

Spelt, J. *The urban development in South Central Ontario*.  
Utrecht, 195. 241 pp. Thèse de doctorat en géographie.

Pierre Camu

Volume 2, numéro 3, 1957

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/020079ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/020079ar>

[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

Camu, P. (1957). Compte rendu de [Spelt, J. *The urban development in South Central Ontario*. Utrecht, 195. 241 pp. Thèse de doctorat en géographie.] *Cahiers de géographie du Québec*, 2(3), 164–165. <https://doi.org/10.7202/020079ar>

Nous regrettons l'absence totale de cartes et graphiques et le trop petit nombre de tableaux dans un livre excellent.

Pierre CAMU

CHAPIN, F. Stuart Jr., **Urban land use planning**. New York, Harper & Brothers, 1957. xv + 397 pp., ill.

L'auteur se propose ici un double objectif : d'une part, repérer et ordonner les matériaux théoriques susceptibles de guider le travail d'aménagement urbain et, d'autre part, exposer les techniques d'analyse auxquelles ont recours chercheurs et urbanistes dans l'élaboration des plans de développement des villes.

La première partie de l'ouvrage se présente comme une recherche des fondements théoriques de l'aménagement de l'espace urbain. Chapin examine à ce propos les principales tentatives théoriques (celles de Burgess, McKenzie, Firey, Hoyt, Harris et Ullman, etc.), centrées ou bien sur l'explication économique ou bien sur l'explication sociologique. Son souci est de marquer — à l'intention du praticien, comme il le souligne — la place respective des facteurs d'ordre économique et des facteurs d'ordre sociologique dans la constitution du paysage urbain. L'urbaniste doit tenir compte à la fois des deux catégories de facteurs, mais aussi d'une troisième exigence : son plan doit se concilier avec « l'intérêt public ».

Chapin considère son exposé comme un premier pas vers ce qu'il appelle nettement de ses vœux : une théorie de l'aménagement de l'espace urbain. Il révèle ainsi son ambition : « Pour en arriver à l'élaboration d'un cadre théorique susceptible de guider le travail de l'urbaniste, il peut être indiqué de commencer par une synthèse des travaux disponibles et par une mise en ordre de concepts empruntés aux diverses disciplines « pures » qui intéressent, à quelque titre, l'urbaniste » (p. 5). Projet sans doute légitime, mais qui suppose dissipée l'équivoque fondamentale qui caractérise la perspective de l'auteur dans cette première partie de l'ouvrage. Il tente, en effet, de construire un modèle intégrant les divers facteurs dont doit tenir compte l'urbaniste, mais sa perspective n'est pas la même selon qu'il s'agit des facteurs économiques et sociologiques ou selon qu'il s'agit de « l'intérêt public ». Dans le premier cas, il résume les tentatives d'explication proposées par divers chercheurs, tandis que, dans le second cas, il veut montrer en quel sens l'urbaniste doit se préoccuper, dans l'application, de « l'intérêt public ».

Il y a là, à notre sens, juxtaposition de deux types de modèles, irréductibles l'un à l'autre, un « modèle d'application » et un « modèle d'explication ». Il est bien évident qu'on ne peut réussir à intégrer en un seul modèle cohérent ces deux types de modèles. Ou bien ce serait attendre de la science des enseignements immédiatement traductibles en politiques. La nécessité s'impose d'une doctrine de l'urbanisme ; elle présuppose, pour une large part, une théorie de l'aménagement urbain, mais elle ne se confond pas avec cette dernière.

L'ouvrage se recommande toutefois par la présentation claire qu'on y trouve de nombreuses techniques utilisées dans les recherches préparatoires à la mise au point d'un plan directeur d'urbanisme : techniques de l'étude économique, de l'étude de l'emploi et de la main-d'œuvre, de l'analyse démographique, de l'étude de l'utilisation du sol, etc. La seconde partie du livre, la plus longue, est ainsi consacrée aux techniques de recherche. Enfin, une troisième partie décrit le processus lui-même de mise au point du plan destiné à régir l'utilisation de l'espace urbain.

Le livre tient son originalité et sa richesse tout particulièrement de ces deux dernières parties. Il constitue par là un instrument de travail dont pourront tirer grand profit l'urbaniste et les chercheurs appelés à collaborer à son œuvre.

Yves MARTIN

SPELT, J. **The urban development in South Central Ontario**. Utrecht, 1955. 241 pp. Thèse de doctorat en géographie.

Les études de géographie urbaine ne sont pas tellement nombreuses au Canada. La bibliographie préparée par la Division de la géographie d'Ottawa sur les études de villes nous indique un grand nombre de titres, mais si on y regarde de près, on s'aperçoit que les études vrai-

ment géographiques sont rares. Blanchard et Taylor ont été des pionniers ici, en ce domaine, le premier avec sa monographie de la ville de Québec, le deuxième avec son étude *Urban Geography*. Voici qu'un groupe de villes est étudié dans son ensemble et dans son contexte géographique.

Il s'agit du développement urbain de la partie sud-centrale de l'Ontario, c'est-à-dire la zone d'influence commerciale de Toronto. Nous ne discutons pas ici des mérites de telle ou telle méthode employée dans la délimitation d'une zone d'influence métropolitaine. La série de cartes qui accompagne le volume permet de comprendre la méthode utilisée par l'auteur, méthode qui se défend.

Ce qui nous plaît, c'est que l'auteur a délaissé ou, disons, mis de côté l'étude des caractéristiques physiques pour s'attaquer tout de suite à son sujet. Peut-être va-t-il trop loin, jusqu'à négliger totalement les facteurs de situation, site, terrain et relief. C'est quand même rafraîchissant de lire une thèse comme celle-ci, sans être obligé, en guise d'introduction classique, de digérer d'abord cent pages de texte sur la morphologie, le climat, les sols et la végétation. En dix pages, l'auteur explique l'essentiel de la géographie physique de la région.

La méthode historique est fort à l'honneur. Ne s'agit-il pas d'histoire économique autant que de géographie urbaine? Ainsi en témoignent les titres de chapitres : les premiers colons 1780-1820, l'expansion vers le Nord 1820-1850, la construction des chemins de fer 1850-1881, la poussée de l'industrie manufacturière moderne 1881-1911, pour en arriver au chapitre final, prédominance urbaine 1911-1951.

Chaque chapitre est construit de la même façon : un aperçu du développement, suivi d'une étude des activités économiques et d'une analyse des villes de l'époque. L'auteur résume et reprend à la fin du chapitre, le thème du début, la croissance urbaine.

Regrettons l'absence de photographies et illustrations, de vieux plans de villes, mais félicitons l'éditeur d'avoir songé à présenter les cartes dans une pochette à la fin ; on peut ainsi lire le texte tout en suivant sur la carte le développement urbain.

Pierre CAMU

MAYER, H. M. **The Port of Chicago and the St. Lawrence Seaway.** Research Paper No. 49, Dept. of Geography, the University of Chicago, 1957. 17-283 pp. Cartes, graphiques et illustrations.

Nous ne sommes pas les seuls, ici, à Québec, à nous poser la question suivante : « Quels seront les effets de la canalisation du Saint-Laurent sur le port local ? » Les Montréalais se posent souvent la question, avec, en certains milieux, plus d'inquiétude que jamais. Mais elles sont rares les administrations municipales ou portuaires qui ont étudié le problème et qui ont essayé de prévoir les effets de la nouvelle voie navigable et les conséquences qui en découlent. Nous n'avons pas encore d'études sérieuses et pourtant, au printemps de 1959, la canalisation sera un fait accompli.

À Chicago on a demandé au professeur Mayer d'étudier la question. Il donne un exemple du genre d'études faites dans l'un des grands ports de l'intérieur des Grands-Lacs et l'un de ceux qui, vraisemblablement, vont accroître leur trafic après l'ouverture des nouveaux canaux du Saint-Laurent. Son étude est un modèle à suivre, si l'on croit qu'il n'est pas encore trop tard pour déterminer la portée du projet sur l'économie portuaire locale.

Le port de Chicago inclut cinq ports situés dans le fond du lac Michigan ainsi que deux canaux intérieurs d'accès qui relient la région métropolitaine au Mississipi. Les ports sont ceux de : 1. *Chicago* ; 2. *Calumet* ; 3. *Indiana* ; 4. *Buffington* ; et, 5. *Gary* ; les deux canaux sont : la rivière Chicago et ses affluents qui portent le nom de *Chicago Sanitary and Ship Canal* dans les environs de la ville ; et, 2° le *Calumet Sag Channel*, un chenal qui réunit le lac Calumet à la rivière du même nom. Il s'agit d'un ensemble portuaire plus complexe que ce que nous connaissons au Canada, avec un trafic total de plus de 71 millions de tonnes en 1955 (tonnes de 2,000 livres), comparé à Montréal par exemple, le plus grand port du Canada, qui enregistre un tonnage total de 18 millions de tonnes la même année.

L'auteur décrit les installations portuaires, les aménagements nouveaux et le trafic local et étranger, il compare ce trafic à celui des autres ports des Grands-Lacs, il analyse et discute les