Document généré le 25 juin 2025 01:08

Recherches sociographiques

Le déclin du port de Québec et la reconversion économique à la fin du XIXe siècle. Une évaluation de la pertinence de l'hypothèse du *staple*

André Lemelin

Volume 22, numéro 2, 1981

La ville de Québec

URI : https://id.erudit.org/iderudit/055928ar
DOI : https://doi.org/10.7202/055928ar

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

Département de sociologie, Faculté des sciences sociales, Université Laval

ISSN

0034-1282 (imprimé)
1705-6225 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cet article

Lemelin, A. (1981). Le déclin du port de Québec et la reconversion économique à la fin du XIXe siècle. Une évaluation de la pertinence de l'hypothèse du *staple*. *Recherches sociographiques*, *22*(2), 155–186. https://doi.org/10.7202/055928ar

Résumé de l'article

L'hypothèse du *staple* a joué un rôle de premier plan dans l'interprétation de l'histoire économique du Canada. Suivant cette hypothèse, le développement économique d'un pays neuf résulte deseffets d'entraînement créés par l'exportation d'un produit de base (*staple).* Or, le commerce du bois équarri, et la construction navale qu'il a suscitée, ont fait la fortune du port de Québec au XIXe siècle. Le déclin rapide de ces activités a laissé l'économie locale en panne. La reconversion qui suivit échappe au modèle dérivé de l'hypothèse du *staple.* Une approche d'inspiration keynésienne et fondée sur l'analyse des espaces économiques serait plus adéquate.

Tous droits réservés © Recherches sociographiques, Université Laval, 1981

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

LE DÉCLIN DU PORT DE QUÉBEC ET LA RECONVERSION ÉCONOMIQUE À LA FIN DU XIX^{e} SIÈCLE

Une évaluation de la pertinence de l'hypothèse du *staple* *

L'hypothèse du *staple* a joué un rôle de premier plan dans l'interprétation de l'histoire économique du Canada. Suivant cette hypothèse, le développement économique d'un pays neuf résulte des effets d'entraînement créés par l'exportation d'un produit de base (*staple*). Or, le commerce du bois équarri, et la construction navale qu'il a suscitée, ont fait la fortune du port de Québec au XIX^{e} siècle. Le déclin rapide de ces activités a laissé l'économie locale en panne. La reconversion qui suivit échappe au modèle dérivé de l'hypothèse du *staple*. Une approche d'inspiration keynésienne et fondée sur l'analyse des espaces économiques serait plus adéquate.

Dès l'aube du XVII^{e} siècle, au début de la colonisation des rives du Saint-Laurent, Québec fut le port de mer, la forteresse et le siège du gouvernement de toute la région du bassin du Saint-Laurent. Au XIX^{e} siècle, l'expansion du commerce du bois équarri contribua à accroître encore davantage l'importance de Québec, principal port d'expédition. Les chantiers navals de Québec étaient même à cette époque parmi les plus importants de l'empire britannique. La ville semblait promise à un brillant avenir.

Mais en l'espace de deux courtes décennies, entre 1875 et 1895, la construction navale et l'expédition du bois, qui avaient fait la prospérité de Québec, se sont brutalement effondrées. Au même moment, la croissance de Montréal s'accélérait: c'est là que se faisait la manutention des nouveaux

* Je tiens à rendre hommage au professeur Alexander Gerschenkron, qui, en 1974, m'a poussé à travailler sur l'histoire du port de Québec. Je veux surtout remercier le professeur Albert Faucher, qui m'avait initié à l'histoire économique, et dont les encouragements et les conseils récents m'ont aidé à compléter cet essai. Il va sans dire que je demeure le seul responsable de mes erreurs et omissions.

produits d'exportation et des importations nécessaires à l'expansion vers l'Ouest de la jeune économie canadienne. Québec fut même dépouillée d'une partie de son rôle politique lorsqu'en 1867, Ottawa devint la capitale de la Confédération canadienne. Les rêves s'évanouissaient en fumée.

À première vue, il aurait dû y avoir un exode massif de la population de Québec vers Montréal, où l'on pouvait trouver de l'emploi, non seulement dans le transport et le commerce, mais aussi dans le secteur manufacturier naissant. Il n'en fut rien. Au contraire, il y eut même à Québec une légère augmentation de la population, ce qui est remarquable en l'occurrence.

Le présent essai a pour but d'analyser l'évolution du port et de la ville de Québec à la fin du XIX[e] siècle. Nous ferons usage d'un schéma d'explication largement utilisé dans l'étude du développement économique du Canada et connu dans la littérature anglophone sous le nom de *staple hypothesis.* Nous verrons que ce schéma permet de comprendre la croissance et le déclin du port de Québec mais qu'il faut chercher ailleurs l'explication du maintien subséquent de l'activité économique. Accessoirement, le lecteur pourra constater que les grands thèmes des discussions sur la stratégie économique à suivre pour la ville de Québec n'ont guère changé depuis cent ans.

I. L'HYPOTHÈSE DU *STAPLE*

a) *Les précurseurs*

L'historien économiste américain G.S. Callender est reconnu pour avoir été parmi les premiers à signaler l'importance de l'exportation de produits de base (*staple*) dans le développement de pays neufs. Citant Adam Smith, Callender écrit en 1909 :

> « Peut-être est-il vrai, en général, que "la colonie d'un pays civilisé qui prend possession d'un pays en friche ou d'un pays si peu peuplé que les autochtones cèdent facilement la place aux nouveaux colons, cette colonie progresse plus facilement en richesse et en grandeur que toute autre société humaine." [1] Mais ce progrès ne se réalise pas à moins que la colonie ne possède des marchés où elle peut disposer de ses produits de base. L'histoire de la colonisation moderne n'offre pas un seul exemple d'un pays nouvellement colonisé qui ait joui d'une prospérité économique tant soit peu considérable, ou qui ait connu un progrès social notable, sans un commerce florissant avec d'autres collectivités. Ce rôle dominant du commerce étranger dans la vie économique peut être considéré comme la caractéristique principale d'une économie coloniale. La raison de cela devient apparente lorsqu'on considère brièvement les conditions économiques qui prévalent dans les pays neufs. Le seul avantage marqué que possèdent de telles collectivités par rapport aux vieux pays dans la production de la richesse se trouve dans l'abondance de leurs ressources naturelles. À tout autre égard, elles sont bien plus susceptibles d'être désavantagées qu'avantagées. » (CALLENDER, 1965 ; ch II, p 6.)

1. Cette citation de Smith est tirée de *Wealth of Nations*, Livre IV, chapitre vii. Toutes les citations ont été traduites par l'auteur.

Il y a là l'ébauche d'une théorie du développement. Les conditions de la croissance accélérée sont: l'abondance de ressources naturelles, l'absence de pressions démographiques (faible densité de population) et une demande vigoureuse des marchés étrangers pour les produits de base que tire le pays de ses ressources naturelles.

MACKINTOSH (1923) reprend les idées de Callender et propose de les appliquer à l'étude du développement économique du Canada. Mais c'est à Harold A. Innis que revient le mérite d'avoir utilisé l'hypothèse du *staple* pour unifier en un schéma intégré les faits apparemment disparates de l'histoire économique canadienne.

b) *Innis*

On ne saurait surestimer l'influence qu'a eue le célèbre essai de H.A. INNIS (1920) sur la traite des fourrures au Canada. Il est vrai que l'historien n'est pas allé jusqu'à formuler une théorie explicite du développement. On trouve néanmoins un énoncé assez clair, dans un autre de ses écrits. (INNIS, 1956.)

Les colonies étaient loin d'être auto-suffisantes. Elles dépendaient de l'exportation des produits de base, en échange desquels elles pouvaient importer les biens qu'elles ne produisaient pas. Mais, et c'est le point crucial souligné par Innis, les exportations en provenance des colonies étaient rarement égales en volume aux importations, de sorte que les armateurs étaient toujours aux prises avec un problème de déséquilibre entre le cargo transporté à l'aller et au retour. Les efforts des armateurs pour éviter les traversées à vide auraient donc joué un rôle important dans le développement du Canada.

Parlant du commerce du bois équarri au XIX^{e} siècle, qui nous intéresse de plus près, Innis écrit:

> « Marchandise de fort volume et de faible densité, [le bois] pouvait être flotté au fil des longs cours d'eau continentaux et, avec la fabrication de navires, il devenait son propre moyen de transport vers la Grande-Bretagne. Avec un lourd cargo au retour et beaucoup d'espace vide au départ [de la Grande-Bretagne], ses effets furent le contraire de ceux du commerce des fourrures, et des colons en grand nombre furent transportés de préférence au lest. La progression rapide de la colonisation, particulièrement après 1820, fut suivie par l'expansion rapide de l'agriculture, surtout dans le Haut-Canada. Une production agricole accrue, blé et farine, dans les régions nouvellement colonisées du Haut-Canada conduisit à des revendications pour la construction de canaux à travers la péninsule du Niagara et sur le haut Saint-Laurent. Les difficultés du financement de la construction des canaux dans des régions nouvellement colonisées, et une demande croissante de transport bon marché contribuèrent, conjointement avec la dépression de la décennie de 1830 et avec les fortes fluctuations cycliques d'une économie qui dépendait largement du commerce du bois équarri, au déclenchement de la Rébellion de 1837, au Rapport de Lord Durham, à l'Acte d'Union et à la création d'une structure financière capable de soutenir la construction accélérée de canaux. » (INNIS, 1956: 146.)

Voilà pourquoi, monsieur, votre fille est muette !

Bien que cette citation particulière ne rende pas tout à fait justice à la contribution d'Innis, elle semble bien résumer les principales caractéristiques de son approche. Celle-ci est décrite de façon plus générale par Buckley :

> « Il était profondément intéressé à la croissance culturelle du Canada et il lie les changements politiques et sociaux importants au Canada à des facteurs économiques, mais dans son analyse du développement économique sous-jacent, l'unité d'investigation n'est pas l'économie régionale coloniale ou nationale, mais une économie internationale dont l'économie régionale est une modeste partie. L'extension de l'économie internationale à partir de ses centres en Europe et, plus tard, aux États-Unis à la grandeur du bassin de l'Atlantique, vers le Pacifique et le monde en général, cette extension n'est jamais perdue de vue. Dans le traitement qu'il a fait de la croissance de cette unité [d'investigation], la technologie était plus fondamentale que les ressources naturelles, et il accordait une attention particulière aux techniques de transport et de communication. Les éléments des environnements physiques des régions périphériques qui supportèrent successivement les industries de *staples* étaient déterminés par l'évolution des techniques. L'émergence de nouveaux *staples* et les ressources naturelles sur lesquelles ils reposaient n'expliquaient alors que les directions de la croissance économique à l'intérieur de l'économie internationale. » (BUCKLEY, 1958 : 440.)

On peut donc dire qu'Innis, tel qu'interprété par Buckley, spécialise et généralise tout à la fois l'hypothèse de Callender. Il la spécialise en ce qu'il accorde un rôle prépondérant à la technologie, et plus particulièrement aux moyens de transport, comme agent d'intégration entre les marchés et les ressources naturelles. Mais il la généralise en ce qu'il cherche à dégager l'influence des facteurs économiques sur l'évolution culturelle, sociale et politique du pays.

c) *North*

Aux États-Unis, l'hypothèse du *staple* a été redécouverte par D.C. NORTH (1955), qui a le mérite d'avoir cherché à lui donner une formulation rigoureuse en tant que théorie de la localisation et du développement régional. Au départ, North rejette le modèle aujourd'hui associé à ROSTOW (1960), qui présente l'évolution d'une région comme une succession d'étapes de développement qui s'enchaînent plus ou moins mécaniquement. Il écrit :

> « Lorsque cette suite d'étapes est confrontée à l'histoire économique de certaines régions d'Amérique, il surgit deux objections. 1. Ces étapes offrent fort peu de ressemblance au développement réel des régions. En outre, elles ne jettent aucune lumière sur les causes de croissance et de changement. De toute évidence, une théorie de croissance économique régionale devrait être centrée sur les facteurs qui suscitent ou entravent le développement. 2. Bien plus, si nous voulons un modèle normatif de la façon dont les régions devraient croître, en vue d'analyser les causes du développement interrompu ou du déclin relatif, alors cette suite d'étapes est fort peu utile et elle est même trompeuse par l'accent qu'elle met sur le besoin de l'industrialisation (et ses difficultés). » (NORTH, 1955 : 245.)

À partir de l'approche préconisée par Innis, North entreprend alors d'énoncer une théorie de la croissance économique régionale. Il identifie deux conditions pour que cette théorie soit applicable : que le cadre institutionnel

soit celui de la maximisation capitaliste du profit ; qu'il y ait absence de pression démographique excessive (*strictures imposed by population pressures*). North remplace aussi le concept de *staple* par celui, plus général, de produit exportable (*exportable commodity*), de façon à inclure les produits des secteurs secondaire et tertiaire. Mais, comme le font Innis et les autres, il fait reposer sa théorie sur le fait que « le développement d'un produit exportable reflétait un avantage comparé dans les coûts relatifs de la production, y compris les coûts de transport » (p. 248 ; traduction libre). La citation qui suit, quoiqu'un peu longue, révèle les traits saillants de cette théorie :

> « 1. Pour les besoins des économistes, il faudrait redéfinir le concept de région pour souligner que le principe de cohésion unificatrice d'une région, au-delà des ressemblances géographiques, c'est son développement à partir d'une même base d'exportation [...]
>
> « 2. Le succès de la base d'exportation a été le facteur déterminant du taux de croissance des régions [...]
>
> « 3. L'importance de la base d'exportation résulte de son rôle premier dans la détermination du niveau de revenu absolu et *per capita* dans une région, et par conséquent dans la détermination de la quantité d'activités secondaires et tertiaires de la région [...], des caractéristiques de l'industrie auxiliaire, des caractéristiques de la main-d'œuvre, de la répartition du peuplement et de la configuration de l'urbanisation, des mentalités sociales et politiques de la région et de sa vulnérabilité aux fluctuations de revenus et d'emplois.
>
> « 4. Dans une région jeune, la dépendance est renforcée par les efforts concertés des résidents pour réduire les coûts de transformation et de transfert [...], ainsi que par la tendance qu'ont les détenteurs de capital de l'extérieur à réinvestir dans le *staple* existant.
>
> « 5. Certaines régions, à cause d'avantages de localisation, ont développé une base d'exportation de produits manufacturés, mais ceci n'est pas une étape nécessaire pour la croissance soutenue de toutes les régions. Le succès de la base d'exportation engendrera passablement d'industries secondaires et tertiaires. Cette industrie locale contribuera en toute vraisemblance à élargir la base d'exportation à mesure qu'une région se développera.
>
> « 6. La croissance des régions a eu tendance à être inégale. Un accroissement donné de la demande pour les exportations de la région (ou une réduction significative des coûts de transformation ou de transfert) a eu sur cette région un effet multiplié, suscitant un accroissement des investissements, non seulement dans l'industrie d'exportation, mais dans tous les autres domaines de l'activité économique.
>
> « 7. À mesure que le revenu d'une région croîtra, les épargnes locales auront tendance à se déverser dans de nouveaux types d'activités [...] en conséquence, les bases d'exportation des régions tendent à se diversifier et elles tendent à perdre leur identité comme régions. » (*Id.* : 257-258.)

Prenant le contre-pied du modèle de développement par étape, North insiste donc sur l'idée que l'industrialisation n'est pas une condition *sine qua non* de la croissance économique. Ce qui compte, selon lui, c'est l'existence d'un produit exportable, quel qu'il soit. Cet argument le conduit à énoncer un principe tout à fait pertinent à l'étude de l'histoire de la ville de Québec :

> « Puisque la croissance d'une région est liée au succès de sa base d'exportation, nous devons examiner plus en détail les raisons de la croissance, du déclin et du changement dans la base d'exportation. De toute évidence, le déclin d'un produit exportable doit s'accompagner de la croissance d'autres [produits exportables], sans quoi une région peut être laissée en panne. » (*Id.* : 254.)

Cette proposition a deux implications, quoique l'auteur ne les souligne pas explicitement. D'abord, étant donné sa définition d'une région, il est possible que la transition d'un produit exportable à l'autre modifie les frontières des régions de telle manière que certaines sous-régions soient en quelque sorte laissées pour compte. Comme nous le verrons, c'est un peu le sort qu'a connu Québec dans la vaste région du bassin du Saint-Laurent. La seconde implication, c'est que l'existence d'un produit de base d'exportation est un facteur de croissance irremplaçable. En toute justice, nous devons supposer que c'est d'une croissance accélérée dont parle North. Néanmoins, et même sans perdre de vue les restrictions qu'il impose lui-même à son modèle, il se trouve bon nombre d'économistes qui ne sont pas d'accord.[2]

d) *Caves et Holton*

R.E. CAVES et R.A. HOLTON (1959) identifient trois facteurs stratégiques dans le développement économique du Canada : l'exportation de produits de base, la croissance de la population, et l'évolution de l'économie canadienne vers la maturité. On voit donc que leur point de vue par rapport à l'hypothèse du *staple* est plus éclectique que celui de North. Néanmoins, ils établissent des liens assez serrés entre la croissance de la population et l'exportation de produits de base, suivant en cela d'assez près l'approche d'Innis.

L'hypothèse du *staple* est ici, plus que tout autre chose, une théorie de l'accumulation du capital et de la localisation industrielle. (P.30.) La définition proposée d'un *staple* est la suivante :

> « C'est un produit qui a un fort contenu de ressources naturelles. Sa fabrication doit se faire au moins en partie sur place, ne fût-ce, de façon triviale, que pour l'arracher à la nature. Le *staple* est un produit qui n'exige pas de transformation complexe impliquant de grandes quantités de travail ou des aptitudes rares. (Ceci n'empêche pas l'utilisation de forts montants de capital, comme ce fut d'ailleurs le cas pour la plupart des *staples* du Canada.) Le *staple* est un produit qui peut supporter ses propres frais de transport et qui est en demande sur le marché international. » (CAVES et HOLTON, 1959 : 31.)

Caves et Holton résument en quelques lignes la dynamique de la croissance canadienne, selon l'hypothèse du *staple* :

> « Ces *staples*, demandés à l'étranger, procurèrent des devises étrangères avec lesquelles le Canada finança la croissance de son capital et l'importation de ses produits de consommation manufacturés. La croissance des autres secteurs de l'économie suivit ensuite le développement des industries d'exportation. À mesure que croissaient la population et les occasions d'investir, grâce à la croissance des industries d'exportations, la taille du marché grandit suffisamment pour soutenir un nombre croissant d'industries manufacturières qui fabriquaient des biens auparavant importés. Une partie des ressources agricoles qui avaient été orientées vers la production pour fins d'exportation s'attachèrent à fournir le marché

2. Voir, en particulier : BUCKLEY, 1958.

> domestique. Les industries de transformation se développèrent ainsi que les services publics, le commerce de détail et de gros, et le secteur tertiaire. Toute cette activité trouve sa source première dans le grand commerce d'exportation des *staples.* » (*Id.* : 141.)

Parlant de l'étude du développement régional, Caves et Holton soutiennent que l'un des grands avantages de l'hypothèse du *staple* est de pouvoir être utilisée pour expliquer, non seulement la croissance d'un pays, mais aussi la croissance de régions à l'intérieur de ce pays. (P. 141.) Ils entreprennent ensuite de définir les régions du Canada et, ce faisant, ils regroupent l'Ontario et le Québec sous l'appellation de Canada central. Bien sûr, il ne leur échappe pas que l'Ontario est très différent du Québec. Mais si on laisse de côté les caractéristiques non économiques, la similitude entre les deux provinces est évidente. (P.145.) On ne peut certainement pas reprocher aux auteurs d'avoir choisi les provinces comme étant les entités géographiques les plus petites qu'ils puissent utiliser pour constituer leurs régions. Mais, comme nous le verrons bientôt, le regroupement de l'Ontario et du Québec en une seule région viole la définition de région selon North.

Bien que Caves et Holton n'aient pas cherché à étudier les différences interrégionales à l'intérieur des provinces, ils étaient tout à fait conscients du problème de la croissance régionale ralentie, puisque le sort des provinces atlantiques dans leur ensemble fut semblable à celui du port de Québec. D'abord, ils s'attachent à montrer comment des différences interrégionales peuvent persister, à la fois dans le revenu *per capita* et dans le produit régional (l'équivalent régional du produit intérieur brut). (Pp. 164–169.) Plus intéressante encore pour nous est l'analyse qu'ils font des conditions dans lesquelles une région en panne s'industrialisera en dépit d'une croissance ralentie. (Pp. 174–182.) Évidemment, si les économies d'échelle sont importantes et les coûts de transport peu élevés, l'industrialisation boudera la région en panne au profit d'une région voisine où l'expansion du marché est plus rapide. Mais sinon, il sera plus rentable de fabriquer sur place certains biens de consommation plutôt que de les importer de la région voisine, et le marché local parviendra à attirer une partie de l'industrie. Quant aux industries de fabrication des biens de capital, elles s'établiront plutôt dans la région à croissance accélérée, surtout si cette croissance est liée à une activité économique qui fait appel à une utilisation du capital plus intense que l'activité dominante de la région à croissance ralentie. Or, selon Caves et Holton, lorsque s'est développée au Canada une agriculture orientée vers l'exportation, cette activité exigeait davantage de capital que les activités économiques traditionnelles de l'Est.

Il faut aussi se garder des illusions d'optique. Par exemple, s'il se trouve que la région au développement plus lent a, elle aussi, une base d'exportation, son moindre degré d'industrialisation pourrait être dû au fait que son produit clé se prête moins bien à une transformation plus poussée préalable à l'exportation. Finalement, Caves et Holton soulignent le rôle important des

anticipations. À l'époque du peuplement des plaines de l'Ouest et de la construction des chemins de fer transcontinentaux, les yeux des entrepreneurs étaient certainement attirés plutôt vers l'Ouest que vers l'Atlantique.

e) *Watkins*

À un moment où l'hypothèse du *staple* semble en voie de perdre la faveur des historiens économistes canadiens, M.H. WATKINS (1963) cherche à réévaluer la pertinence de cette hypothèse par rapport au cas canadien. Pour ce faire, il commence par clairement circonscrire le champ d'application de l'hypothèse du *staple*. Selon lui, cette hypothèse, et la théorie qu'elle sous-tend,[3] concernent exclusivement le cas particulier d'un pays « neuf ». Ce qui caractérise un pays neuf, c'est d'abord un rapport favorable entre la population et l'étendue du territoire (c'est-à-dire une faible densité de peuplement). Ensuite, le développement économique d'un pays neuf n'est pas entravé par la tradition.

S'inspirant ensuite de North et de Caves et Holton, entre autres, Watkins énonce une théorie de la croissance économique fondée sur l'hypothèse du *staple* :

> « L'hypothèse fondamentale de la théorie du *staple* est que l'exportation de *staples* est le secteur de pointe de l'économie et bat la marche de la croissance économique. Le marché domestique limité, peut-être même inexistant au début, et les proportions entre les facteurs, une grande abondance de territoire par rapport à la main-d'œuvre et au capital, créent un avantage comparé dans l'exportation de produits à forte intensité de ressources naturelles, ou de *staples*. Le développement économique sera un processus de diversification à partir d'une base d'exportation. Le concept central d'une théorie du *staple*, par conséquent, est l'effet d'entraînement du secteur d'exportation, c'est-à-dire l'impact de l'activité d'exportation sur l'économie domestique et la société. Donc, pour construire une théorie du *staple*, il est nécessaire de faire une classification de ces effets d'entraînement et d'en indiquer les déterminants. » (WATKINS, 1963 : 144.)

Watkins met donc l'accent sur les effets d'entraînement : l'expansion de la production du secteur exportateur crée des demandes et des disponibilités qui sont autant d'occasions d'investissements profitables. C'est par ces investissements que se réalise le processus de diversification de l'économie.

Supposons que sont fixés la dotation du pays en ressources naturelles et son environnement international (incluant la demande de marché et les réseaux de transport). Une fois définies ces conditions, ce qui détermine la nature et l'intensité des effets d'entraînement, ce sont les caractéristiques mêmes du produit de base exporté. Suivant HIRSCHMAN (1958), Watkins distingue trois types de liens d'entraînement : les liens en amont, les liens en aval et les liens de demande finale. Les liens en amont (*backward linkages*) sont une mesure de

3. Watkins est le premier à utiliser l'expression « *staple theory* » pour désigner une théorie du développement basée sur l'hypothèse du *staple*.

l'incitation à investir dans la fabrication des intrants nécessaires au secteur exportateur. Parmi les effets en amont les plus importants, Watkins mentionne la construction de systèmes de transport pour le produit de base. Les liens en aval (*forward linkages*) sont une mesure de l'incitation à investir dans les secteurs qui utilisent le produit de base comme intrant. La forme la plus banale d'effet en aval est la transformation plus poussée de la ressource avant l'exportation. Enfin, les liens de demande finale sont une mesure de l'incitation à investir dans la fabrication de biens de consommation pour le marché domestique qui se crée grâce aux revenus engendrés directement ou indirectement par l'activité exportatrice. (Notons que la classification de Hirschman a conduit à des travaux de recherche sur des économies contemporaines, visant à évaluer les liens en amont et en aval à l'aide de tableaux d'échanges intersectoriels. Par cette technique, on essaie de repérer les secteurs clés à privilégier ou d'identifier les grappes industrielles à développer solidairement.)

Comme North, Watkins se demande ce qu'il advient lorsque, comme cela doit inévitablement se produire à long terme, les conditions favorables à l'exportation du produit de base disparaissent. La poursuite de la croissance exige alors suffisamment de souplesse et de capacité d'innovation pour que les ressources mobilisées pour l'activité exportatrice soient réaffectées à la production d'autres biens, destinés à l'exportation ou au marché domestique.

f) *Faucher*

Il n'est pas rigoureusement exact de ranger Albert FAUCHER parmi les praticiens de l'hypothèse du *staple*. Mais c'est à lui (1957 et 1973, ch. 4 et 5) que l'on doit l'analyse la plus limpide du déclin du port de Québec. En outre, il y a entre Faucher et Innis une parenté de pensée indéniable, de sorte que l'hypothèse du *staple* n'est pas absente de la lecture que fait Faucher des événements historiques. Cette parenté de pensée ressort avec évidence au premier chapitre du second ouvrage. Par exemple :

> « Par le biais des localisations économiques soumises à l'action du progrès technique, nous essayons de comprendre pourquoi, dans l'univers auquel appartient l'économie du XIX^e^ siècle, se développent des inégalités entre les diverses sections de cet univers, et comment la province de Québec se situe par rapport à la tendance des activités dominantes à se concentrer en certains lieux. Les incidences de cette tendance, et donc l'impact de celle-ci sur les composantes géographiques, diffèrent selon les stades d'évolution technologique auxquels correspondent différentes formes d'accumulation de capital, à savoir : la canalisation, la construction des chemins de fer, l'industrialisation et la mécanisation agricole, la formation des complexes sidérurgiques, dans le cadre chronologique du XIX^e^ siècle. » (FAUCHER, 1973 : 13.)

Et encore :

> « Les changements économiques ont des conséquences sociales, et les situations sociales influent sur les comportements économiques, positivement ou négativement. » (*Id.* : 15.)

On retrouve là l'essentiel d'Innis : l'importance des échanges internationaux, le rôle central du progrès technologique (et en particulier de l'évolution des techniques de transport) et l'interaction de l'économique et du social. Mais le concept d'espace économique, qui sert ici de principe unificateur dans l'analyse, est d'une plus grande portée que l'hypothèse du *staple* :

> « On peut donner de l'espace économique une définition négative et une définition positive. L'espace économique n'est pas une aire d'opération constituée d'éléments homogènes ou juxtaposés, non plus que cette réalité définie par les géographes ou les sociologues lorsque ceux-ci parlent, par exemple, d'une communauté rassemblée dans un espace concret et homogène ; il n'est pas non plus cette réalité contenue à l'intérieur de frontières politiques. L'espace économique se définit par un réseau de relations qui réunit les facteurs nécessaires pour obtenir un résultat économique. Il peut donc y avoir autant d'espaces économiques qu'il y a d'entreprises économiques. Ainsi, à l'entreprise sidérurgique en voie de développement au dernier quart du XIX^e^ siècle, correspond un espace économique qui déborde les cadres d'une seule juridiction politique. » (*Id.* : 14.)

Et, citant l'*Encyclopédie française*, Faucher ajoute :

> « Pour l'école française qui a développé cette notion, l'espace économique est un phénomène de 'région polarisée', c'est-à-dire, 'un espace hétérogène dont les diverses parties sont complémentaires et entretiennent entre elles et tout spécialement avec les pôles dominants, plus d'échanges qu'avec la région voisine'... C'est un 'champ de forces', *i.e.* une aire d'influences économiques. » (*Id.* : 15.)

Pour Faucher, c'est donc la configuration du réseau des échanges économiques qui définit la structure des espaces économiques. Ceux-ci prennent forme sous l'impulsion des forces dynamiques de la minimisation (capitaliste) des coûts d'approvisionnement. Les changements technologiques, en modifiant les structures de coûts, particulièrement des coûts de transport, font varier les valeurs relatives des ressources et entraînent ainsi des changements dans la configuration des échanges et dans la localisation économique. Réciproquement, les occasions de profit jouent le rôle de *stimuli* au changement technologique en incitant les entrepreneurs à innover. C'est cette grille d'analyse qu'utilise Faucher pour analyser les causes et les effets des exportations de *staples* et pour étudier la dynamique du développement économique.

Comparons la notion d'espace économique de Faucher avec la définition de région chez North. Pour ce dernier, la région se caractérise par une base d'exportation commune. Comme nous l'avons déjà souligné, la définition de North implique que la transition d'un produit exportable à l'autre peut modifier les limites géographiques d'une région. L'un des mérites de l'approche de Faucher est de reléguer au second plan la recherche d'un découpage fixe du territoire en régions ; au contraire, il s'efforce d'exposer en pleine lumière la dynamique des « champs de force » qui font et défont les régions. En outre, l'idée qu'il peut y avoir « autant d'espaces économiques qu'il y a d'entreprises économiques » remet directement en cause la possibilité et la pertinence de définir de façon unique les limites géographiques d'une région.

II. DÉCLIN DU PORT ET RECONVERSION DE L'ÉCONOMIE À QUÉBEC

Le rôle du commerce du bois équarri comme base d'exportation dans le développement économique du Canada a été décrit en long et en large par tous les auteurs de l'histoire économique du Canada.[4] Nous nous contenterons ici d'une rapide esquisse du contexte dans lequel le port de Québec évolua vers son âge d'or.

Durant les guerres napoléoniennes, et spécialement durant le blocus continental, l'approvisionnement en bois de la Baltique, vital pour les chantiers navals de la British Navy, était gravement menacé. Les Anglais furent forcés de se tourner vers d'autres sources d'approvisionnement et l'Amérique du Nord était la seule possibilité qui s'offrait. Mais pour inciter les entreprises privées à investir leur capital et à déplacer leur organisation vers l'Amérique du Nord, il fallut introduire un tarif préférentiel en faveur du bois en provenance des colonies.

Ainsi commença le commerce du bois équarri. Malgré les tarifs protecteurs, les entrepreneurs durent au début faire face à de grandes difficultés : coûts de production élevés, demande instable sur un marché lointain avec des communications lentes, et, en plus, l'obligation de fournir un produit de qualité à des prix concurrentiels.[5]

Il y avait donc de fortes incitations à diversifier les opérations. L'occasion se présenta avec l'éclosion d'un marché nord-américain pour le bois de sciage. Dès 1850, on commença à investir dans des scieries. L'importance du bois de construction s'accrût à mesure que les forêts de la Nouvelle-Angleterre s'épuisaient et que l'urbanisation s'accélérait. Cette importance se renforça encore avec le peuplement de l'Ouest canadien.

À la fin du XIX[e] siècle, grâce à cette diversification, l'industrie du bois avait acquis une maturité suffisante pour dépendre à un degré moindre qu'avant du tarif préférentiel britannique. Mais le retrait progressif de la préférence impériale, de 1842 à 1870,[6] fut l'un des facteurs qui amenèrent des

---

4. Le survol présenté ici est un montage constitué à partir de : INNIS, 1956 : 242 ss. ; EASTERBROOK et AITKEN, 1958 : 187–196 ; FAUCHER, 1973 : 69–90 ; HAMELIN et ROBY, 1971 : 207–228.

5. Une très bonne description de ces conditions est donnée dans : HAMELIN et ROBY (pp. 212–214).

6. OUELLET (1971 : 483–490) rapporte que le tarif sur le bois importé en Angleterre avait été fixé en 1821 à 55 shillings par *load* pour le bois étranger et à 10 shillings par *load* pour le bois colonial ; en 1841, le tarif fut réduit à 25 shillings et 1 shilling pour le bois étranger et colonial, respectivement. En 1851, le tarif sur le bois étranger n'était plus que de 7 shillings et FAUCHER (1973 : 74) signale qu'en 1870 il ne subsistait plus aucune différence de tarif entre le bois étranger et colonial.

changements structurels fondamentaux dans ce secteur. Ces changements allaient porter un coup terrible à l'économie du port de Québec.

A) « *Le port de Québec à l'âge du bois et de la voile* » [7]

Aux beaux jours du commerce du bois équarri, le port de Québec bénéficiait d'immenses avantages de localisation par rapport à la technologie du transport du bois. Québec, dont le nom signifie en algonquin « là où le fleuve se rétrécit », est situé à l'embouchure du golfe Saint-Laurent. Les grands voiliers ne pouvaient pas s'aventurer au-delà de ce point avec célérité et sécurité. C'est pourquoi, tout au long de l'âge de la voile, Québec fut le port de mer le plus loin à l'intérieur du Canada. Le bois, par ailleurs, est un produit très volumineux : la façon la plus économique de le transporter de la forêt jusqu'au port de mer est de le laisser flotter au fil du courant. Ainsi, de tous les points de l'immense bassin hydrographique du Saint-Laurent, de grands trains de bois descendaient les rivières vers Québec. Là, le bois équarri était chargé à bord de vaisseaux qui naviguaient sur l'Atlantique Nord, la plupart vers la Grande-Bretagne. Ce bois venait bien sûr du Saint-Maurice et du Haut-Saguenay, mais aussi du Sud, depuis le Maine (du côté nord de la ligne de partage des eaux), du Nord, depuis le Témiscamingue dans le haut de la vallée de l'Outaouais, et de l'Ouest, depuis la baie Georgienne et le lac Huron.

Il y avait dans le port une activité telle qu'autour de 1860, on estime que le nombre de débardeurs était de 6 000. (HAMELIN et ROBY : 309.) Ce nombre est extraordinairement élevé si l'on se rappelle qu'en 1861 la population de Québec, y compris le faubourg Saint-Sauveur, est de 58 319. (BLANCHARD , 1935 : 220.)

Mais, comme Innis l'a si justement souligné, le fort volume du bois comme produit d'exportation créa un problème de cargaisons inégales. La disproportion entre le cargo reçu et expédié est bien illustrée par les données sur le trafic combiné arrivant aux ports de Québec et de Montréal en 1852 : 560 vaisseaux, d'un tonnage global de 224 525 tonnes, arrivèrent chargés, tandis que 671 vaisseaux, d'un tonnage combiné de 280 599 tonnes, arrivèrent sur lest. (HAMELIN et ROBY : 357.) S'il est vrai qu'à long terme une telle capacité inutilisée devait inévitablement avoir des effets négatifs sur les avantages comparés du port de Québec, elle n'en contribua pas moins à maintenir des tarifs peu élevés à la fois pour les marchandises et les immigrants en provenance de Grande-Bretagne. C'est ainsi que Québec devint un important point d'arrivée des immigrants qui fuyaient la famine dans les Îles Britanniques et qui venaient en Amérique en quête d'un sort meilleur. Cependant, Québec ne fut jamais qu'un lieu de passage pour ces gens, sauf pour quelques milliers d'Irlandais. Que

7. Ce titre aux accents lyriques est celui du chapitre 4 de FAUCHER, 1973.

Québec n'ait pas réussi à retenir ces immigrants est peut-être une indication précoce de la faiblesse structurelle de l'économie locale.

Mais ce qui paraissait alors plus important pour Québec que le passage des immigrants, c'était le bas niveau du tarif des marchandises, particulièrement des cordages, des pièces de cuivre et de fer, et des autres éléments qu'il fallait importer pour la construction navale. Car les chantiers maritimes de Québec étaient à cette époque parmi les plus importants de l'empire britannique. Mis à part le coût peu élevé du transport des éléments importés, on peut identifier quatre facteurs qui ont favorisé le développement de cette activité à Québec : les intérêts britanniques, l'abondance du bois, la disponibilité de la main-d'œuvre et enfin, selon Innis, le désir d'éviter de faire venir des navires sur lest.

D'abord, le développement de la construction navale à Québec ne heurtait pas les intérêts britanniques, puisque le rendement du capital était apparemment beaucoup plus élevé dans d'autres branches d'activité. En outre, la plus grande partie de la construction navale pour le commerce de l'Atlantique Nord se faisait aux États-Unis puisque les coûts y étaient moins élevés qu'en Angleterre. Il ne pouvait donc pas déplaire au gouvernement de Sa Majesté impériale qu'une partie de cette construction navale se fasse dans ses propres colonies. Deuxièmement, il y avait une abondante quantitié de bois à bon marché qui se trouvait dans les anses de Québec en attendant d'être expédiée vers l'Angleterre. Le développement de la construction navale est un exemple patent d'effet en aval, selon la terminologie de Watkins. Le bois étant le principal matériau entrant dans la construction des voiliers, l'abondance de ce matériau à Québec et son faible prix ont attiré des investissements dans les chantiers maritimes.

Troisièmement, les entrepreneurs trouvaient à Québec toute la main-d'œuvre dont ils avaient besoin. Il faut se rappeler qu'à cette époque, la construction navale était de caractère artisanal plutôt qu'industriel : elle exigeait, non pas une technologie avancée, mais des charpentiers qui possédaient l'habileté manuelle nécessaire. À cet égard, les Canadiens français semblent avoir eu une bonne réputation. Blanchard écrit :

> « Leur habileté manuelle est proverbiale particulièrement en tout ce qui concerne le travail du bois [...] Ils sont presque toujours faciles à manier, dociles, laborieux [...]. Nous avons souvent, à travers la Province, entendu célébrer ces qualités par des patrons de langue anglaise, dont le témoignage n'est pas suspect. » (BLANCHARD, 1935 : 225.)

De façon moins enflammée, le patron d'une manufacture de Montréal, en 1883, qualifiait les travailleurs canadiens-français de « very quick, very docile and excellent operatives ». (HAMELIN et ROBY : 285.) D'ailleurs, les campagnes entourant Québec, où l'état de l'agriculture était aussi pitoyable que partout au Bas-Canada, fournissaient une main-d'œuvre saisonnière abondante et bon marché.

Tous les avantages qui viennent d'être énumérés sont bien résumés par le Président du Quebec Board of Trade, dans une pétition adressée au Gouverneur général en 1853 :

> « Québec possède des installations pour la construction navale dont on peut croire qu'elles ne sont égalées nulle part sur ce continent ; le pays fournissait une provision abondante et bon marché du bois équarri le plus approprié, et une main-d'œuvre tout aussi abondante qui, durant une bonne moitié de l'année, ne peut trouver d'autre emploi, tandis que les autres matériaux nécessaires tels que le fer, le cuivre, les cordages, etc., peuvent être importés de la mère patrie à un coût à peine plus élevé qu'un tarif de fret symbolique. » [8] (Cité par OUELLET, 1959.)

Finalement, pour INNIS (1956 : 146), la construction navale était aussi un moyen d'atténuer le déséquilibre entre les expéditions en provenance de, et vers la Grande Bretagne : assemblé sous forme de navire, le bois se transportait pour ainsi dire lui-même. Cette hypothèse semble confirmée par le fait que les bâtiments construits à Québec étaient souvent reconstruits par des chantiers britanniques pour en faire des navires composites, bois et fer, destinés au commerce d'Orient. (Voir : FAUCHER, 1957.) De plus, les constructeurs de Québec avaient de la difficulté à vendre leurs navires sur le marché anglais. Bien sûr, la piètre réputation des navires construits à Québec était en partie attribuable à des préjugés tenaces, selon lesquels le bois en provenance des colonies n'était bon à rien dans la construction navale sinon pour en faire des mâts. Mais d'après EASTERBROOK et AITKEN (1958 : 189), ces préjugés n'étaient pas sans fondement : sans laisser au bois le temps de mûrir, on l'utilisait encore vert pour construire et réparer des navires, de sorte qu'il avait fortement tendance à pourrir (*dry rot*). Cependant, comme il devenait de plus en plus difficile de vendre les navires, il fallut mettre un terme à ces pratiques. Dans son rapport annuel de 1865, le président du Quebec Board of Trade écrit :

> « Quelque chose ne va pas dans le système selon lequel on fait de la construction navale dans ce port. À Liverpool et aux autres ports où sont envoyés nos navires pour y être vendus, il n'y a là personne pour les représenter, ou pour faire valoir leurs qualités aux yeux d'acheteurs éventuels, tandis que les intermédiaires auxquels ils sont confiés pour être vendus sont intéressés à les couler. Ceci est devenu un fait bien connu parmi nos marchands et constructeurs. Les vaisseaux construits à St-John's, Nouveau-Brunswick, et aux autres ports en aval sont cotés sur le marché de Liverpool à une livre [anglaise] la tonne de plus que nos propres vaisseaux, tout simplement parce que le capital qui finance leur construction vient de Liverpool, et parce que les marchands et courtiers de ce centre commercial sont intéressés à les faire mousser au détriment de tous les autres. Tous les constructeurs de navires d'ici qui sont allés en Angleterre se sont trouvés confrontés à cette difficulté. Quant à la finition, et sur un ou deux autres détails mineurs, il est vrai que les vaisseaux de St-John's sont supérieurs

8. « That Quebec possesses facilities for shipbuilding which it is believed are not equalled by any place on this Continent ; the Country furnished an abundant and cheap supply of the most suitable timber, and an equally abundant supply of labour, which for at least one half the year, can find no other employment, whilst the other materials required such as iron, copper, cordage, etc., can be imported from the mother country at little more than a nominal rate of freight. »

aux nôtres ; cependant, pour ce qui est du matériau, de la solidité de la construction et de l'adaptation aux besoins des entreprises de transport, ils sont grandement inférieurs. On ne trouve pas dans les Provinces d'En-Bas du bois d'une force ou d'une qualité comparables à ce que l'on trouve dans nos cours [à bois]. Ces dernières années, depuis que nous avons un inspecteur résident de chez Lloyd's, notre façon de construire les navires s'est grandement améliorée. Nos vaisseaux sont maintenant construits selon les normes de la classe A-1 du *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping*, pour sept ans. Au lieu du chêne rouge utilisé autrefois à Québec dans la construction navale, on emploie maintenant le meilleur chêne blanc pour les carlingues [ou contre-quilles], les bauquières, les serre-joints,[9] les barrots [ou baux], le premier pont, les gouttières de pont, etc. C'est de l'orme et du mélèze de la meilleure qualité qui sont utilisés pour la membrure et le bordé ; et les vaisseaux sont sanglés diagonalement à l'extérieur des membrures à l'aide de genoux de fer et de porques sur toute la surface, ce qui les rend aussi solides et étanches que faire se peut avec du bois et du métal. Des dépenses plus élevées devraient entraîner un prix plus élevé et une meilleure réputation pour nos vaisseaux, mais il n'en sera rien tant que nous n'aurons pas un agent fiable et compétent à Liverpool qui s'occupera comme il faut de nos intérêts, comme d'autres s'occupent des intérêts des constructeurs de navire des Provinces d'En-Bas. »[10] (Cité par OUELLET, 1959 : 60.)

OUELLET (1959) souligne que les entrepreneurs en construction navale de Saint-John's (*sic*) n'avaient pas de liens avec le commerce du bois équarri alors que ceux de Québec étaient en général issus de ce milieu. Cette filiation, et les autres arguments présentés ci-haut, donnent du poids à la thèse avancée par Innis, que la construction navale n'était qu'une façon d'empaqueter le bois.

---

9. Le mot « *clamps* » désigne peut-être les blins de bout-dehors, si ces derniers peuvent être en bois plutôt qu'en métal.

10. « There is something wrong in the system upon which the shipbuilding of this port is carried on. In Liverpool and other ports to which our ships are sent for sale, there is no one there to represent them, or to put their qualities properly before intending purchasers, while the brokers to whom they are entrusted for sale are interested in running them down. This has come to be a well known fact among our merchants and builders. Vessels built in St. John's, New Brunswick, and other lower ports, rate £ 1 per ton higher in the Liverpool market than our vessels do, simply because the capital for their construction comes from Liverpool, and because the merchants and brokers of that commercial emporium are interested in puffing them up to the detriment of all others. Every ship builder who has gone to England from here found that he has this difficulty to contend against. Although in point of finish, and in one or two other minor particulars, the St. John's vessels are superior to ours, yet in material, solidity of construction and adaptation to the wants of the carrying trade they are vastly inferior. Wood cannot be had in the Lower Provinces in such strengths or of such quality as are to be had in our yards. Of late years, since we have a resident Lloyd's Surveyor, a great improvement has taken place in our mode of ship building. Our vessels are now built under the rules of Lloyd's register of British and Foreign Shipping, to class A.1, for seven years. The best white oak is now used for kelsons, shelves, clamps, beams, lower deck, water ways, etc., instead of the Red Oak formerly used in Quebec built ships. Rock elm and Tamarac of the best quality are used for frames and planking, and the vessels are diagonally strapped on the outside of frames, iron-kneed and ridered throughout, making them as firm and staunch as wood and metal can make them. The additional expense ought to bring an additional price and an increased reputation for our vessels, but this we will never get until we have a responsible and competent agent in Liverpool, who will properly look after our interests, as the interests of ship builders of Lower Provinces are looked after. »

B) *La fin de l'âge d'or*

1. *Les faits*

En moins de vingt ans, entre 1875 et 1895, les chantiers maritimes furent pratiquement désertés, tandis que l'activité portuaire déclina de façon dramatique. Les tableaux qui suivent montrent l'ampleur de la crise.

TABLEAU 1

Nombre de navires chargés de bois quittant le port de Québec, par année.

ANNÉE	NOMBRE DE NAVIRES
Autour de 1860	plus de 1 000
Autour de 1880	moins de 500
1885	369
Moyenne 1891–1895	170
Moyenne 1896–1900	78
1900	28

SOURCE: BLANCHARD, 1935: 222-223.

TABLEAU 2

Valeur annuelle moyenne des exportations chargées et des importations reçues, à Québec et à Montréal, par décennie, 1850–1899.
(en millions de dollars)

ANNÉE	QUÉBEC		MONTRÉAL	
	EXPORTATIONS	IMPORTATIONS	EXPORTATIONS	IMPORTATIONS
1850–1859	7.3	3.5	2.6	12.8
1860–1869	8.7	5.3	7.7	22.1
1870–1879	11.1	5.4	22.8	34.8
1880–1889	7.6	4.1	27.7	42.5
1890–1899	5.5	3.3	59.5	62.8

SOURCE: Chiffres compilés à partir de données annuelles tirées des annexes 2 et 13 de HAMELIN et ROBY, 1971.

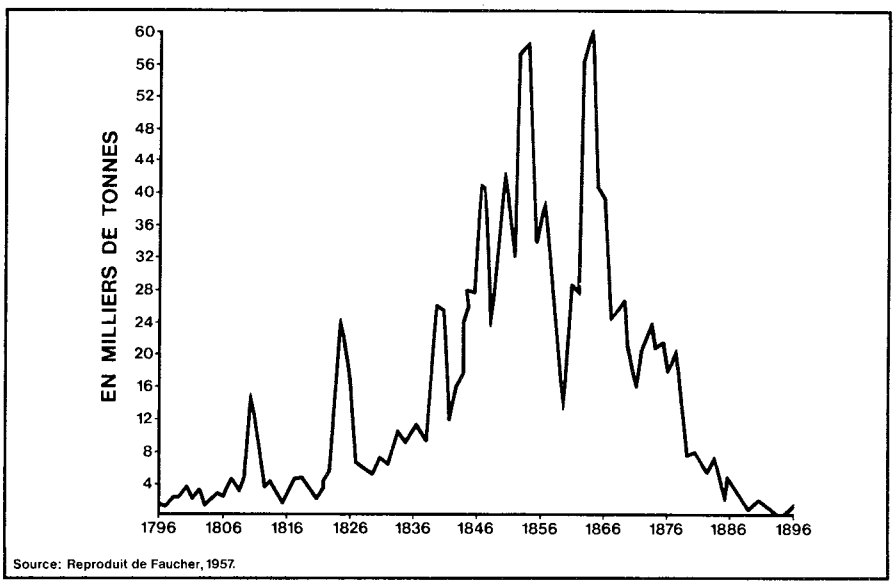
TABLEAU 3

Nombre de navires chargés à Québec et leur tonnage, en milliers de tonnes, pour certaines années.

ANNÉE	NAVIRES	TONNAGE
1851	1 194	515
1875	779	615
1880	634	555
1885	369	295
1889	275	240

SOURCES : Pour 1851, HAMELIN et ROBY, 1971 : 17 ; pour les autres années, BLANCHARD, 1935 : 223.

GRAPHIQUE 1



Tonnage annuel des navires construits à Québec, 1796–1896.

TABLEAU 4

Nombre annuel moyen de navires construits à Québec, pour trois périodes successives, entre 1871 et 1896.

1871–1880	1881–1890	1891–1896
25	4.7	2

SOURCE : BLANCHARD, 1935 : 222 ; (les chiffres comprennent les chantiers maritimes de Lévis-Lauzon).

Ces tableaux exigent quelques commentaires. Lorsqu'on regarde le tableau 1, il ne faut pas perdre de vue qu'à mesure que le nombre de navires diminuait, leur taille croissait, comme le montre le tableau 3. Il reste que l'accroissement du tonnage moyen des bâtiments ne pouvait suffire à compenser la réduction de leur nombre, loin de là. Hamelin et Roby ont publié des données qui prouvent sans laisser l'ombre d'un doute que les exportations de bois se sont bel et bien effondrées de façon spectaculaire. [11]

Le tableau 2 présente des données pour Montréal aussi bien que pour Québec. Ces chiffres seront utiles pour comparer les destins divergents des deux ports, puisque certains des facteurs qui ont contribué au déclin de Québec ont au contraire favorisé Montréal. Pour compléter le tableau 3, on peut ajouter qu'en 1851, Montréal recevait 275 vaisseaux, jaugeant ensemble 59 mille tonnes. (HAMELIN et ROBY : 17.)

2. *Les causes*

C'est à FAUCHER (1957 et 1973, chap. 4 et 5) que l'on doit l'analyse la plus limpide de ce phénomène. L'explication offerte est qu'il y a eu, dans la seconde moitié du XIX[e] siècle, un bouleversement fondamental des espaces économiques. Pour Québec, ce bouleversement fut une catastrophe. En effet, l'avantage stratégique de Québec tenait à sa position comme point de jonction entre l'empire continental du Saint-Laurent et les routes maritimes de l'Atlantique Nord. Cet avantage allait être annihilé par un ensemble de transformations interdépendantes qui survinrent simultanément sur le continent américain, dans le trafic maritime de l'Atlantique Nord, et même en Orient.

Le premier de ces changements, et peut-être le plus important pour Québec, ce fut le remplacement des voiliers en bois par des vapeurs en fer. À mesure que l'épuisement des forêts faisait grimper le prix du bois propre à la construction navale, le coût du fer diminuait en Angleterre. Par ailleurs, l'interruption par la Guerre civile américaine du commerce triangulaire du coton avait déclenché une croissance explosive du trafic sur de nouvelles routes maritimes, vers l'Afrique et l'Amérique du Sud, mais surtout vers l'Orient. Ce nouveau commerce exigeait des bateaux plus gros et plus rapides, mieux adaptés à la navigation dans l'Océan Indien. En outre, l'architecture navale évoluait de plus en plus vers les bateaux en fer, en partie du moins pour résoudre certains problèmes techniques associés à la machine à vapeur. Or, l'avantage du *steamer* s'accrût considérablement avec l'ouverture du Canal de Suez, en 1869. Sous l'effet conjugué de tous ces facteurs, la demande de bateaux en bois s'effondra, et la demande de bois équarri pour les chantiers navals suivit.

---

11. Il s'agit de tableaux donnant le volume et la valeur des exportations annuelles, pour chacune des principales essences, de même que pour certains produits du bois : douves, tonneaux, mâts, bois de sciage.

En même temps que la demande de bois équarri diminuait, le prix du bois canadien livré en Grande-Bretagne était de moins en moins concurrentiel. D'abord, les tarifs maritimes sur la route de l'Atlantique Nord augmentaient. Cette hausse des tarifs était due à la pénurie qui avait été créée par la réaffectation d'un grand nombre de bâtiments à d'autres routes, plus rentables, particulièrement à la suite de la crise du coton qu'avait causée la Guerre civile. Ensuite, le tarif préférentiel britannique, mis en place lorsque les Anglais avaient eu un besoin urgent du bois d'Amérique, fut graduellement abandonné entre 1842 et 1870. Désormais, le bois canadien ne pouvait plus concurrencer celui de la Baltique. En outre, les bois francs d'Afrique, d'Amérique du Sud et d'Asie étaient maintenant disponibles et de plus en plus utilisés.[12]

Le marché britannique se fermait. Et à l'égard des nouveaux débouchés, Québec ne jouissait d'aucun avantage de localisation. Car c'était vers le marché continental que se tournait l'industrie forestière. Avec l'épuisement des forêts de Nouvelle-Angleterre, l'urbanisation accélérée et la colonisation de l'Ouest, la demande américaine explosait. La croissance des exportations de bois de sciage vers les États-Unis durant cette période est tout à fait remarquable. Le marché dévorait le bois canadien avec une telle avidité que le capital américain participa bientôt au développement de l'industrie forestière au Canada. Dès 1851, des Américains investirent dans des scieries et contribuèrent même à la construction de chemins de fer pour relier la forêt canadienne au marché américain.[13]

Dans l'espace économique défini par cette nouvelle orientation, le port de Québec ne jouait pas un rôle central. En fait, l'activité économique était très dispersée sur le territoire. En l'absence d'économies d'échelle, il n'y avait aucune raison de concentrer les scieries en un seul lieu. Au contraire, les scieries, mues à l'énergie hydraulique, étaient situées près des chantiers de coupe. Tout en accroissant sur place la valeur ajoutée du bois, elles en réduisaient le volume, diminuant d'autant le coût du transport jusqu'aux marchés. Et ces marchés, justement, n'étaient plus situés au-delà des mers ; au contraire, on les atteignait directement par le système des canaux et, surtout, par le chemin de fer. Toute cette activité était étrangère au port de Québec.[14]

---

12. Ce déplacement du marché ressort bien des chiffres présentés par FAUCHER (1973 : 79) sur le pourcentage de bois brut et travaillé importé en Grande-Bretagne des colonies. L'accélération du déclin après 1863 est frappante.

13. FAUCHER (1973 : 78) présente sur l'exportation de bois de la Vallée de l'Outaouais des données qui montrent clairement l'explosion du marché américain. On trouve dans HAMELIN et ROBY (p. 221) des statistiques sur la production de bois de sciage dans la Vallée de l'Outaouais, ainsi qu'une analyse de la venue du capital américain.

14. Ce qui ne veut pas dire que l'industrie du bois de sciage n'avait pas d'effet d'entraînement, au contraire ! Voir à ce sujet l'intéressante analyse de HAMELIN et ROBY (pp. 223–227) et, en particulier, le tableau VI (p. 224) des « Fournitures nécessaires à la production de 150 000 billes ».

Pourtant, le commerce maritime entre le Canada et la Grande-Bretagne n'avait pas disparu, loin de là ! Mais le bois équarri avait cédé la place aux produits laitiers, au bétail et au blé. Et le pivot du commerce de ces nouveaux *staples* au Canada, c'était Montréal. Comme centre d'entreposage et d'expédition, Montréal jouissait maintenant d'avantages considérables par rapport à Québec. Montréal s'était entourée d'un réseau de canaux et de chemins de fer qui la reliaient aux riches fermes laitières de l'Ontario, à un Ouest canadien en pleine expansion, à un *Midwest* américain déjà en voie d'industrialisation, et à la grouillante métropole de New York. Sur la façade maritime, le creusage du chenal du lac Saint-Pierre, de plus en plus large et profond, éliminait le dernier obstacle à la venue à Montréal des vapeurs de haute mer. En outre, la nouvelle technologie du transport maritime, et la structure financière de plus en plus monopoliste de cette industrie, rendaient inconcevables les voyages sur lest. Pour assurer l'équilibre des cargaisons à l'aller et au retour, le trafic devait être concentré sur un petit nombre de points d'expédition desservant, comme Montréal, un vaste territoire grâce au chemin de fer. Proche du centre de gravité du marché domestique canadien, largement ouverte sur les marchés d'exportation américain et nord-atlantique, Montréal découvrait sa vocation de métropole du Canada.

Les mêmes facteurs qui favorisaient Montréal faisaient le malheur de Québec. À peine cette dernière pouvait-elle espérer tenir dans la hiérarchie urbaine le rang de sous-métropole par rapport à Montréal — qui elle-même, d'ailleurs, fut toujours subordonnée à New York. La situation excentrique de la ville relativement au marché continental était aggravée par la pauvreté de ses liens ferroviaires. Le fleuve Saint-Laurent, la voie royale d'hier, coupait Québec des grandes lignes du réseau ferroviaire qui se construisait sur la rive sud. Bien plus, le fleuve réduisait l'emprise de Québec comme métropole régionale sur son *hinterland* de la Côte du Sud (Lévis, Montmagny et plus à l'est) et de la vallée de la Chaudière. À cause des marées, des courants et de la glace en hiver, l'utilisation de traversiers était une solution trop coûteuse pour annuler ces inconvénients. Et ce n'est qu'au XX^{e} siècle qu'on put enfin construire un pont sur le Saint-Laurent, avec les difficultés que l'on sait.

Et pour comble, l'agriculture dans la région de Québec était trop dégradée pour produire un surplus exportable de quelque importance.

La croissance économique de Québec était arrêtée. La ville avait été laissée en panne par le bouleversement des espaces économiques : le vent soufflait ailleurs. Ce déclin relatif n'avait rien à voir avec l'agitation ouvrière qui marqua les débuts du syndicalisme ici, dans les années 1860 et 1870. Et que dire de l'idée farfelue d'un complot de Montréalais jaloux cherchant à ravir à la Vieille Capitale les sources de sa prospérité !

C) *Espoirs et réalité : la croissance au ralenti*

1. *Un déclin relatif : analyse démographique*

Malgré les conditions économiques difficiles, l'évolution démographique montre que le déclin de Québec fut relatif. (Voir tableau 5.) Car, même si l'on ne dispose pas de données sur le revenu *per capita*, on observe un léger accroissement de population, ce qui laisse entendre qu'aux yeux de la plupart des gens l'écart de revenu entre Montréal et Québec n'était pas assez grand pour justifier un déménagement. Pourtant, aucune barrière culturelle ne séparait Québec et Montréal. Malgré cela, et malgré l'activité effervescente qui régnait dans la métropole, la plupart des Québecois choisirent de le rester.

Il faut cependant dire quelques mots du changement qui se produisit durant cette période dans la composition ethnique de la population de Québec. BLANCHARD (pp. 219ss) a une interprétation plutôt romantique de ce phénomène : selon lui, la fin du XIX^{e} siècle est le début de « la Période française » à Québec, comme si, par un juste retour des choses... Son analyse des facteurs explicatifs est néanmoins fort utile.

Aux beaux jours du commerce du bois équarri, les entrepreneurs de Québec étaient presque exclusivement anglais ou écossais. En aucun temps ils ne se sont considérés comme des *natives.* D'ailleurs, leurs entreprises étaient le plus souvent affiliées à des entreprises britanniques. Il arrivait fréquemment que les propriétaires envoient comme gestionnaires de jeunes membres de leur parenté, auxquels ils donnaient ainsi la chance de faire fortune aux colonies. Plusieurs d'entre eux avaient même l'habitude de rentrer sous les cieux plus cléments des Îles Britanniques pour passer l'hiver, qui était *so dreadful* à Québec. Le Board of Trade était leur créature et, puisqu'ils ne parvinrent jamais à obtenir une forte représentation à l'Assemblée législative, leur expression politique. Avec le déclin du commerce du bois équarri et de la construction navale, ils firent tout bonnement leurs bagages, et s'en allèrent avec tout ce qu'ils pouvaient emporter de leur capital.

Tout autres étaient les Irlandais. Ils étaient venus pour fuir la famine, et ils avaient trouvé des emplois assez bien payés comme débardeurs. Ils étaient beaucoup plus nombreux que les entrepreneurs anglo-écossais qui ne furent jamais qu'une poignée. Les Irlandais et les Canadiens français auraient pu avoir des intérêts communs. Pourtant, une vive animosité séparait les deux groupes. L'origine des troubles se situe au moment de la fondation, en 1862, de la Quebec Ship Laborers' Benevolent Society. Cette association était en fait un syndicat, qui avait pour objectif d'améliorer le sort des débardeurs en général, et des Irlandais en particulier. Mais, dans leurs efforts pour s'assurer le monopole du débardage, ils étaient frustrés par les Canadiens français. Ceux-ci, jamais très prospères, touchés régulièrement par le chômage saisonnier, avaient

TABLEAU 5

Population de Québec, comparée à celle de la Province, de Montréal et de Lévis.

ANNÉE	QUÉBEC (Ville)		QUÉBEC (Province)			MONTRÉAL	LÉVIS
	POPULATION *	Anglo-écossaise et irlandaise (%)	POPULATION	Urbaine (%)	Rurale (%)	POPULATION	POPULATION
1851	45 940	—	890 261	—	—	57 715	—
1861	58 319	40	1 111 566	—	—	90 323	—
1871	59 700	30.5	1 191 516	22.82	77.28	107 225	6 691
1881	62 446	24.6	1 359 027	27.85	72.15	155 238	5 595
1891	63 090	—	1 488 535	33.54	66.46	219 616	7 301
1901	68 840	15.7	1 646 898	39.67	60.33	267 730	7 783

SOURCES : HAMELIN et ROBY, 1971 : 53 et 292 ; BLANCHARD, 1935 : 220 et 237.

* Y compris celle du faubourg Saint-Sauveur.

grand besoin d'argent et ils étaient prêts à travailler à vil prix. Les affrontements étaient inévitables...

C'est sans doute le départ d'une partie des Irlandais qui se reflète dans les statistiques démographiques données au tableau 5 sur la composition ethnique. Après avoir vécu à Québec l'espace d'une génération, ils partirent gagner leur vie ailleurs, chassés par le déclin du port.

2. *La reconversion économique*

À propos des statistiques démographiques, Blanchard écrit : « Pour qu'elle n'ait pas perdu des rangs, il fallait que déjà d'autres éléments de prospérité fussent à l'œuvre dans Québec. » (P. 223.) Le mot « prospérité » est peut-être exagéré, mais il y eut indubitablement une reconversion de l'économie locale. En fait, de 1862 à 1873, le nombre de travailleurs employés dans la fabrication passa de moins de 1 000 à environ 7 300. (BLANCHARD : 224.) Car, malgré les inconvénients déjà analysés, Québec n'était pas sans atouts sur ce plan, comme l'indique Blanchard. D'abord, les entrepreneurs pouvaient être attirés par l'abondante main-d'œuvre à bon marché, que la dépression économique locale avait rendus encore moins enclins au syndicalisme.[15] Ensuite, les chantiers navals désertés offraient une superficie limitée de terrain propice à l'implantation industrielle.

L'infrastructure en place pouvait donc soutenir un modeste renouveau, à la condition qu'on manifestât, comme Watkins le mentionnait, une flexibilité et une capacité d'innovation suffisantes. Ou, pour reprendre l'analyse de North, Québec devait trouver de nouveaux marchés et de nouveaux produits exportables. Après avoir vécu du grand commerce nord-atlantique, elle sut se tourner vers les Provinces Maritimes, tandis que Montréal regardait vers l'Ouest.

Dans le secteur de la fabrication, ce furent les industries du cuir et de la chaussure qui se développèrent le plus. La première jouissait à Québec de conditions favorables et était soutenue par la demande des fabriques de chaussures montréalaises : un exemple d'effet en amont. Cette industrie du cuir donna naissance à celle de la chaussure, en aval.

---

15. HAMELIN et ROBY (pp. 96, 284 et 306–308). Il semble que l'on ne possède pas de données statistiques sur les salaires à Montréal et Québec. Selon le *Montreal Herald* du 7 juin 1894 : « La main-d'œuvre spécialisée est moins chère à Québec qu'à tout autre endroit dans le Dominion. » Mais il n'est pas nécessaire qu'il apparaisse entre Québec et Montréal des écarts de salaires importants si le capital est plus mobile que la main-d'œuvre. Car la description (pp. 306–308) des conditions de vie des ouvriers montre que ceux-ci ne gagnent guère plus que le minimum vital, tant à Montréal qu'à Québec.

La présence de tanneries n'était pas nouvelle à Québec. Dès 1842 il y en avait 32, avec des actifs d'une valeur combinée de 180 000 $.[16] En 1862, il y en avait 35, avec des actifs de 400 000 $. Dix ans plus tard, en 1872, le nombre d'établissements atteignait 46, sans compter huit nouvelles tanneries à Lévis. Outre la disponibilité de main-d'œuvre peu chère, Blanchard croit que les facteurs favorables ont été une tradition solidement établie (c'est-à-dire un bon nombre d'artisans d'expérience), de l'eau douce en abondance, et une situation avantageuse par rapport aux marchés et aux sources de matière première. En effet, le cuir tanné à Québec était destiné pour la plus grande partie aux fabriques de chaussures de Montréal, mais aussi, pour une bonne part, à celles de Québec même (voir ci-après). Avec la croissance de l'industrie laitière, on se procurait les peaux à bon compte. Les trois quarts de ces peaux, selon Blanchard, venaient de l'Ontario ou de l'Ouest américain. L'écorce de pruche (*Tsuga canadensis*), dont on tirait le tanin, était un facteur clé. On pouvait en obtenir à vil prix des scieries du Saint-Maurice, où l'écorce était un déchet sans valeur. Le reste était acheté dans les Cantons-de-l'Est.

Le tableau 6 donne la valeur de la production des tanneries pour l'ensemble de la Province. Comme l'industrie était fortement concentrée aux environs de Québec, ces chiffres sont représentatifs de l'évolution des tanneries de Québec. On peut voir l'effet, après 1881, de la concurrence américaine.

Quoique l'industrie de la chaussure à Québec fût moins grosse qu'à Montréal, c'était la seule activité locale de taille comparable. Son marché d'exportation était celui des Maritimes. L'absence d'industrie laitière dans ces provinces conférait à Québec un avantage quant à l'approvisionnement en peaux. En outre, Québec était mieux située que Montréal pour desservir ce marché, surtout depuis l'ouverture du chemin de fer Intercolonial, en 1876. Si l'industrie de la chaussure a pu se développer parallèlement à Québec et à Montréal, c'est que, dans ce cas, les conditions énoncées par CAVES et HOLTON (1959) se trouvaient réunies : les économies d'échelle n'exigeaient pas la concentration de la production en un même lieu et, au contraire, la minimisation des coûts de transport du bien de consommation et de ses intrants poussait à une certaine décentralisation de la production.

Bien que la ville eût déjà des cordonniers artisans, le véritable début de l'industrie de la chaussure à Québec date de 1864. C'est alors que G. Bresse, qui avait travaillé dans des fabriques au Massachusetts et à Montréal, vint à Québec y établir une usine mécanisée. En 1873, sept entreprises emploient deux mille personnes et ont une production d'une valeur de 2,3 millions de dollars. En 1891, l'emploi a doublé, la production est de 4,5 millions de dollars et la masse salariale est d'un million. (BLANCHARD : 228-229.)

16. BLANCHARD, 1935 : 223 ; HAMELIN et ROBY, 1971 : 268.

TABLEAU 6

Production totale des tanneries de la Province de Québec.
(en millions de dollars)

1861	1871	1881	1891	1901
0,2	4,0	9,7	6,0	4,5

SOURCE : HAMELIN et ROBY, 1971 : 270.

D'autres industries apparaissent. Le tableau 7 donne une idée de leur importance relative en 1891. Ne sont pas mentionnées : les brasseries, l'industrie du meuble, les fonderies, le reste de la construction navale, etc. La croissance du secteur manufacturier se manifeste par l'augmentation de l'emploi. (Tableau 8.)

L'industrialisation se manifeste aussi dans la région environnante. Inaugurée en 1840, la papeterie de Donnacona grossit : c'est une des premières manifestations de ce qui deviendra, au XX^{e} siècle, le *boom* des pâtes et papiers. Sur la rive Sud, Lévis, accessible par traversier, se développe plus rapidement que Québec (voir tableau 5) : Lévis est mieux desservie par le chemin de fer et elle a retenu la plus grande partie de la construction navale (qui ressemble maintenant davantage à l'industrie lourde). À Montmorency, sur la côte de Beaupré, on ouvre en 1889 une usine textile qui tire son énergie de la chute Montmorency.

TABLEAU 7

Emploi dans quelques activités de fabrication à Québec, 1891.

CHAUSSURE	VÊTEMENT	TANNERIES	FABRICATION DU MÉTAL
4 000	1 300	550	400

SOURCE : BLANCHARD, 1935 : 229.

TABLEAU 8

Emploi total du secteur de la fabrication à Québec, pour quelques années choisies.

1862	1873	1881	1891
1 000	7 300	8 500	10 367

SOURCE : BLANCHARD, 1935 : 230.

Le commerce de détail se maintient grâce à la population de la ville et des environs. C'est à cette époque que J.-B. Laliberté et Zéphirin Paquet, suivant l'exemple des marchands détaillants de Montréal, ouvrent chacun un magasin à rayons dernier cri.

Enfin, une part importante de l'activité économique semble avoir été engendrée par de grands travaux d'infrastructure et de construction d'édifices monumentaux. Dans l'espoir de ressusciter une grandeur passée, et de concurrencer Montréal grâce à la venue à Québec du Great Northern Railway, on construisit un port tout neuf, le Bassin Louise, inauguré en 1890. Des élévateurs à grain d'une capacité d'un million de boisseaux furent complétés en 1900. Du côté de l'architecture monumentale, mentionnons: le Palais de l'archevêché (terminé en 1884), l'Hôtel du gouvernement (1886), le Palais de justice (1887), l'Hôtel de ville (1895-1896) et enfin, le Château Frontenac, dont la construction débuta en 1894. L'industrie du bâtiment était si active que la conjoncture favorable encouragea une certaine renaissance du mouvement ouvrier.

Il peut sembler quelque peu paradoxal que des investissements aussi considérables se soient réalisés entre 1880 et 1900, en dépit d'un déclin relatif, qui était parfaitement visible aux yeux des observateurs contemporains. En 1881, la production manufacturière de Québec représentait 9,3% de celle de la Province; en 1891, plus que 8,07%. (HAMELIN et ROBY: 298.) Mais, à trop s'attacher au déclin relatif de Québec, on risque d'occulter la croissance, bien réelle, que nous venons de décrire. En outre, on ne peut nier la vigueur de l'esprit d'entreprise qui poussait les milieux d'affaires québécois à promouvoir de grands projets qui, espéraient-ils, allaient donner un nouvel élan à l'économie locale.

3. *La relève de l'entrepreneurship*

Avec le départ des *Lumber Lords*, il y eut un changement soudain dans la composition de la classe des entrepreneurs. C'est ce que Blanchard a appelé le début de la « Période française ». C'est à cette époque, en effet, que des Canadiens français commencèrent à jouer un rôle significatif dans le monde des affaires à Québec. Plusieurs d'entre eux, comme G. Bresse, avaient émigré pour un temps et revenaient « des États » avec un capital. En 1894, un précédent fut créé: un Canadien français devint président du Quebec Board of Trade.

Mais le Board of Trade, devenu Chambre de commerce, n'était plus ce qu'il avait été. Durant la première moitié du XIX^{e} siècle, le président de cet organisme avait été le porte-parole des milieux d'affaires de tout le Canada. Maintenant, il n'était plus qu'un notable très local. Hamelin ironise: « Quand les Montréalais investissent dans un chemin de fer transcontinental ou discutent d'affaires avec un New-Yorkais, les Québécois investissent dans un chemin de

fer local ou parlent d'affaires avec un Beauceron ou un Gaspésien. » (HAMELIN et ROBY : 297.)

Au cours de cette période de transition, l'orientation de la Chambre de commerce oscilla constamment entre les grands rêves continentaux et les projets plus terre-à-terre d'importance locale.[17] Aux premiers, on peut rattacher la construction du Bassin Louise et l'agitation autour du Great Northern Railway. Mais ce sont les seconds qui concrétisèrent, tardivement, la création d'un *hinterland* local.

Dans leurs moments les plus lucides, les hommes d'affaires pouvaient voir que, si le Great Northern était important, ce n'était pas parce qu'il allait leur donner accès aux Prairies canadiennes, mais bien parce qu'il allait rapprocher le haut Saint-Maurice. Dans la même veine, on se rendait compte de la nécessité des chemins de fer vers le Lac-Saint-Jean (1887) et vers Sainte-Anne-de-Beaupré (1890) et La Malbaie. On fit aussi des efforts pour améliorer les communications avec la Rive-Sud, Lévis, la Beauce et la Gaspésie.

III. LES LIMITES DE L'HYPOTHÈSE DU *STAPLE*

L'âge d'or ne se vit qu'une fois et Québec ne devait jamais revivre un destin aussi grandiose qu'à l'époque des grands voiliers. Mais une fois passé le premier choc, le développement reprit sur de nouvelles bases.

Quels enseignements tirer de cette histoire ? Que nous apprend-elle quant à l'utilité de l'hypothèse du *staple* dans l'étude du développement régional ? C'est à cette question que nous allons maintenant tenter d'ébaucher une réponse.

D'abord il faut reconnaître que les basses terres du Saint-Laurent, et spécialement la région immédiate de Québec, n'étaient pas un pays « neuf », au sens où l'entendaient Callender, North et Watkins. Les seigneuries établies durant le Régime français, bien qu'elles n'aient pas été de nature vraiment féodale, n'étaient certainement pas des entreprises capitalistes. Initialement, elles devaient seulement servir à créer des conditions favorables au commerce des fourrures. L'exportation de produits agricoles n'eut du succès qu'à partir de l'arrivée d'immigrants britanniques et de loyalistes américains dans les Cantons-de-l'Est et le Haut-Canada. Au contraire, l'agriculture s'est dégradée dans les seigneuries au point de devenir une économie de subsistance autarcique. Cette situation dura jusqu'à la fin du XIX^{e} siècle, alors que l'implantation de l'élevage laitier amena une certaine amélioration. Tout au long du XIX^{e} siècle, les pressions démographiques jouèrent un rôle important : les seigneuries étaient surpeuplées, la qualité du sol se dégradait et on pratiquait des

17. Sur ce changement des mentalités, voir : OUELLET, 1959.

techniques agricoles déficientes. Le commerce du bois n'avait, avec cette économie primitive, que des liens ténus, surtout par les déplacements saisonniers de la main-d'œuvre. On dirait aujourd'hui que le Québec était une économie « dualiste ».[18]

En vérité, ce n'était pas la région de Québec, mais le Canada dans son ensemble, qui était un pays neuf. Le bois, produit de base d'exportation, ne venait pas de Québec : il passait par Québec. Ce qu'exportait la ville et sa région immédiate, c'étaient les services de manutention et, accessoirement, les navires de ses chantiers. L'évolution technologique et le déplacement des marchés ont soustrait à l'influence de Québec les vastes territoires dont elle tirait sa principale ressource. La notion statique de région ne permet pas de rendre compte de ce phénomène. On voit par contre très clairement que Québec est exclue du nouvel espace économique associé à l'exploitation forestière. On peut généraliser cette constatation en disant qu'une bonne compréhension des espaces économiques est essentielle à l'analyse rétrospective ou prospective du développement d'une région, au sens de territoire géographique bien défini, et ce, d'autant plus que le territoire étudié est plus petit.

Une seconde observation que l'on peut faire est qu'il semble que l'économie de la région de Québec ne se soit guère diversifiée, tant qu'a duré la prospérité du commerce du bois. Quelques chiffres donnent une bonne idée du degré de spécialisation de l'économie locale. Hamelin estime à 6 000 le nombre de débardeurs en 1860. (HAMELIN et ROBY : 309.) En 1851, il y aurait eu à Québec neuf chantiers qui employaient vingt-cinq travailleurs ou plus ; ensemble, ces neuf chantiers donnaient du travail à 1 500 personnes. (*Id.* : 262.) Ce chiffre ne représente pas moins de 40% du nombre de personnes au Bas-Canada qui travaillaient dans des entreprises de vingt-cinq employés ou plus. Si l'on estime donc grossièrement à 7 500 l'emploi total du port et des chantiers,[19] et si l'on suppose avec Blanchard[20] que le rapport de la population totale à la population active est de quatre à un, on peut conclure qu'au moins 30 000 personnes dépendaient directement du commerce du bois. Ce chiffre est énorme si l'on considère que la population entière de Québec à cette époque était de moins de 60 000.[21] Dans ces conditions, il est évident que l'économie locale était extrêmement vulnérable à un éventuel revers de fortune de ses activités motrices.

---

18. Sur la misère de l'agriculture, voir : OUELLET, 1971, et HAMELIN et ROBY, 1971.

19. Ce chiffre est la somme des 6 000 débardeurs de 1860 et des 1 500 ouvriers mentionnés pour 1851. Ce dernier chiffre est un minimum : FAUCHER (1957 : 195) parle de 5 000, sans préciser de date.

20. « [...] à quatre personnes par tête d'ouvrier employé, ce qui n'est pas exagéré dans une ville où foisonnent alors les familles nombreuses [...] ». (BLANCHARD : 229.) Blanchard fait cette conjecture pour l'année 1873.

21. Voir le tableau 5.

Qu'est-il donc advenu des effets en aval et en amont du commerce du bois ? Nous avons déjà identifié certains liens. Ainsi, les services de manutention peuvent être considérés comme un effet en amont du commerce de bois équarri. Quant à la construction navale, elle en est à la fois un effet en aval et en amont : en aval, puisqu'elle est rendue possible par l'abondance et le bas prix du bois ; en amont, puisque les navires construits à Québec contribuaient au transport transatlantique du bois.[22] Mais, comme le précise Watkins, la direction et l'intensité des effets dépendent des caractéristiques mêmes du produit de base exporté.

Or, quels étaient les intrants nécessaires à la coupe du bois et à son flottage jusqu'à Québec ? Essentiellement, de la main-d'œuvre. Il y avait bien ce que WATKINS (p. 154) appelle la demande de chantier (*shanty demand*) de produits agricoles, mais ce sont les fermes du Haut-Canada qui, seules, pouvaient produire un surplus agricole commercialisable. En dehors des installations portuaires, le commerce du bois n'a pas suscité de grands investissements de systèmes de transport : les rivières coulaient toutes seules. Le commerce du bois équarri, qui se passait fort bien de chemins de fer et de canaux,[23] n'a donc pas été un facteur d'intégration territoriale comme l'ont été d'autres *staples* par la suite.

Outre la construction navale, quels pouvaient être les effets en aval du commerce du bois équarri ? Comme matériau de construction, le bois ne pouvait être utilisé qu'une fois amené à pied d'œuvre. On aurait pu faire ici le sciage, mais vu la lenteur des communications entre Québec et le marché britannique, il était sans doute préférable d'attendre de connaître les conditions du marché. Il y aurait peut-être eu le meuble, mais les sources consultées ne mentionnent pas grand chose à ce sujet.

Quant aux effets en amont de la construction navale, ils ne semblent pas avoir été considérables. FAUCHER (1957 : 195) mentionne que la main-d'œuvre comptait pour environ la moitié du coût d'un navire. Et le coût du bois devait bien prendre le plus gros de l'autre moitié. Le reste, fixtures, cordage, etc., pouvait être importé à bon compte. Sans doute les articles demandés étaient-ils trop divers, et la quantité demandée de chacun trop petite pour qu'il fût profitable de les fabriquer ici. Restaient les effets de la demande finale. Mais quoi qu'il en soit, les chiffres que nous avons cités montrent que le processus de diversification décrit par Watkins n'a pas eu une très grande ampleur durant l'âge de la voile.

---

22. Nous avons vu qu'Innis va plus loin et prétend que la construction navale était une façon d'empaqueter le bois.

23. Nous avons vu qu'il en était tout autrement du bois de sciage.

Curieusement, on dirait que c'est le choc de l'effondrement du commerce du bois et de la construction navale qui a déclenché le processus de diversification. En outre, il est difficile de détecter une structure bien définie de liens en aval et en amont.[24] C'est comme si, tout à coup, sans en avoir suivi le cheminement, l'économie de la région de Québec s'était retrouvée dans l'état décrit par Watkins comme l'aboutissement du processus de diversification.

> « Si les pièges sont évités, si le ou les *staples* engendrent de forts effets d'entraînement qui sont bien exploités, alors éventuellement l'économie croîtra et se diversifiera au point où l'appellation économie de *staple* ne suffira plus. » (WATKINS, 1963 : 151.)

À partir de ce moment, pour analyser la situation de Québec par rapport à ses marchés, il faut prendre en considération une multitude d'« espaces économiques » superposés.

Il faut répéter ici que la région de Québec n'était pas un « pays neuf ». La population y était relativement nombreuse, excessive même, par rapport aux ressources agricoles. Mais c'est peut-être ce réservoir de main-d'œuvre, qui était en même temps un marché potentiel, qui explique le succès de la reconversion et la diversification rapide de l'économie locale. Car la main-d'œuvre n'était-elle pas la ressource qui avait remplacé la forêt ? N'était-elle pas ce dont avait besoin l'industrie manufacturière pour répondre à la demande extérieure de biens de consommation, dans les provinces Maritimes en particulier ?

En outre, les revenus gagnés par ces travailleurs n'avaient-ils pas atteint la taille qu'il faut pour que les exportations de la région, de même que les grands travaux, pussent avoir sur l'économie locale un certain « effet multiplicateur » ? Ces conjectures, qui semblent assez bien s'accorder aux faits, indiqueraient que le développement de la ville et de la région de Québec après 1875 déborde le cadre particulier de l'hypothèse du *staple.*

Nous devons conclure, d'accord avec Watkins, que cette hypothèse est un cas particulier d'un modèle plus général. Et dans ce modèle plus général, le premier moteur du développement serait la demande finale autonome, qu'il s'agisse d'investissement, de dépenses publiques, d'exportation ou même de consommation. C'est ce modèle plus général, que j'oserais appeler « keynésien », qu'il faut utiliser pour analyser l'évolution de Québec après le déclin du commerce du bois équarri.

*
* *

Le déclin de la construction navale et la reconversion économique qui a suivi sont des phénomènes qui ne peuvent manquer d'évoquer des analogies.

---

24. Sauf, bien entendu, pour ce qui est du lien entre le cuir et la chaussure.

On parle souvent à propos de Montréal du glissement vers l'Ouest du centre de gravité de l'économie, comme si, cent ans plus tard, Montréal aussi... Les minéraliers se font de plus en plus rares à Sept-Îles : disparaîtront-ils comme les grands voiliers de Québec ? Et s'il s'implante à Gros-Cacouna un terminus méthanier, s'ensuivra-t-il un processus de croissance et de diversification comme celui que décrit Watkins ?

Les analogies soulèvent des questions, suscitent des hypothèses. Les réponses se trouvent dans les faits. Québec en 1881, ce n'est pas Montréal ou Sept-Îles en 1981, ni Gros-Cacouna en 2081. Néanmoins, si, par les analogies qu'elle évoque, l'histoire nous amène à nous poser les bonnes questions, nous pourrons nous vanter d'en avoir bien tiré les leçons.

André LEMELIN

Département d'économique,
Université Laval.

RÉFÉRENCES

BLANCHARD, Raoul, *L'Est du Canada-français, la Province de Québec*, tome II, Montréal, Beauchemin, 1935.

BUCKLEY, Kenneth, « The role of staple industries in Canada's economic development », *Journal of Economic History*, XVIII, 4, décembre 1958 : 439–450.

CALLENDER, Guy Stevens (éd.), *Selections from The Economic History of The United-States, 1765–1860*, Kelley, 1965 (1909).

CAVES, R.E. et R.A. HOLTON, *The Canadian Economy, Prospect and Retrospect*, Boston, Harvard University Press, 1959.

EASTERBROOK, W.T. et H.G.J. AITKEN, *Canadian Economic History*, Toronto, MacMillan-Canada, 1958.

FAUCHER, Albert, « The decline of shipbuilding at Quebec », *Canadian Journal of Economics and Political Science*, XXXIII, 2, mai 1957 : 195–215.

FAUCHER, Albert, *Le Québec en Amérique au XIX^e siècle*, Montréal, Fides, 1973.

HAMELIN, Jean et Yves ROBY, *Histoire économique du Québec, 1851–1896*, Montréal, Fides, 1971.

HIRSCHMAN, Albert O., *The Strategy of Economic Development*, New Haven (Conn.), Yale University Press, 1958.

INNIS, Harold A., *The Fur Trade in Canada,* Toronto, University of Toronto Press, 1970 (1920).

INNIS, Harold A., *Essays in Canadian Economic History*, Toronto, University of Toronto Press, 1956.

MACKINTOSH, W.A., « Economic factors in canadian history », *Canadian Historical Review*, IV, 1, mars 1923 : 12–25.

NORTH, Douglas C., « Location theory and regional economic growth », *Journal of Political Economy*, LXIII, 3, juin 1955 : 243–258.

OUELLET, Fernand, *Histoire de la Chambre de commerce de Québec, 1809–1959*, Québec, Centre de recherche de la Faculté de commerce de l'Université Laval, 1959. (« Histoire économique ».)

OUELLET, Fernand, *Histoire économique et sociale du Québec, 1760–1850*, Montréal, Fides, 1971 (1966).

ROSTOW, W.W., *The Stages of Economic Growth*, Boston, Harvard University Press, 1960.

WATKINS, Melville H., « A staple theory of economic growth », *Canadian Journal of Economic and Political Science*, XXIX, 2, mai 1963 : 141–158.