

STELTER, Gilbert A. et Alan F. ARTIBISE, éd(s.), *The Canadian City: Essays in Urban History*. Toronto, McClelland and Stewart, 1977. 454 p. \$5.95.

Brian Young

Volume 32, numéro 1, juin 1978

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/303681ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/303681ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (imprimé)

1492-1383 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Young, B. (1978). Compte rendu de [STELTER, Gilbert A. et Alan F. ARTIBISE, éd(s.), *The Canadian City: Essays in Urban History*. Toronto, McClelland and Stewart, 1977. 454 p. \$5.95.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 32(1), 111–113. <https://doi.org/10.7202/303681ar>

STELTER, Gilbert A. et Alan F. ARTIBISE, édés., *The Canadian City: Essays in Urban History*. Toronto, McClelland and Stewart, 1977, 454 pp., \$5.95.

Le premier recueil d'articles en histoire urbaine publié au Canada, *The Canadian City*, regroupe les travaux de spécialistes connus — F. Armstrong, M. Careless, M. Katz, W. Acheson, J.-C. Robert et P.-A. Linteau — et ceux d'historiens plus jeunes comme W. Van Nus de l'Université Concordia et Derek Holdsworth de l'Université de Colombie-Britannique. L'ouvrage repose sur une définition très large de l'histoire urbaine et comprend des articles sur les réformes municipales, les structures sociales, l'éducation en milieu urbain, l'urbanisme, l'architecture, etc. La bibliographie, qui regroupe les titres par thèmes et par régions, est excellente. On y a inclus une série de « guides du promeneur » ce qui renforce l'impression d'un ouvrage à la fois agréable et sérieux.

Cette collection est le fruit des efforts conjugués de Stelter et Artibise pour promouvoir l'histoire urbaine au Canada. Professeur à l'Université de Guelph, Gilbert Stelter est aussi président du Comité d'histoire urbaine de la Société historique du Canada. Alan Artibise, de l'Université Victoria, est rédacteur de la *Revue d'histoire urbaine*.

Il faut féliciter les directeurs de la collection pour le choix des cartes, graphiques et photographies, à l'exception, cependant, d'un tableau incom-

préhensible qui dépare l'article de Robert et Linteau (p. 25). Une revision plus attentive aurait évité d'attribuer à J.-C. Robert l'ouvrage de J.-P. Bernard, *Les Rouges, libéralisme, nationalisme et anti-cléricalisme au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle* (p. 454).

Le lecteur retrouve dans cet ouvrage les thèmes classiques des études urbaines au Canada. F. Armstrong démontre que le développement de Toronto ne suit pas les quatre étapes prévues dans le modèle de N.S.B. Gras, puisque, dans la capitale ontarienne, la mise en place des manufactures et des communications chevauche en quelque sorte l'étape de concentration commerciale. Van Nus et Holdsworth montrent à quel point la population canadienne-anglaise valorisait le logement unifamilial, véritable symbole social. Dans un des meilleurs articles de ce recueil, Alan Gowans cherche à établir que l'architecture traduit rarement les goûts individuels mais est surtout un art à l'usage et à la ressemblance de l'«*Establishment*» (p. 220). La contribution de Katz, tirée de son étude sur la ville d'Hamilton, porte sur l'inégalité sociale et sur la mobilité des citadins. Dans un article sur la concentration de la propriété à Montréal en 1825, [paru d'abord dans RHAF, vol. 28, no 1, juin 1974], Robert et Linteau montrent l'existence d'un capitalisme foncier avec une forte présence de Canadiens français. Suzanne Cross soutient que l'urbanisation a fort bien pu accroître l'influence de l'Église catholique du fait que les ouvrières devaient confier aux religieuses la garde de leurs enfants, ce qui favorisait la diffusion dans la masse d'un certain modèle religieux (p. 276).

Le «*metropolitanism*», loin d'être une approche révolue apparaît comme le thème majeur de cet ouvrage collectif. Rejetant la théorie de la frontière naguère soutenue par Frank Underhill, Careless montre que les gouvernements municipaux de l'Ouest se conforment au modèle qui prévaut dans l'est du pays. Au lieu de pratiques caractéristiques de la démocratie «*de frontière*», l'auteur y découvre la domination d'une élite urbaine dynamique, tout comme à Montréal et à Toronto. Personne ne sera étonné de lire que le chemin de fer a joué un rôle déterminant dans l'Ouest et que les nouvelles villes de Winnipeg, Vancouver, Calgary et Edmonton ont toutes l'ambition de devenir d'importants centres métropolitains, à l'instar des villes de l'Est du Canada. Ce thème est repris par d'autres collaborateurs. Robert Stamp observe que le système d'éducation à Calgary est plus près de celui du sud de l'Ontario que des institutions que l'on trouve ailleurs en Alberta. Acheson, dans une étude solidement documentée, montre l'impuissance des hommes d'affaires des provinces maritimes face à l'assaut des intérêts impérialistes représentés par les entrepreneurs montréalais.

D'une façon générale, nous notons que les auteurs évitent les généralisations bien que, souvent, les faits qu'ils font ressortir suggèrent d'intéressantes comparaisons. On voit même Stelter féliciter les historiens traditionnels pour ce qu'il appelle leur «*strong sense of time and place*» et mettre en garde M. Katz contre la tentation d'étendre ses observations sur Hamilton à d'autres villes, comme Montréal par exemple (p. 427). Ainsi

se trouvent écartées toutes possibilités de comparaison, voire d'explication. Car, comment analyser la relation entre ethnicité et propriété foncière, ou encore, l'impact d'une masse de jeunes femmes célibataires dans la société montréalaise sans référence au contexte canadien dans son ensemble.

Il nous manque une vue globale du développement urbain au Canada. Sans nier leur spécificité, il faut reconnaître que les villes canadiennes du XIX<sup>e</sup> siècle ne forment pas des univers séparés, mais sont toutes soumises à un procès économique commun, ainsi que le fait remarquer John Kellett dans le contexte de l'Angleterre, *The Impact of Railways in Victorian Cities*). Créations de l'âge industriel et de celui du chemin de fer, ces villes n'offrent aucune résistance aux pires effets de l'industrialisation puisque, généralement, elles ne possèdent pas ces institutions protectrices associées aux villes préindustrielles. Même les villes qui avaient une armature traditionnelle, comme Québec par exemple, ne surent pas se protéger. La plupart n'avaient pas de remparts pour arrêter la marche du « progrès », non plus qu'une élite déjà en place et assez forte pour s'opposer à l'idéologie darwiniste et à l'expansion des structures étatiques centralisées.

L'image qui se dégage de ces articles est celle de villes sales, où les hommes sont exploités par une élite qui manipule la boutique, le marché, la politique, l'architecture, les écoles et l'idéologie nationale. Les hommes d'affaires du XIX<sup>e</sup> siècle n'eurent aucun égard pour des mouvements aussi anachroniques que ceux de Papineau ou des « Grits » et bâtirent les villes neuves en fonction de leurs seuls besoins. D'un bout à l'autre du pays, les ouvriers, les immigrants et les femmes n'entraient pas en ligne de compte dans la mise en place des institutions urbaines ou dans l'élaboration des idéologies. Le Canada, nous assurent les directeurs de la collection, a échappé aux pires excès de l'urbanisation qui caractérisent les villes américaines du XIX<sup>e</sup> siècle. Cet avantage, si toutefois il existe, n'est-il pas seulement une question de degrés ?

*Université McGill*

BRIAN YOUNG