeur la compréhension – et donc l'image – que Vidal et Demangeon se faisaient de l'organisation du monde. Elles ont fait prendre conscience aux deux du rôle déterminant du rail, des transports et des télécommunications dans l'organisation de l'espace, de plus en plus dominée par de grandes métropoles. Demangeon a été un pas plus loin : le voyage américain l'a aidé à comprendre les grandes mutations géopolitiques que le monde était en train de vivre.

On dit volontiers que la géographie vidalienne était passéiste. Ceux qui l'affirment n'ont pas compris combien les grands maîtres français du début du XX^e siècle étaient allés loin dans la compréhension des processus qui ont dominé les économies nationales et la scène mondiale jusqu'aux années 1980.

Bibliographie

- BAUDELLE, Gérard, OZOUF-MARIGNIER, Marie-Vic et ROBIC, Marie-Claire (dir.) (2001) *Géographes en pratiques : (1870-1945) : le terrain, le livre, la cité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- BERDOULAY, Vincent (1981) *La Formation de l'École française de géographie : 1870-1914*. Bibliothèque nationale, Paris.
- BROC, N. (1991) Vidal de la Blache en Amérique du Nord : le congrès international de géographie de 1904, *Annales de géographiem* n° 100, p. 535-543
- CLAVAL, Paul (1994) Playing with Mirrors : the British Empire According to Albert Demangeon. Dans Anne Godlewska et Neil Smith (dir.) *Geography and Empire*, Oxford, Blackwell, p. 228-243.
- CLAVAL, Paul (1998) *Histoire de la Géographie française de 1870 à nos jours*. Paris, Nathan ; sur Vidal de la Blache, p. 87-118 ; sur Demangeon, p. 137-138, 141-142 et 173-176.
- CLOUT, Hugh (2003a) Albert Demangeon, 1872-1940: Pioneer of *La Géographie humaine*, *Scottish Geographical Journal*, vol. 27, p. 1-24.
- CLOUT, Hugh (2003b) In the Shadow of Vidal de la Blache: letters to Albert Demangeon and the social dynamics of French geography in the early twentieth century. *Journal of Historical Geography*, vol. 29, n° 3, p. 336-355
- DAVIS, William Morris (1912) *Guidebook for the Transcontinental Excursion of 1912*. New York, American Geographical Society.
- DEMANGEON, Albert (1913a) Les relations de la France du Nord avec l'Amérique. Esquisse de géographie commerciale. *Annales de Géographie*, vol. 22, n° 123, p. 227-244.
- DEMANGEON, Albert (1913b) Duluth. Les mines de fer et l'essor d'une ville. *Annales de géographie*, vol. 22, p. 120-133, extrait du compte rendu de l'Excursion transcontinentale aux États-Unis.
- DEMANGEON, Albert (1920) *Le Déclin de l'Europe*. Paris, Payot.
- DEMANGEON, Albert (1922) *L'Empire britannique*. Paris, Armand Colin.
- FOVILLE, Alfred de (dir.) (1894-1899) *Enquête sur les conditions d'habitat en France*. Paris, Leroux.
- GOTTMAN, Jean (1959) *Megalopolis. The Urbanized Seaboard of the United States*. Cambridge, MIT Press.
- JOERG, W.L.G. (dir.) (1915) *Memorial Volume of the Transcontinental Excursion of 1912 of the American Geographical Society*, New York, American Geographical Society.
- LAPPARENT, Albert de (1886) *La Géologie en chemin de fer*. Paris, Savy.
- LÉVY, Jacques (2003) Vidal de la Blache. Dans Jacques Lévy et Michel Lussault (dir.) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, p. 984-987.
- LOI, Daniel, ROBIC, Marie-Claire et TISSIER, Jean-Louis (1988) Les carnets de Vidal de la Blache, esquisses du *Tableau de la géographie de la France*. *Bulletin de l'Association des géographes français*, n° 4, p. 297-311.
- MARTONNE, Emmanuel de (1942) *Principes de géographie humaine*. Paris, Armand Colin
- MERCIER, Guy (1995) La région et l'État selon Friedrich Ratzel et Paul Vidal de la Blache, *Annales de géographie*, vol. 104, n° 583, p. 211-235.
- ORAIN, Olivier (2009) *De plain-pied dans le monde : écriture et réalisme dans la géographie française au XX^e siècle*, Paris, l'Harmattan.
- OZOUF-MARIGNIER, Marie-Vic et Marie-Claire ROBIC (1995) La France au seuil des temps nouveaux.... *Information géographique*, n° 59, p. 46-56.

- ROBIC, Marie-Claire (dir.) (2000) *Le Tableau de la géographie de la France de Paul Vidal de la Blache. Dans le labyrinthe des formes*. Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques.
- SANGUIN, André-Louis (1993) *Vidal de la Blache, 1845-1918 : un génie de la géographie*. Paris, Belin.
- SOUBEYRAN, Olivier (1997) *Imaginaire, science et discipline*. Paris/Montréal, L'Harmattan.
- TISSIER, Jean-Louis (2000) Le voyage, filigrane du Tableau de la géographie de la France? Dans Marie-Claire Robic (dir). *Le Tableau de la géographie de la France de Paul Vidal de la Blache. Dans le labyrinthe des formes*. Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, p. 19-31.
- VIDAL DE LA BLACHE, Paul (1886) Des rapports entre les populations et le climat sur les bords européens de la Méditerranée. *Revue de Géographie*, vol. 19, p. 409-419.
- VIDAL DE LA BLACHE, Paul (1888) Des divisions fondamentales du sol français. *Bulletin littéraire*, vol. 2, n° 1, p. 1-7.
- VIDAL DE LA BLACHE, Paul (1896) Le principe de la géographie générale. *Annales de géographie*, vol. 5, n° 20, p. 129-142.
- VIDAL DE LA BLACHE, Paul (1901) Les conditions géographiques des faits sociaux. *Annales de géographie*, vol. 11, p. 13-23.
- VIDAL DE LA BLACHE, Paul (1903a) *Tableau de la géographie de la France*. Paris, Hachette.
- VIDAL DE LA BLACHE, Paul (1903b) La géographie humaine, ses rapports avec la géographie de la vie. *Revue de Synthèse historique*, vol. 7, p. 219-240.
- VIDAL DE LA BLACHE, Paul (1904) Les pays de France. *Réforme sociale*, vol. 5, n° 8, p. 333-344.
- VIDAL DE LA BLACHE, Paul (1905) À travers l'Amérique du Nord. *Revue de Paris*, avril, p. 513-532.
- VIDAL DE LA BLACHE, Paul (1910) Les régions françaises. *Revue de Paris*, 15 décembre, p. 821-849.
- VIDAL DE LA BLACHE, Paul (1912) Les chemins de fer en Amérique et la géographie, *France-Amérique*, février, p. 69-78.
- VIDAL DE LA BLACHE, Paul (1922) *Principes de géographie humaine*. Paris, Armand Colin.
- WOLFF, Denis (2005) *Albert Demangeon (1872-1940) : de l'école communale à la chaire en Sorbonne, l'itinéraire d'un géographe moderne*. Paris, Thèses Paris-I.

