

Economic Atlas of Ontario / Atlas économique de l'Ontario.
Atlas bilingue préparé par le Département de géographie de
l'université de Toronto, sous la direction de W.G. Dean. Publié
pour le gouvernement de l'Ontario par l'University of Toronto
Press, Toronto, 1969, 113 planches, 384 cartes, 158 cartouches,
79 graphiques.

Jean Raveneau

Volume 13, Number 29, 1969

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/020870ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/020870ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Raveneau, J. (1969). Review of [*Economic Atlas of Ontario / Atlas économique de l'Ontario*. Atlas bilingue préparé par le Département de géographie de l'université de Toronto, sous la direction de W.G. Dean. Publié pour le gouvernement de l'Ontario par l'University of Toronto Press, Toronto, 1969, 113 planches, 384 cartes, 158 cartouches, 79 graphiques.] *Cahiers de géographie du Québec*, 13(29), 261–266. <https://doi.org/10.7202/020870ar>

COMPTES-RENDUS BIBLIOGRAPHIQUES ET NOTICES SIGNALÉTIQUES

ATLAS ÉCONOMIQUE DE L'ONTARIO

Economic Atlas of Ontario / Atlas économique de l'Ontario. Atlas bilingue préparé par le Département de géographie de l'université de Toronto, sous la direction de W.G. Dean. Publié pour le gouvernement de l'Ontario par l'University of Toronto Press, Toronto, 1969, 113 planches, 384 cartes, 158 cartouches, 79 graphiques. \$75.00

Depuis la parution de l'Atlas du Canada, en 1957, la publication de l'Atlas économique de l'Ontario est sans doute l'oeuvre la plus monumentale réalisée au pays en matière de cartographie thématique. Les principales provinces ont déjà édité des atlas économiques plus ou moins complets et dont les qualités graphiques sont très inégales¹. Mais aucun d'eux ne saurait rivaliser avec le chef-d'oeuvre des géographes et cartographes ontariens.

L'Atlas économique de l'Ontario est le résultat, depuis 1962, de sept années d'un travail considérable réalisé fondamentalement par l'équipe des professeurs et étudiants du Département de géographie de l'université de Toronto, dirigée par monsieur W.G. Dean. Cette équipe, soutenue matériellement et moralement par le Gouvernement de l'Ontario, a également bénéficié du concours des chercheurs de plusieurs autres universités ontariennes. Le fruit de cette fructueuse coopération gouvernement-université est une oeuvre avancée sur le plan conceptuel, d'une présentation graphique extrêmement soignée et attrayante, et dont le texte bilingue est à la portée des lecteurs anglophones et francophones.

I - UN ATLAS VOLUMINEUX

a) *Une ventilation équilibrée des faits représentés*

L'analyse des thèmes et du volume des diverses sections de l'Atlas, nous donne une idée de l'éventail des données utilisées en vue de présenter le visage économique de la province.

¹ *British Columbia Atlas of Resources*, British Columbia Natural Resources Conference, Department of Lands and Forests, Victoria, British Columbia, 1956. 92 pages, 48 cartes.

Economic Atlas of Manitoba, Department of Industry and Commerce, Winnipeg, Manitoba, 1960, 81 pages, 37 cartes.

Atlas du Québec / Atlas of Quebec, ministère de l'Industrie et du Commerce, Québec, 1967. Agriculture, 47 planches; population, 29 planches; activités industrielles, 23 planches; secteur tertiaire, 32 planches.

Atlas of Alberta, Department of Geography, University of Alberta, Edmonton, and Government of Alberta. En préparation, 165 planches.

Atlas of Saskatchewan, University Bookstore, University of Saskatchewan, 1969. 250 pages, 150 planches, 600 cartes.

Tableau 1

<i>Sections</i>	<i>Nombre de planches</i>	<i>Nombre de cartes</i>	<i>Nombre moyen de cartes par planche</i>
Synthèse économique	7	35	5,0
Population	23	59	2,6
Manufactures	15	53	3,5
Ressources (primaires)	6	13	2,2
Commerce	5	15	3,0
Agriculture	13	66	5,1
Récréation	14	40	2,9
Transports et communications	13	25	1,9
Administration (et vie politique)	13	74	5,7
Cartes de référence	4	4	1
TOTAL	113	384	3,4

Sur les 10 sections de l'Atlas, 5 ont un chiffre de 13, 14 ou 15 planches, et aucune n'occupe une place disproportionnée ou dérisoire par rapport aux autres ou par rapport à son importance dans l'économie. La section population est la plus importante, ce qui est parfaitement justifié. L'agriculture occupe autant de place que les manufactures, mais c'est plus en raison de la pléthore de statistiques la concernant que de son importance réelle dans l'économie de la province. Le grand nombre de cartes administratives et politiques tient au fait qu'il s'agit de cartes à petite échelle illustrant l'évolution historique des limites administratives et de l'électorat. On remarque enfin l'importance réservée à la récréation qui occupe plus de 12% des planches de l'Atlas.

b) Des sections d'un contenu original

Nous ne citerons pas le contenu de toutes les planches. Nous nous limiterons ici à décrire les caractères marquants de chaque section : données nouvelles, ou traitement statistique et graphique original de ces données.

1 – SYNTHÈSE ÉCONOMIQUE

Cette section est la première de l'Atlas, ce qui peut paraître paradoxal à première vue pour le géographe habitué à procéder à la synthèse en dernier lieu, après une série d'analyses. Pour le lecteur profane et pressé, il est sans doute plus facile de passer du général au particulier, après avoir acquis une vue d'ensemble des caractéristiques de la province. La synthèse est composée des thèmes suivants :

- paysages économiques : il s'agit en réalité d'une carte d'utilisation du sol généralisée ;
- comparaison de l'Ontario par rapport aux autres provinces selon divers critères économiques et la population ;
- classification fonctionnelle des villes ;
- utilisation du sol et expansion urbaine des principales villes ;
- indice de prospérité économique des comtés et des centres de plus de 1 000 habitants d'après une vingtaine de variables.

2 – POPULATION

C'est la section la plus volumineuse en raison de l'importance du sujet dans le cadre de l'économie. Elle débute par une série de cartes de répartition dont l'échelle s'agrandit progressivement, depuis l'ensemble de la province jusqu'au coeur du Toronto métropolitain. La carte de répartition dans l'Ontario méridional (planche 8) est un chef-d'oeuvre cartographique : les points de population sont représentés négativement en blanc sur un fond noir, et l'effet général est celui d'une vision nocturne du phénomène. Dans le Toronto métropolitain et le centre ville, on a représenté non seulement la population nocturne telle que donnée par le recensement, mais aussi la population à son lieu de travail. On analyse ensuite l'évolution, la structure démographique, les caractéristiques culturelles, professionnelles et économiques, avec des comparaisons par rapport aux moyennes provinciales. Une seule planche est consacrée aux origines ethniques et à la population immigrée. Le fait français en Ontario est totalement ignoré.

La section se termine par une carte de « capacité du marché » qui illustre le pouvoir d'achat potentiel de la population en fonction de ses diverses caractéristiques analysées précédemment.

3 – INDUSTRIES MANUFACTURIÈRES

Cette section illustre l'évolution de l'emploi depuis 1871 et ses caractéristiques actuelles. Parmi les caractéristiques, on montre non seulement la nature des industries et le nombre d'employés, mais aussi la valeur ajoutée. Un quotient de localisation complexe indique le degré d'industrialisation des divers centres urbains à la fois pour l'ensemble et pour chaque groupe d'industries. Un indice de diversité traduit la spécialisation plus ou moins grande de ces centres (pl. 37) ; il est complété par un indice de concentration des établissements industriels (pl. 38). Une carte montre le mouvement des travailleurs dans l'espace.

4 – RESSOURCES PRIMAIRES

On analyse les ressources en eau et en énergie, la production des minéraux métalliques et l'industrie forestière. En plus du traitement traditionnel de ces données, on illustre la consommation et le coût des produits énergétiques.

5 – COMMERCE

Les centres urbains ont été classés en plusieurs niveaux selon l'importance de leur zone d'influence pour le commerce de détail et de gros. On montre également les rapports existant entre la localisation des collets-bleus et celle des collets-blancs à l'intérieur des grandes agglomérations urbaines.

6 – AGRICULTURE

Cette section est traitée de manière conventionnelle, à l'aide de la plupart des critères habituellement utilisés en cette matière dans les atlas. Cependant, on a représenté de nombreuses statistiques par canton ne figurant pas dans les documents officiels du recensement, mais que le Bureau fédéral de la statistique peut fournir sur demande spéciale : citons notamment le revenu agricole brut et le revenu tiré de la vente des divers produits agricoles, les investissements et les dépenses des fermes. En dernier lieu, les auteurs ont tenté de dégager des régions agricoles par l'analyse factorielle de 25 variables exprimée sous la forme d'un indice de diversité agricole.

7 – RECRÉATION

Il s'agit d'un secteur de l'économie rarement abordé dans les atlas et qui fait ici l'objet d'un traitement détaillé. On présente d'abord le potentiel récréatif des paysages par la sélection d'un certain nombre de traits morphologiques susceptibles d'une exploitation touristique. Puis on analyse les conditions climatiques et hydrologiques des

activités récréatives estivales et hivernales. L'importance même de ces activités est étudiée à travers ses diverses manifestations, dont la circulation routière estivale, la consommation de bière en été, les dépenses municipales consacrées à la récréation, la localisation des chalets et l'origine géographique des propriétaires, etc. . . Ces données nouvelles côtoient des données plus conventionnelles telles que la capacité d'hébergement et la provenance des touristes. La synthèse finale est obtenue par l'analyse factorielle de 40 variables.

8 – TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

On a représenté les transports terrestres, aériens, fluviaux et maritimes. La traditionnelle carte d'infrastructure du réseau de transport terrestre est doublée d'une carte d'accessibilité et d'une autre montrant l'évolution, rétrospective et prospective, du réseau. La carte du flux routier est accompagnée de diagrammes indiquant la variation saisonnière de la circulation en certains points choisis. Une planche illustre le flux des marchandises transportées par train et par camion. L'analyse factorielle de 14 facteurs conditionnant les transports complète l'étude. La section se termine par la représentation de l'aire de diffusion des postes de radio et de télévision.

9 – ADMINISTRATION ET VIE POLITIQUE

Un grand nombre de cartes à petite échelle retracent l'évolution des frontières de l'Ontario et des limites administratives intérieures depuis 1774. Une planche décrit les types de systèmes cadastraux. La marche du peuplement est illustrée par la date des premiers relevés d'arpentage dans chaque canton et par la date de constitution des municipalités. Le degré d'urbanisation et de prospérité des municipalités est traduit de manière indirecte par le type de plan et de service d'urbanisme de chacune d'elles. Le reste de la section consiste en une analyse des résultats des élections provinciales et fédérales depuis 1867.

10 – CARTES DE RÉFÉRENCE

Placées à la fin de l'Atlas, elles représentent les limites des comtés, cantons, districts, ainsi que le réseau hydrographique. Elles sont accompagnées de statistiques générales concernant les provinces canadiennes et l'Ontario.

Après avoir étudié le contenu de l'Atlas, analysons-en maintenant les caractéristiques générales de la conception et de la représentation graphique.

II – UNE CONCEPTION ORIGINALE DU TRAITEMENT DE L'INFORMATON ALLIÉE À UNE REPRÉSENTATION GRAPHIQUE DE GRANDE QUALITÉ

a) *Un traitement spatial et statistique raffiné des données*

1 – UNE REPRÉSENTATION PRIVILÉGIÉE DU FAIT URBAIN

En plus de la représentation des données à l'intérieur des comtés et des cantons, on a accordé, dans chaque section, une très grande place aux centres urbains. Ainsi, à petite échelle, on a illustré de nombreuses données relatives aux centres constitués de 1 000 habitants et plus. Les grandes agglomérations urbaines ont été représentées dans la plupart des sections, à une échelle variant entre 1 mille et 4 milles au pouce. Les auteurs ont également eu l'heureuse idée de représenter d'un seul tenant le *Golden Horseshoe*, c'est-à-dire la conurbation qui occupe la pointe ouest du lac Ontario, depuis Oshawa jusqu'à Niagara, en passant par Toronto, Hamilton et St. Catharines.

La concentration de la population dans le sud de la province a obligé les cartographes à représenter séparément les parties méridionale et septentrionale.

2 – UN CHOIX DE DONNÉES NOUVELLES

Au cours de l'analyse du contenu des sections, nous avons déjà souligné au passage toutes les informations relativement nouvelles mais souvent fondamentales que l'on n'a pas l'habitude de trouver dans ce genre d'atlas. Ces lacunes s'expliquent souvent par l'absence de statistiques, notamment en ce qui concerne les industries et les transports. Les auteurs de l'Atlas y ont remédié par des enquêtes spéciales ou de longues recherches. Ils ont insisté en particulier sur les aspects financiers ou monétaires de nombreux phénomènes : taxes, impôts, salaires, valeur ajoutée, marché, etc... Ce genre de données est souvent difficile à obtenir, mais il est d'une importance fondamentale dans le domaine économique.

3 – UN TRAITEMENT STATISTIQUE ÉLABORÉ DE L'INFORMATION

Beaucoup d'atlas ne sont que le simple prolongement des annuaires statistiques quand ils ne contiennent que des cartes d'inventaire illustrant les chiffres bruts des recensements. Dans l'Atlas de l'Ontario, les données sont présentées selon une véritable démarche géographique. On procède d'abord à l'illustration de la répartition des phénomènes, puis on passe à l'analyse des facteurs de cette répartition, à l'aide d'indices, de taux, de rapports ou de comparaisons plutôt que de chiffres absolus. Cette méthode de travail, qui met en relief les aspects dynamiques de l'économie de l'Ontario, a l'avantage d'éviter de présenter des cartes trop vite périmées. Enfin, chaque section fait l'objet d'une synthèse mettant en évidence les associations et les interdépendances spatiales. Les analyses et les synthèses sont effectuées à l'aide de l'arsenal statistique de base utilisé par la géographie américaine depuis une quinzaine d'années : coefficients de corrélation, de régression, analyse factorielle, etc... À notre connaissance, c'est le premier atlas économique qui présente des cartes dont les données de base ont été élaborées à l'aide de telles méthodes statistiques.

b) *Une représentation graphique conventionnelle mais de grande qualité*

La cartographie, réalisée sous la direction de monsieur G.J. Matthews, est vraiment une belle réussite. Mais à part la magnifique carte de population déjà mentionnée, on ne peut dire que cet atlas innove beaucoup en matière de procédés de représentation. Dans la majorité des planches, on utilise les plages de couleur ou les cercles proportionnels.

Toutes les planches sont en couleurs et certaines en comptent jusqu'à 21. Ces couleurs ont été admirablement choisies et elles sont un régal pour l'oeil. Elles constituent un auxiliaire efficace de la représentation des analyses statistiques raffinées. Mentionnons toutefois que la profusion trop abondante des catégories de certaines légendes rend la lecture difficile (planches 34 et 35, notamment) même si les couleurs sont bien choisies.

Les titres des cartes auraient sans doute gagné à être imprimés en caractères plus gros. Les échelles sont indiquées uniquement en milles. Ce luxueux atlas est d'un format pratique (13 x 18 pouces) qui le rend fort agréable à consulter.

c) *Un atlas bilingue*

Les commentaires de l'Atlas sont relativement succincts. Ils se bornent la plupart du temps à un bref exposé de la méthode d'analyse des données. Mais comme de nombreuses planches sont construites à partir d'indices statistiques complexes, le lecteur reste souvent sur sa faim en matière d'explications. Le format et la disposition des planches se prêtaient à un plus grand développement des commentaires, notamment en ce qui concerne les méthodes de traitement des données.

Rendre bilingues les commentaires et les légendes d'un atlas aussi volumineux apparaît au départ comme un gageure. Les auteurs de l'Atlas ont eu le courage et la persévérance de la tenir, malgré les nombreux obstacles d'une telle entreprise. On ne peut que les féliciter pour un effort aussi méritoire, à l'égard duquel les francophones ne peuvent rester insensibles.

Si la traduction française n'est pas parfaite disons, à la décharge du traducteur, qu'elle était loin d'être toujours facile. Par exemple, la traduction des descriptions de méthodes statistiques sophistiquées était souvent rendue cauchemardesque par l'absence d'un vocabulaire français approprié. Nous souhaitons toutefois que, dans une édition ou une réimpression ultérieure, le texte français soit révisé avec soin.

L'Atlas de l'Ontario présente un portrait détaillé des principales composantes de l'économie de cette province, aussi bien en ce qui concerne les facteurs de production que les potentialités des marchés. La masse d'informations qu'il contient en fait un instrument de travail de première classe pour toute personne concernée par la province, notamment le géographe. Celui-ci y trouvera également tout l'éventail des méthodes d'analyse statistique de base qui sont à sa disposition en matière de recherche géographique. Cet atlas constitue donc un modèle de genre sur bien des plans. Il est agréable à consulter. Son prix ne le met pas à la portée de toutes les bourses, mais disons qu'il est peu élevé eu égard à son volume et à sa présentation extrêmement soignée, pour ne pas dire luxueuse. En terminant, on ne peut que souligner une fois de plus l'intérêt que comporte une telle réalisation à l'intérieur d'un département de géographie. En effet, la préparation d'un atlas fournit la possibilité d'employer de nombreux étudiants durant l'été. Ceux-ci ont alors l'avantage de travailler sous la direction de leurs professeurs à des projets qui les initient à la recherche, et leur donnent souvent la matière nécessaire pour la rédaction de thèses ou de mémoires.

Jean RAVENEAU

TRANSPORTS

ACHILLES, F.W., *Hafenstandorte und Hafenfunktionen im Rhein-Ruhr-Gebiet*. Paderborn, Ferdinand Schöningh, 1967, 169 pages, illustrations, tableaux, références, résumé anglais (Bochumer Geographische Arbeiten, Heft 2).

BIRD, James, *Seaport Gateways of Australia*. Londres, Oxford University Press, 1968, illustrations, tableaux, références, index. 253 pages.

VIGARIÉ, André, *La circulation maritime*. Paris, Éditions M.-Th. Génin, 1968, 492 pages, illustrations, index (Géographie économique et sociale : Tome III : Géographie de la circulation, 2^e partie).

Il se publie actuellement peu d'ouvrages d'un intérêt vraiment général quant à l'analyse régionale et à la méthodologie dans le domaine de la géographie des transports. Lorsque l'on en trouve quelques-uns, il est donc utile de les recenser ensemble et d'en tirer des comparaisons, s'il y a lieu.

Rares sont les ouvrages d'ordre général, méthodologique ou thématique en géographie des transports ; les quelques ouvrages que l'on trouve sont bien trop descriptifs et ressemblent beaucoup plus à des catalogues de ports ou de longueurs de réseaux ferroviaires qu'à des travaux réellement informatifs et scientifiques. L'ouvrage du professeur Vigarié ne pêche pas par ces défauts : bien au contraire, il s'agit d'un travail de longue