

**Beauvais, Suzanne J. *Les véhicules d'incendie sur commande : nécessité technologique ou construction sociale ?* Ottawa : Musée des sciences et de la technologie du Canada, 2003. Pp. viii, 86. Illustrations, bibliographie, index**

Jean-François Auger

Volume 32, numéro 2, spring 2004

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1015721ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1015721ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Urban History Review / Revue d'histoire urbaine

ISSN

0703-0428 (imprimé)

1918-5138 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Auger, J.-F. (2004). Compte rendu de [Beauvais, Suzanne J. *Les véhicules d'incendie sur commande : nécessité technologique ou construction sociale ?* Ottawa : Musée des sciences et de la technologie du Canada, 2003. Pp. viii, 86. Illustrations, bibliographie, index]. *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, 32(2), 63–64. <https://doi.org/10.7202/1015721ar>

*growth*) en contexte urbain américain. Il faut réduire l'étalement urbain, améliorer les transports en commun, tout en préservant des objectifs de croissance et de réduction des inégalités. Toutefois, l'auteure fait observer que la croissance intelligente peut parfois s'apparenter à la préservation de conditions avantageuses et d'un milieu social homogène, à ce que la littérature nomme le phénomène NIMBY (pas chez moi).

Le livre se termine sur une interrogation : sommes-nous en train d'assister à l'émergence d'un système urbain nord-américain? Il est évident que la ville canadienne n'a pas connu le ghetto noir, mais elle possède ses quartiers ethnoculturels. Elle est étalée, mais des efforts de recentralisation ont été entrepris. La banlieue a été préférée par beaucoup de citoyens, certes, mais la ville canadienne reste plus dense et moins polarisée. Elle est aussi, depuis peu, gouvernée de manière différente, grâce aux fusions municipales et à la formation de mégacités.

Le livre a de grands mérites. La somme des informations rassemblées est impressionnante. Mais il y a un envers de la médaille : plusieurs sont inexactes. Des erreurs de chiffres, des erreurs dans les tableaux et quelques autres erreurs nuisent à un texte stimulant et, dans l'ensemble, juste. Que Toronto soit la deuxième métropole du Canada, après Montréal qui a près de 5 millions d'habitants (170), est impardonnable pour quiconque connaît quelque peu le Canada.

Louis Guay  
Université Laval

---

**Beauvais, Suzanne J. *Les véhicules d'incendie sur commande : nécessité technologique ou construction sociale ?* Ottawa : Musée des sciences et de la technologie du Canada, 2003. Pp. viii, 86. Illustrations, bibliographie, index.**

Il aurait été souhaitable de faire porter à cette grande plaquette le titre *Histoire des véhicules d'incendie spécialisés pour les municipalités au Canada, 1945-1965*, de sorte qu'on évaluerait rapidement l'intérêt de son contenu. Entre les deux couvertures, Suzanne Beauvais, conservatrice adjointe au Musée des sciences et de la technologie du Canada, met en œuvre des documents inédits ayant appartenu à des constructeurs de véhicules d'incendie. On ne peut que féliciter l'auteure d'avoir découvert plusieurs boîtes d'archives, dorénavant rassemblées dans la collection des transports terrestres du musée, la féliciter d'autant plus que, par mesure d'économie, les compagnies privées négligent souvent de préserver leurs documents anciens. Afin de compléter cette documentation originale, l'auteure a étendu ses recherches, minutieusement, dans les archives des villes de Montréal, Ottawa et Toronto ; elle a interrogé des manufacturiers, des pompiers, des assureurs ; et, enfin, elle a dépouillé des périodiques spécialisés dans les affaires municipales et la lutte contre les incendies. Aucune étude à ce jour n'avait reposé sur un terrain si largement ratissé, parce que ceux qui se commettent dans des livres sur le sujet, souvent peu enclins au travail d'érudition, ne sont pas tant des historiens que des pompiers à la retraite et des collectionneurs de véhicules anciens.

L'auteure démontre habilement que, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale jusqu'à la signature du pacte de l'automobile avec les États-Unis en 1965, les constructeurs de véhicules d'incendie tiraient profit d'une production spécialisée sur mesure. Au cours de cette période, les municipalités canadiennes se constituèrent une flotte de véhicules d'incendie qui, face à une population grandissante, répondait aux nouvelles normes de la protection civile. Soumises aux pressions des assureurs, qui constataient une augmentation de la valeur des pertes matérielles causées par les incendies, elles étaient invitées à remplacer régulièrement les véhicules périmés. En réponse à cette demande, on aurait pu s'attendre à ce que les compagnies American LaFrance, Bickle (renommée plus tard Bickle-Seagrave et King Seagrave) et Thibault, les trois principaux constructeurs, produisissent des véhicules d'incendie sur des chaînes de montage à l'instar des constructeurs automobiles américains. Tant s'en faut, affirme l'auteure. Par une étude attentive des ateliers de production, elle nous montre des ouvriers spécialisés construisant des véhicules d'incendie sur mesure, selon les spécifications des services d'incendie municipaux. Ainsi la normalisation de cette industrie ne s'imposa-t-elle jamais comme un avantage décisif aux yeux des constructeurs qui, en s'ajustant à la demande au cas par cas, nichaient dans un marché difficile d'accès, et qui, pour préserver cet avantage stratégique, maintenaient des relations de clientélisme avec les municipalités. À tout prendre de cette démonstration, Suzanne Beauvais contribue au courant historiographique sur l'histoire économique des entreprises manufacturières de petite taille.

L'ouvrage aborde également l'historiographie économique nationaliste, d'après laquelle la domination de l'économie canadienne par des entreprises étrangères, américaines surtout, n'a pas favorisé le développement industriel et technologique du Canada. Il est vrai que chez Thibault, détenue par des capitaux en totalité canadiens depuis sa fondation en 1908, des ouvriers spécialisés inventèrent des procédés et des produits nouveaux tels que des pompes et des échelles. Cependant, que l'on insiste sur le cas de cette compagnie, pour la présenter comme une exception importante à l'historiographie économique nationaliste, risque de rendre une image déformée de l'industrie d'équipement de transport. C'est un fait statistique que, au cours de la période à l'étude, les entreprises américaines contrôlaient la majorité des activités de ce secteur industriel. À telles enseignes qu'elles détenaient davantage de brevets d'invention canadiens — issus de la recherche et développement au sud du 45<sup>e</sup> parallèle — que leurs rivales canadiennes. En outre, d'après les données mêmes de l'auteure pour l'année 1961, la compagnie Thibault s'accaparaient 52 % du marché des véhicules d'incendie avec une technologie canadienne, alors que la part restante appartenait à des compagnies, soit propriétés de capitaux américains, soit sous licences d'exploitation de brevets détenus par des compagnies américaines. En dehors de ces réserves, la présente étude engage la discussion sur les généralisations de l'historiographie économique nationaliste, qui, à n'en pas douter, n'ont pas fini de soulever la controverse chez les historiens.

À partir de listes de production, Suzanne Beauvais expose

le premier portrait statistique de l'industrie canadienne des véhicules d'incendie. Nous constatons, désappointés, que des problèmes importants se posent dans plus d'un graphique à colonnes et que le portrait perd ainsi de son intérêt. Premièrement, la lecture de deux graphiques pose problème, parce que, en l'absence de signalement de données manquantes sur la compagnie Thibault, ils suggèrent qu'elle entrât sur le marché en 1961 (graphiques 4a-b) ; on aurait pourtant évité cette confusion, et augmenté du coup la précision, par une disposition des données en tableau numérique, — dans lequel les données manquantes auraient été signalées par la mention non disponible. Un second problème lié aux listes de la compagnie Thibault se trouve dans le graphique de la production totale des entreprises en pourcentage du total de la production de véhicules d'incendie au Canada (graphique 6) : si, faute de données complètes, on ne connaît pas la production totale de véhicules d'incendie au Canada, il est erroné de calculer la part de marché détenue par une compagnie, comme l'a tenté l'auteure, en vain. Enfin, on ne peut pas être certain de la valeur des données sur la production de Bickle ; car, à la suite d'une comparaison des données, nous constatons que le total de la production de véhicules d'incendie par année varie d'un graphique à l'autre (graphiques 4a, 5 et 6). L'auteure n'a donc pas suffisamment critiqué ses données pour nous permettre de savoir avec quelle précaution les utiliser.

Compte tenu du fait que Suzanne Beauvais défend une position située en histoire économique, les lecteurs de cette revue pourraient ne pas apercevoir sa contribution qui, sans être très importante, touche quand même un peu à l'histoire urbaine. Bornant leurs études à la période du dix-neuvième siècle, les historiens des villes canadiennes ont traité, chacun à leur manière, des techniques de combat contre les incendies, de la législation municipale pour protéger la population en cas de déflagrations, de l'installation de réseaux de bornes-fontaines, de la mise en place de services d'incendie et de tant d'autres thèmes connexes. Aucune recherche n'avait cependant étudié le rôle des municipalités dans la conception de véhicules d'incendie. Tout historien intéressé à développer le sujet aura cette plaquette pour point de départ ; car, enfin, il faudra bien écrire un jour l'histoire des véhicules d'incendie, depuis l'autopompe hippomobile de jadis jusqu'au camion motorisé de naguère.

Jean-François Auger  
Centre interuniversitaire de recherche sur la science  
et la technologie  
Université du Québec à Montréal

---

**Rogers, Millard F., Jr. *John Nolen and Mariemont: Building a New Town in Ohio*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2001. Pp. xiv, 260. Illustrations, bibliography, index. US\$45.00 (hardcover).**

Millard Rogers has produced a highly anticipated book on planner John Nolen (1869–1937) and his masterpiece new town of Mariemont (c. 1921), Ohio. *John Nolen and Mariemont: Building a New Town in Ohio* is the first book-length academic treatment

of the conception and construction of this American garden city, replacing Warren Wright Parks's *The Mariemont Story* (1967) as the most comprehensive treatment of Mariemont's early years. It straddles the line between local chronicle and broader community history. It is a narrative of locally prominent heroic individuals striving to realize their dream in suburban living, yet Rogers makes extensive use of important archival and historical resources that are usually beyond the grasp of the local chronicler. Few community histories match Rogers's level of meticulous detail and prodigious research. By poring over the thousands of pages related to Mariemont in the John Nolen Papers at Cornell University, the author has reconstructed conversations between principal players to give a broad account of the consultation between planner and clients, and of the planning design, architectural programming, engineering, and construction.

Rogers, director emeritus of the Cincinnati Art Museum, is a long-time resident of Mariemont. Rogers previously published a book on Mary Emery, Mariemont's benefactor, and his executive role in the Mariemont Preservation Foundation has given him an intimacy with the town's origins that few outsiders could duplicate. Perhaps these factors shaped his decision to tell Mariemont's story from the point of view of its founders, limiting his detailed account of its history to its first decades and giving only a vague sense of the people who lived there. This is "top down" history. Left out of the story are some of the details one might expect from community studies oriented more toward social history. For example, Rogers dismisses an otherwise promising discussion of racial exclusion in Mariemont with a single paragraph that suggests it was common practice in the 1920s (177), without even footnoting scholarship available on the subject of restricted communities.

There are some blind spots in this study relating especially to class relations. Rogers claims that "Mariemont was not promoted as a philanthropy" (xi), yet in contemporary newspaper accounts of Mariemont's introduction, the town was hailed as a model town for workingmen.<sup>1</sup> While Charles Livingood, one of Emery's business advisors and overseer of Mariemont's creation, was sometimes frustrated by Mariemont's association with philanthropic enterprise, Emery's money and benevolent ambitions framed the project as philanthropic from the beginning.<sup>2</sup> Livingood used his influence and daily involvement in Mariemont's development to gradually undermine Emery's vision, yet this was not directly recognized in this study. Having looked at their correspondence in the Nolen Papers myself, I was struck by Livingood's snobbish attitude and near contempt toward "workingmen." He typically suggested "simple" and "sturdy" names for streets where the "common" people would live (Oak Street, Maple Street, Cherry Street), reserving more eloquent nomenclature for the neighbourhoods housing the elevated classes. Rogers seemed at times to conflate socio-economic diversity with being middle class. He wrote that "most of Mariemont's residents were middle class in 1926. This socio-economic character was intended from the beginning," even though he also noted that the village was "proposed for all classes of people." (182).