

Eugène Pépin, Géographie de la circulation aérienne

Raymonde Caralp

Revue de géographie de Lyon, Année 1957, Volume 32, Numéro 3  
p. 264 - 265

[Voir l'article en ligne](#)

Page 264 de cet article

## Avertissement

L'éditeur du site « PERSEE » – le Ministère de la jeunesse, de l'éducation nationale et de la recherche, Direction de l'enseignement supérieur, Sous-direction des bibliothèques et de la documentation – détient la propriété intellectuelle et les droits d'exploitation. A ce titre il est titulaire des droits d'auteur et du droit sui generis du producteur de bases de données sur ce site conformément à la loi n°98-536 du 1er juillet 1998 relative aux bases de données.

Les oeuvres reproduites sur le site « PERSEE » sont protégées par les dispositions générales du Code de la propriété intellectuelle.

### Droits et devoirs des utilisateurs

Pour un usage strictement privé, la simple reproduction du contenu de ce site est libre.

Pour un usage scientifique ou pédagogique, à des fins de recherches, d'enseignement ou de communication excluant toute exploitation commerciale, la reproduction et la communication au public du contenu de ce site sont autorisées, sous réserve que celles-ci servent d'illustration, ne soient pas substantielles et ne soient pas expressément limitées (plans ou photographies). La mention Le Ministère de la jeunesse, de l'éducation nationale et de la recherche, Direction de l'enseignement supérieur, Sous-direction des bibliothèques et de la documentation sur chaque reproduction tirée du site est obligatoire ainsi que le nom de la revue et- lorsqu'ils sont indiqués - le nom de l'auteur et la référence du document reproduit.

Toute autre reproduction ou communication au public, intégrale ou substantielle du contenu de ce site, par quelque procédé que ce soit, de l'éditeur original de l'oeuvre, de l'auteur et de ses ayants droit.

La reproduction et l'exploitation des photographies et des plans, y compris à des fins commerciales, doivent être autorisés par l'éditeur du site, Le Ministère de la jeunesse, de l'éducation nationale et de la recherche, Direction de l'enseignement supérieur, Sous-direction des bibliothèques et de la documentation (voir <http://www.sup.adc.education.fr/bib/> ). La source et les crédits devront toujours être mentionnés.

versement qu'implique l'irruption d'une civilisation de type industriel dans des populations encore au stade tribal; ne nous dissimulons pas que la « philosophie du progrès » est loin d'être de consentement universel! Le côté financier des choses, investissement par l'intérieur ou aide extérieure, est examiné de près par Jacques Parizeau. Pierre George, enfin, dans le seul chapitre nettement géographique du livre, montre comment la transformation de régions sous-développées est poursuivie en économie socialiste, particulièrement en Ouzbékistan.

Ainsi est placée sous des éclairages divers la question qui tourmente le plus le monde présent. Ce recueil plein de substance vient à son heure. L'information, la compétence, la liberté et la largeur de vues des hommes de formations très diverses qui y ont collaboré, l'objectivité que dans l'ensemble ils s'appliquent à garder, le recommandent à l'attention de tout esprit réfléchi. La Bibliographie qui l'accompagne sera des plus appréciées.

Comme l'écrit Alfred Sauvy dans la préface, « sans avoir la prétention de livrer des solutions toutes faites, ni de commander aux événements, la recherche scientifique en matière sociale s'efforce d'éclairer la route de ceux qui sont placés devant les responsabilités. Elles sont, en l'occurrence, particulièrement lourdes ». De cette lourdeur des responsabilités qui pèsent sur les dirigeants, on pouvait être certain d'avance, mais, ce livre lu, on en est inexorablement pénétré.

*André Gibert.*

Eugène PEPIN. — **Géographie de la circulation aérienne.** Paris, Gallimard, Coll. Géographie humaine 1956, in-8°, 341 p., cartes, fig. XVI, pl. h. t., préface de E. WARNER.

La collection de Géographie humaine vient de s'enrichir d'un nouveau volume sur les phénomènes de circulation<sup>1</sup>. Il s'agit, cette fois du transport aérien.

L'introduction expose l'objet du livre : la circulation aérienne civile avec le réseau invisible des voies aériennes, les aérodromes, les grands courants de circulation.

La première partie est un historique, du voyage de Pilatre de Rozier en 1783 à l'époque actuelle en passant par les dirigeables de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et le premier vol du plus lourd que l'air de Wright en 1903. Les progrès ont été incessants depuis 1903. La première guerre mondiale a été un stimulant. L'« Entre deux guerres » a vu les premiers services de passagers, l'ébauche des liaisons intercontinentales, les traversées des océans, le survol des pôles, le tour du monde tandis que se fondaient les grandes compagnies de navigation aérienne. Cependant en 1938 l'avion ne transporte que 1 % des voyageurs et 0,01 % du tonnage des marchandises circulant dans le monde. De 1939 à 1941 le rôle des pays européens diminue mais celui des Etats-Unis ne cesse de croître. Les transports militaires des U.S.A. (Air Transport Command) sont dotés de moyens considérables. En 1944, trois mille avions parcourent 600 millions de milles transportant plus de 100.000 tonnes de matériel et plus d'un million deux cent mille hommes sur les routes de l'Atlantique Nord vers l'Europe, de l'Atlantique Sud vers l'Afrique et le Proche Orient, de l'Alaska vers le front russe, du Pacifique vers l'Australie. La Grande-Bretagne s'organise aussi et fait fonctionner un pont aérien Canada-Iles Britanniques. L'ampleur de ces transports de guerre entraîne le développement de l'infrastructure, l'utilisation des prévisions météorologiques, le perfectionnement du matériel. 1945 marque la rentrée en scène de l'aviation civile avec

---

1. Rappelons en effet dans la même collection: la « Géographie des chemins de fer » par M. BLANCHARD et la « Géographie de la circulation sur les continents » par R. CAPOT-REY.