

Lerat, Serve (1971) *Géographie des mines*. Paris, Presses Universitaires de France. 200 p, 4 cartes, 16 tableaux, 14F. Collection SUP – « Le Géographe », no 6.

Jean Cermakian

Volume 16, numéro 38, 1972

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/021072ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/021072ar>

[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 ce compte rendu

Cermakian, J. (1972). Compte rendu de [Lerat, Serve (1971) *Géographie des mines*. Paris, Presses Universitaires de France. 200 p, 4 cartes, 16 tableaux, 14F. Collection SUP – « Le Géographe », no 6.] *Cahiers de géographie du Québec*, 16(38), 359–360. <https://doi.org/10.7202/021072ar>

deux derniers chapitres portant sur les régimes juridiques réciproques des ressources vivantes et de la recherche scientifiques montrent que ces deux formes d'exploitation de la mer soulèvent le même type de problèmes que les précédentes et requièrent en conséquence le même choix entre les solutions individuelles et collectives.

Cet ouvrage constitue donc une bonne introduction en ce qu'il définit les principaux problèmes juridiques soulevés par l'exploitation récente du fond des mers, qui seront d'ailleurs à l'étude de la Conférence sur le droit de la mer convoquée par les Nations Unies pour 1973. Si quelques possibilités de solutions y sont envisagées, nous pouvons cependant regretter que l'apport des océanographes soit si mince. Peut-être n'est-ce que le début d'une collaboration plus fructueuse. Une abondante bibliographie technique et juridique permettra cependant au lecteur curieux de pousser des recherches plus avant.

Jean-K. SAMSON
Faculté de droit
Université Laval

LERAT, Serge (1971) **Géographie des mines**. Paris, Presses Universitaires de France. 200 p., 4 cartes, 16 tableaux, 14 F. Collection SUP-« LE GÉOGRAPHE », no 6.

The geography of world mining is by no means a new subject. Professor Lerat's recent work is therefore a synthesis of past and present research on this often-neglected topic in economic geography. This being presumably the case, the author of this review wonders why this book, although it is 200 pages long, does not include a single footnote or bibliographic reference to the subject at hand! Also missing are references to the sources of the 16 statistical tables and of the 4 maps present in the text. Even in shorter summaries of this type elsewhere (such as in the volumes of the *Que sais-je?* series) do we find at least a skeletal bibliography which might help the student to pursue further reading in the same field. We might add that the number of maps is small, even when one considers the limited format of the SUP series, and one wonders on what basis these maps were chosen, especially figure 3 (p. 133), which depicts the Katanga-Zambia copper belt in a study which is world-wide rather than regional: we would have preferred to see more world distributions of mineral production and reserves instead.

Be as it may, Lerat's concise statement of the geography of world mining is by no means an uninteresting book. We also realize that the standard, 200 page format of the series imposed upon the author both quantitative and qualitative limitations in the presentation of his material. Therefore, the remarks above have been made in a constructive way, so that the author may improve any further edition of his work; we hope that such will be the case upon his reading this short review.

The book is divided into four parts. A short introduction (pp. 5-19) deals with the historical significance of world mining, a short survey of present-day mineral production in the world, and the different landscape types in mining operations (open-pit mines, underground mines, and the extraction of liquid or gaseous products). Part I, entitled « Les mines » (pp. 23-94), is made up of two chapters: the first one deals with the world's mining regions, the second one with the availability and exploitation of mineral resources. In dealing with the later theme, the author emphasizes the importance of political considerations and technological factors. Part II, entitled « Les mineurs » (pp. 97-143), deals with the human element in the mining industry. Its first chapter emphasizes the decrease in the number of mine workers and describes the numbers and make-up of the mining labour force; it also points out the fact that mining areas in many instances are foci of major immigration movements. The second chapter in this part deals with the morphology

and location of mining towns and cities ; the author distinguishes here between those places where mining is the only major economic activity, and those which include not only mining but also a great number of related manufacturing activities. The third part, entitled « Les sociétés minières » (pp. 147-188), deals in turn with the high degree of concentration among mining corporations, their high degree of integration, and the existence of « mining empires » ; but the author also points out the limits of these empires' economic and political power through banking and government action and legislation. A final chapter in this part deals with mining and regional planning (especially in the field of new energy plants, the provision of new transport facilities, and the ever-present problem of the water supply). The conclusion (pp. 189-198) deals with the present-day problems and prospects of the world mining activities, in terms of reserves, production, technological progress, and future consumption trends for the various products.

Lerat's book is an interesting summary of a highly complex field of economic geography. It is highly readable and well-researched, although at times a bit too *littéraire*. But it is by no means a definitive work and, even within its modest bounds, could be greatly improved, as indicated above. It could at best be recommended, in its present form, as supplementary reading in a first or second-year undergraduate course in general economic geography.

Jean CERMAKIAN

*Département des sciences humaines
Université du Québec à Trois-Rivières*

RITTER, Jean (1971) **Géographie des transports**. Paris, Presses Universitaires de France. 128 p., 4 cartes, 1 tableau. Collection « Que sais-je ? », no 1427.

Il existe déjà plusieurs volumes de la collection *Que sais-je ?* consacrés à différents moyens de transport, mais c'est la grande qualité du géographe français Jean Ritter que d'avoir essayé de faire ici un ouvrage de synthèse géographique sur ce sujet. Il faut tout de suite noter que le domaine de la géographie des transports est assez pauvre en ouvrages généraux, que ce soit en français ou en anglais. Il est souvent difficile, dans le cadre d'un cours de géographie de la circulation, de faire lire autre chose aux étudiants que des articles dispersés dans une douzaine de revues ou d'ouvrages, car aucun des livres traitant des transports en général n'a pu jusqu'ici donner une vue d'ensemble des grands thèmes géographiques de la circulation. Le petit livre de Ritter, sans épuiser le sujet, va tout de même assez loin pour permettre à l'étudiant de saisir l'ampleur et la complexité des sujets fort variés qui constituent la géographie des transports.

Le premier chapitre (p. 9-36) est intitulé « Les techniques de transports ». Ici, l'auteur aborde successivement les techniques ayant trait au transport de marchandises, celles se rapportant au transport de voyageurs et enfin le cas spécial des techniques de circulation « invisible » (postes, télécommunications, diffusion de l'information, flux bancaires et autres flux financiers). Soit dit en passant que bien peu de travaux (excepté ceux de Jean Labasse en France) ont été faits sous ce dernier thème, sans doute à cause des difficultés de documentation et du caractère fragmentaire de bien des statistiques dans ce domaine. Dans le deuxième chapitre, intitulé « Le marché des transports » (p. 37-63), l'auteur décrit l'évolution du rôle des transports dans l'économie mondiale : d'abord subordonnés aux exigences du commerce avant les grandes découvertes, les transports ont ensuite dominé le commerce mondial dans la mesure où les transporteurs ont pu dicter leurs conditions aux grandes entreprises industrielles et commerciales qui étaient en quête de marchés plus vastes. Ce n'est que depuis peu que les grandes sociétés sont elles-mêmes entrées dans le marché des transports au moyen de la « conteneurisation » et d'un mono-