

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.

Pierre Camu

Volume 2, numéro 3, 1957

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/020080ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/020080ar>

[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 [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.] *Cahiers de géographie du Québec*, 2(3), 165–166. <https://doi.org/10.7202/020080ar>

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

plans et possibilités des ports concurrents dans les Grands-Lacs. Il conclut que la zone portuaire de Chicago est un grand marché doté d'un arrière-pays fort étendu, d'un trafic de transbordement qui va en s'accroissant et d'un avenir plus qu'intéressant. Mais pour que cet avenir prometteur se concrétise il faut, entre autres choses, une administration portuaire unique qui contrôle toutes les installations situées dans la région métropolitaine. En guise de conclusion, l'auteur insiste sur la nécessité d'une commission régionale d'urbanisme ou, comme le dit l'auteur, d'une commission de planification régionale.

Pierre CAMU

CORBEL, Jean. **Les Karsts du Nord-Ouest de l'Europe et de quelques régions de comparaison. Étude sur le rôle du climat dans l'érosion des calcaires.** Institut des Études rhodaniennes de l'université de Lyon, Mémoires et Documents, Publication hors série de la *Revue de géographie de Lyon*, 1957. 541 pp. 163 planches. 100 photos hors texte. Bibliographie.

Il nous est agréable de signaler ici la publication de la thèse de M. Jean Corbel que plusieurs géographes canadiens ont eu le plaisir de connaître lors de son séjour au Canada l'an dernier. Cette thèse présente en effet un très grand intérêt pour tous ceux qu'intéresse la morphologie. Elle est le fruit d'une somme impressionnante de recherches qui ont duré une dizaine d'années et se sont étendues du 42^e au 80^e degré de latitude nord.

Dans une introduction, l'auteur fait d'abord un bref historique de la connaissance des problèmes karstiques, puis il discute des « bases du problème », les facteurs de la dissolution ; il définit ensuite le Karst et la terminologie karstique ; enfin, il situe et définit le cadre géographique de ses recherches, le Nord-Ouest de l'Europe. Les quatre autres parties de la thèse présentent successivement un tableau des Karsts se développant sous des climats arctiques et subarctiques dans le Nord-Ouest de l'Europe ; un tableau des *Karsts* se développant sous des climats océaniques frais dans le Nord-Ouest de l'Europe ; l'étude de quelques *Karsts* de comparaison dans les régions alpines et méditerranéennes (cette partie a été publiée séparément pour alléger la publication) ; un essai de généralisation des résultats obtenus montrant l'évolution de la morphologie karstique sous différents climats, dans différents reliefs, dans différents calcaires.

Cette dernière partie est évidemment la plus intéressante, même si l'on n'admet pas toutes les généralisations de l'auteur. Il semble exister en effet dans certaines régions du Nord canadien, comparables par la structure géologique et le climat à celles qu'a étudiées l'auteur, des formes et des agencements de formes ainsi que des absences de formes, qui incitent quelquefois à conclure autrement que ne le fait M. Corbel. Signalons également les magnifiques photos à la fin du volume, ainsi que l'abondante bibliographie.

Louis TROTIER