

Métropoles économiques, par JEAN CHARDONNET. Un vol.,
6 po. x 9½, relié, 269 pages — LIBRAIRIE ARMAND COLIN, 103,
bld Saint-Michel, Paris 5^e, 1959

A. P.

Volume 35, numéro 4, janvier–mars 1960

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1001508ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1001508ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)

1710-3991 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

P., A. (1960). Compte rendu de [*Métropoles économiques*, par JEAN CHARDONNET. Un vol., 6 po. x 9½, relié, 269 pages — LIBRAIRIE ARMAND COLIN, 103, bld Saint-Michel, Paris 5^e, 1959]. *L'Actualité économique*, 35(4), 711–714. <https://doi.org/10.7202/1001508ar>

données chiffrées utilisables comme telles et comparables. De plus, il a un souci constant de rendre ses explications aussi claires que possible dans l'esprit du lecteur.

Monsieur Rouquet La Garrigue consacre les quelque soixante premières pages de son ouvrage à des considérations sur l'importance des mathématiques et de la statistique dans la recherche économique, ainsi que sur la place respective qu'y occupent la déduction et l'induction. Nous sommes pleinement d'accord pour ce qui est des idées exprimées, mais à notre avis, c'est dire peu avec beaucoup de mots. Une élaboration moins étendue n'aurait rien enlevé à la compréhension du texte. Lorsque le sujet principal d'un volume occupe déjà près de 600 pages, on doit éviter d'y ajouter des considérations d'ordre secondaire.

La lecture du volume serait plus facile si l'auteur répétait à certains endroits la définition des nombreux symboles employés. Cependant, ce qui nous a frappé davantage, c'est l'importance attribuée par l'auteur à des coefficients de corrélation faibles en valeur. Le coefficient de corrélation indique à la fois le sens et l'intensité des relations qui unissent deux variables entre elles. Un coefficient de l'ordre de 0.2 ou 0.3 ne veut absolument rien dire à notre avis. On ne peut pas en conclure de liaison de cause à effet entre deux variables. Même si on constate que le signe est le même pour une série de coefficients, on ne peut pas conclure davantage. Car, avec une base de calcul de 19 ou 20 données, il suffirait souvent d'en enlever 2 ou 3 pour que le coefficient change de signe.

L'auteur admet la faiblesse de certains coefficients, mais il poursuit quand même le travail statistique. Nous croyons que, dans ces conditions, les conclusions qu'il en tire ne reposent sur aucune base solide et par conséquent n'ont pas de valeur pratique.

Il reste que l'ouvrage, comme illustration d'une méthode de recherche, est très bien fait.

Denis Germain

Métropoles économiques, par JEAN CHARDONNET. Un vol., 6 po. × 9½, relié, 269 pages. — LIBRAIRIE ARMAND COLIN, 103, bld Saint-Michel, Paris 5^e, 1959.

Monsieur Chardonnet a réuni dans cet ouvrage des monographies de certains grands complexes économiques en essayant de dégager leurs caractéristiques essentielles de développement et de croissance.

L'auteur commence par l'étude de Londres, ville qui doit sa réussite à l'importance du port dont l'expansion a précédé l'essor financier, industriel et humain de la cité. Très bien placé, favorisé par les circonstances historiques et la politique des dirigeants du pays, le port de Londres fut à l'origine du développement du célèbre marché financier de la City. C'est là que voisinent l'immense bourse des valeurs et les marchés de grains, du caoutchouc, du thé, etc. . . ; c'est là également qu'on perfectionna la circulation des chèques. L'argent et les marchandises attirèrent la masse humaine qui, à son tour, édifia de multiples petites usines qui présentent actuellement un ensemble industriel du type urbain avec une très nette prépondérance des industries de consommation par opposition à l'in-

dustrie périphérique, moderne et mécanisée, et aux grandes usines établies sur les rives de la basse Tamise. À Londres, le passé économique qui date du XVII^e siècle, voisine avec le présent, et son adaptation aux nouvelles conditions économiques reste surprenante. L'avenir de la ville dépend, selon J. Chardonnet, de la solution du problème de la décentralisation industrielle et du déséquilibre du trafic portuaire sur lequel pèse lourdement la chute lente et continue du commerce d'entrepôt, vestige du passé.

Une autre ville portuaire détient un héritage historique tout aussi lourd que celui de la capitale anglaise: Amsterdam. Son passé est lié surtout au commerce avec les Indes orientales qui provoqua le développement du marché financier et l'afflux de la population. Son présent tient tout entier dans l'aménagement du port, la diversification des bassins spécialisés, le perfectionnement de l'outillage, du transbordement, de l'entreposage, et enfin l'établissement de la liaison entre le port, la voie ferrée et la voie fluviale. L'effort fait dans ce domaine explique l'accroissement continu du trafic commercial autant maritime que rhénan. L'industrie d'Amsterdam transforme les matières premières coloniales, denrées traditionnelles, tandis que son industrie lourde absorbe les nouveaux produits qui favorisent les nombreuses constructions navales et le développement des industries connexes. Amsterdam renferme deux types de productions, un dérivé du port, l'autre appelé par la grande ville. Cette dernière manque actuellement d'une main-d'œuvre dont l'accroissement pose d'ailleurs un problème de logement et de circulation au centre de la ville. L'avenir dépend de la solution qu'on donnera à ces questions autant que de la concurrence de Rotterdam qui, dans le cas de la diminution des échanges internationaux, serait mieux placé qu'Amsterdam à cause des liaisons commerciales déjà établies. Il s'agit surtout du développement d'un port industriel qui seul, d'après l'auteur de l'ouvrage, pourrait empêcher que cette concurrence ne devienne dangereuse.

L'importance de certaines villes est parfois plus grande qu'elle ne devrait l'être par rapport à l'ensemble du pays. Tel est le cas d'Anvers dont le rayonnement économique dépasse les frontières nationales et s'étend jusqu'aux régions de l'Europe du nord-ouest. Très bien placé géographiquement et aménagé avec soin, Anvers détient le quasi-monopole du commerce belge et joue un rôle de transit, ce qui favorisa le développement de l'activité bancaire et industrielle. C'est là d'ailleurs que réside la différence fondamentale qui existe entre Anvers et Rotterdam. Si Anvers a un rayonnement important, son port est avant tout un port belge, alors que le transit est aussi fondamental pour Rotterdam que le commerce national. Les 9/10 du trafic maritime belge passent par Anvers, ce qui attira les grandes maisons d'affaires, ainsi que l'industrie traditionnelle des villes portuaires. Cette dernière est orientée actuellement surtout vers les réparations et les constructions navales, la transformation des denrées importées et la production destinée à l'exportation. Les établissements traditionnels de la ville d'Anvers, ceux de diamantaires, dont certains datent de 1725, fournissent au total 60 p.c. de la production mondiale. L'avenir de la ville dépend toutefois bien plus de l'extension du port et du développement du trafic rhénan que du zonage industriel qui pose d'ailleurs de nombreux problèmes.

À côté des métropoles dont la vie économique est intimement liée, dans le passé, le présent et dans l'avenir, à l'existence du port, J. Chardonnet s'attache également à décrire d'autres villes qui doivent leur développement surtout, soit aux richesses naturelles, soit à un bon système routier, soit à une longue tradition industrielle, ou encore tout simplement à une décision des autorités.

Ainsi c'est un long passé historique qui a conféré au complexe industriel de Liège le développement de sa production mécanique. En même temps, la modernisation insuffisante des mines qui rend son charbon trop cher est compensée en quelque sorte par des facilités de transport qu'offrent les voies navigables, les canaux et les ports privés ou publics. Plusieurs compagnies liégeoises sont devenues ainsi des maisons-mère de nombreuses sociétés internationales et détiennent une place importante dans la production mondiale, comme celle du zinc, par exemple, qui vaut à la Belgique le premier rang en Europe. Liège doit donc sa prospérité surtout aux deux facteurs dont l'importance a varié avec l'évolution moderne.

Par contre certains complexes allemands, n'ayant pas de richesses naturelles à proximité, développèrent une industrie uniquement grâce à un excellent système routier, comme c'est le cas des deux villes de Francfort et de Mayence qui restent le centre de gravité de toute une région. À cause de son passé historique, Francfort dépassa très tôt Mayence et domine aujourd'hui le marché commercial et financier de l'Allemagne de l'Ouest. Ses usines, consacrées aux produits de haute qualité dans le domaine des machines de précisions, de cuir de luxe, produits plastiques, pharmaceutiques et de parfumerie, restent encore des affaires de famille. Il est difficile de prévoir si, en cas de réunification, Francfort garderait sa place. Toutefois l'achèvement du canal Rhin-Main-Danube lui conférera une situation privilégiée sur l'unique voie d'eau, à grande circulation, reliant l'Europe occidentale à l'Europe centrale.

Parfois également, comme le souligne J. Chardonnet, l'intervention des pouvoirs publics a réussi à créer artificiellement une métropole. Telles sont les origines de l'industrie napolitaine qui furent aussi favorisées par l'abondance de la main-d'œuvre disponible sur place, un artisanat fort ancien et l'existence du port. Dans le cadre des expériences plus récentes, les autorités autrichiennes édifièrent un centre industriel à Linz.

Dans l'étude de chacune des métropoles, l'auteur consacre une attention toute spéciale au problème de la circulation et signale la particularité de Barcelone où la dispersion des usines a permis de l'éviter.

J. Chardonnet termine le livre par la description de New-York, ville à laquelle il semble consacrer une place tout à fait insuffisante.

Centre financier des États-Unis, qui tend depuis la dernière guerre mondiale à supplanter Londres, New-York en effet joue actuellement un rôle primordial, encore que son avenir, selon l'auteur, reste menacé par la décentralisation industrielle en voie de réalisation. En outre, le projet de canalisation du Saint-Laurent détournera probablement du port new-yorkais une grande partie du trafic actuel et il est difficile de prévoir aujourd'hui dans quelle mesure la ville-géant parviendra

à conserver sa place. Pour le moment, les autorités affichent un optimisme à toute épreuve en poursuivant un programme d'investissements ayant pour but d'améliorer les possibilités de réceptions de marchandises, aussi bien par voies aérienne que maritime. Les raisons de sécurité militaire, ainsi que des considérations politiques et sociales sont évoquées pour déplacer une partie de l'industrie new-yorkaise vers les régions du Sud et de l'Ouest.

Dans quelle mesure la puissante organisation financière de New-York résistera-t-elle à la diminution du trafic portuaire? C'est là une question à laquelle l'avenir seul peut fournir une réponse vraiment satisfaisante.

On comprendra, cependant, à quel point les études que nous venons de décrire peuvent être utiles pour comprendre les conditions de la croissance d'une ville comme Montréal.

Pour terminer, il semble important de souligner le fait que *Métropoles économiques* est caractérisé par des recherches personnelles approfondies, par des observations effectuées sur place, ainsi que par une connaissance remarquable de l'histoire. Le passé de chaque ville est soigneusement relié à son présent qui à son tour permet de tirer des prévisions pour l'avenir. Aucun aspect de la question n'a été négligé; les problèmes sociologiques, économiques et financiers trouvent leur place exacte et s'imbriquent dans un ensemble. La clarté du style et une certaine poésie qui se dégagent notamment des passages concernant les origines de chaque phénomène rendent le livre intéressant même pour un lecteur ignorant tout de la géographie économique et parfaitement étranger et indifférent à cette science. L'unique critique qu'on puisse formuler a trait au contenu de l'ouvrage; il ne correspond pas tout à fait au titre. L'auteur n'a pas voulu étudier les métropoles françaises pour éviter toute partialité; mais même si on accepte cette décision, parfaitement plausible d'ailleurs, il reste quand même vrai que le choix des centres étudiés demeure fort arbitraire. On comprend mal, par exemple, la place qu'occupe le complexe de Linz qui ne semble pas être assez important pour se trouver à côté de certains autres qui jouent un rôle infiniment supérieur sur le plan national ou même mondial.

A.P.

Personnel Administration, Evaluation and Executive Control, par JAMES H. TAYLOR. Un vol., 6 po. × 9¼, relié, 325 pages. — McGRAW HILL, Toronto, 1959.

Tout en n'excluant pas les spécialistes en relations industrielles, le praticien en administration du personnel et les étudiants comme lecteurs possibles à qui il compte bien rendre service, l'auteur ne dédie pas moins son livre au contre-maître, au cadre qui a charge de personnel dans l'entreprise. En fait, la lecture de l'ouvrage nous laisse à penser que les étudiants en administration du personnel y trouveraient difficilement un traité pouvant répondre aux exigences académiques normales.

L'auteur, sans aucun doute, s'est employé à s'éloigner des sentiers battus; pour ce faire, il s'écarte résolument de la façon traditionnelle des manuels habituels comme ceux de Yoder, Jucius, Pigors et Myers, Watkins et Dodd,