Recherches sociographiques

La construction navale à Québec au XIX^e siècle: un point de vue organisationnel

André Tremblay

Volume 37, numéro 1, 1996

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/057010ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/057010ar>

[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](#)

Résumé de l'article

La ville de Québec était, au XIX^e siècle, un des centres de la construction navale mondiale. Après en avoir décrit l'évolution en termes macroéconomiques, l'auteur utilise un schéma théorique fondé sur la sociologie des organisations pour comprendre l'interaction entre les forces économiques et le contexte socioculturel de ces entreprises. Cette industrie fut implantée par les immigrants écossais puis anglais et irlandais à la suite de la Conquête. Les Canadiens français y seront ouvriers ou sous-traitants ne devenant entrepreneurs qu'à la fin de l'industrie. Opposés par leur langue, leur religion et leurs valeurs industrielles, les rapports entre les patrons et les ouvriers favoriseront l'apparition d'un mode d'organisation du travail original, les métiers de masse.

Citer cet article

Tremblay, A. (1996). La construction navale à Québec au XIX^e siècle: un point de vue organisationnel. *Recherches sociographiques*, 37(1), 69–96. <https://doi.org/10.7202/057010ar>

LA CONSTRUCTION NAVALE À QUÉBEC AU XIX^e SIÈCLE: UN POINT DE VUE ORGANISATIONNEL

André TREMBLAY

La ville de Québec était, au XIX^e siècle, un des centres de la construction navale mondiale. Après en avoir décrit l'évolution en termes macro-économiques, l'auteur utilise un schéma théorique fondé sur la sociologie des organisations pour comprendre l'interaction entre les forces économiques et le contexte socioculturel de ces entreprises. Cette industrie fut implantée par les immigrants écossais puis anglais et irlandais à la suite de la Conquête. Les Canadiens français y seront ouvriers ou sous-traitants ne devenant entrepreneurs qu'à la fin de l'industrie. Opposés par leur langue, leur religion et leurs valeurs industrielles, les rapports entre les patrons et les ouvriers favoriseront l'apparition d'un mode d'organisation du travail original, les métiers de masse.

Les entreprises de construction navale établies à Québec au XIX^e siècle ont évolué dans un contexte capitaliste. Elles ont connu le mercantilisme, le protectionnisme aussi bien que le libre marché. Leur évolution dépend à la fois de larges mouvements économiques et des rapports socioculturels qui se sont tissés en leur sein depuis les débuts jusqu'à la fin. D'un côté, les entreprises rencontrent des forces socio-économiques anonymes, des marchés qui s'accroissent et s'amenuisent hors de la portée des acteurs sociaux d'une industrie centrale pour leur collectivité locale. De l'autre, elles sont composées de personnes marquées par des cultures et des histoires distinctes et sous bien des aspects opposées : les conquérants britanniques et le peuple canadien-français perçoivent les situations de manière totalement différente tout en agissant dans un même univers industriel et artisanal. Deux histoires s'affrontent dans ce qui ne sera qu'une coexistence pacifique. Je vais d'abord décrire les principaux aspects de l'évolution économique de l'industrie, ensuite j'en disséquerais les composantes.

Le Régime français : un faux départ

Sous le Régime français, l'industrie navale de la Nouvelle-France ne prit jamais son essor. Au cours de cette période on construisit des navires pour le cabotage fluvial, nous apprend BRISSON (1983), mais la construction hauturière ne connut que de faux départs. Le premier fut donné par Jean Talon (1665-1672). Toutefois, il ne disposait pas d'une main-d'œuvre qualifiée et la métropole n'encouragea pas l'industrie de manière soutenue. De plus, on ne sut pas tirer parti des ressources en bois de la région de Québec.

L'intendant Gilles Hocquart (1729-1748) présidera à la seconde tentative. Il eut plus de succès que Talon. Dix navires de grande taille seront lancés à Québec. Mais, le mercantilisme métropolitain déjoua ses plans. On le força à construire des navires de guerre répondant strictement aux besoins de Paris plutôt qu'à ceux de la colonie, en nombre insuffisant et de manière trop irrégulière. Les industries complémentaires et la production agricole adaptée (chanvre et lin) ne purent se développer. De plus, la présence des chantiers royaux réduisit à néant le secteur privé en fournissant des emplois mieux rémunérés à la rare main-d'œuvre qualifiée. Dans la décennie qui suivit le départ de Hocquart, les chantiers royaux de Québec ne produisirent que trois navires et le dernier fut brûlé par les Anglais en 1759.

La Conquête anglaise et l'évolution de l'empire britannique

À ses débuts, le changement de métropole n'apporta guère de modifications à la donne industrielle. L'essentiel des rapports commerciaux de la Grande-Bretagne avec le Nouveau Monde se faisait avec ses autres colonies nord-américaines. Or depuis le XVII^e siècle, l'industrie navale des Treize colonies américaines s'était développée rapidement. Elle laissait peu de place à d'éventuels concurrents. En fait, même les constructeurs britanniques avaient dû reculer. En 1760, le quart des navires anglais sont construits dans les Treize colonies britanniques, le tiers en 1774. Quant à la flotte coloniale américaine, elle avait été presque entièrement construite sur place (HUTCHINS, 1941). La Guerre d'indépendance remit tout en question.

À compter de 1786, date du Traité de Versailles reconnaissant l'indépendance américaine, la Couronne britannique étendit le *Navigation Act* aux bateaux américains : seul un navire britannique pouvait faire du transport dans l'empire et les Américains n'étaient plus britanniques. Washington répondit en coupant les vivres à l'industrie anglaise : plus de mâts, de poix, de bitume et de madriers. Ce sont les Maritimes qui tireront profit de cette guerre commerciale : ces provinces profiteront de nombreuses subventions et de l'arrivée d'une main-d'œuvre loyaliste fort qualifiée. Le bois du Québec est déclaré impropre à la construction navale par une commission d'experts de la *Royal Navy* (REID-MARCIL, 1987).

Les guerres napoléoniennes feront «découvrir» aux Britanniques les vertus de leur colonie française. En effet, l'alliance des Russes avec les Français priva l'Amirauté anglaise de son premier fournisseur de bois européen. La demande de bois québécois se développa à une vitesse folle, et d'autant plus qu'on savait mieux se servir du bois mou grâce aux techniques de séchage. En 1799, on expédiait de Québec 7 mâts et 1 078 chargements de bois, pin et chêne confondus ; en 1811, 19 025 mâts, 24 469 chargements de chêne et 52 888 chargements de pin partaient de Québec (REID-MARCIL, 1987). Tout comme aux États-Unis, il devint vite plus profitable de construire sur place les navires qui devaient transporter tout ce bois. Des constructeurs et des ouvriers qualifiés écossais viennent s'installer à Québec et fondent ce qui deviendra une vaste industrie. De plus, les centaines de navires qui accostaient à Québec pendant la belle saison devaient être réparés, ce qui permit de développer une main-d'œuvre qualifiée jusqu'alors plus orientée vers la construction terrestre.

Une grande industrie exportatrice

Dans ses meilleures années, 5 000 personnes travaillent dans l'industrie navale de Québec. Quelques grands chantiers se forment et durent de nombreuses années alors que de plus petits apparaissent et disparaissent au gré du marché. L'industrie de la construction navale continua à être influencée par les besoins en bois de l'Angleterre et les marchands de bois seront nombreux à se faire constructeurs de bateaux. Toutefois, son produit connaîtra aussi des fluctuations qui lui sont propres. La demande de bateaux variera au gré des périodes de croissance et de récession de l'économie européenne. Elles-mêmes étaient scandées par les guerres. Ces dernières entraînaient le plus souvent des hausses de la production et du prix des bateaux inévitablement suivies d'une chute profonde des deux. La guerre de Crimée (1853-1854) et la guerre civile américaine (1860-1865) auront un impact majeur. D'autres événements tels que la colonisation de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande (1851-1852) ou de la Californie (1847), toutes développées avec des ruées vers l'or, ou encore les mauvaises récoltes anglaises de 1839 seront positifs pour l'industrie.

Le déclin de l'industrie : le libre-échange et la concurrence du fer et du charbon

C'est la guerre de Crimée qui sonnera le glas de la grande industrie hauturière. Les choses s'étaient présentées comme à l'accoutumée. À l'approche de la guerre, l'industrie aiguillonnée par ses intermédiaires britanniques avait augmenté sa production pour répondre aux besoins de transport des troupes de l'Amirauté britannique. Mais voilà qu'au dernier moment la Navy décide d'utiliser des navires propulsés à la vapeur. Les armateurs britanniques, Irlandais surtout, alliés aux constructeurs québécois y perdront leur chemise. On devra vendre les bateaux à perte.

Parallèlement au développement des nouvelles technologies du fer et de la vapeur, on note un changement majeur de la politique commerciale anglaise. Londres devient libre-échangiste : le *Navigation Act* est abrogé. La concurrence par l'industrie américaine se fait plus forte dans le domaine du navire de bois. On croit que tout est fini. Toutefois, la baisse dramatique de la production américaine pendant la guerre de Sécession laisse le champ libre à notre industrie qui connaît ses dernières heures de gloire. On explore aussi de nouveaux marchés. La Norvège, l'Espagne et même, pour une courte période, la France, seront des acheteurs de bateaux québécois. C'est le seul avantage que donnait l'abandon du protectionnisme britannique.

FIGURE 1

*Production totale de navires de bois de plus de 100 tonnes
Québec 1787-1900*

SOURCE : selon REID-MARCIL (1987), p. 440 ss.

Sur le plan technique, on observe alors un curieux phénomène. Alors qu'en Angleterre la course aux navires toujours plus gros et plus modernes s'amplifie avec l'usage du fer, de l'acier et de la vapeur, Québec se met à produire des navires moins

performants et plus petits. D'une part, le marché anglais étant presque fermé à cause de l'importance croissante de la nouvelle technologie dans la flotte anglaise, les grands vaisseaux que Québec construisait pour lui ne trouvent plus preneurs. D'autre part, affirme REID-MARCIL (1987), les armateurs européens non britanniques achètent des bateaux qui ressemblent à leur production nationale moins évoluée techniquement. De plus, la nouvelle production servait surtout au cabotage le long des côtes, ce qui nécessitait des navires plus souples et moins gros que pour le transport transatlantique. En somme, les constructeurs de Québec s'adaptèrent en répondant à un segment de marché retardataire du point de vue technique¹.

Bientôt ce fut la fin de l'industrie. Ainsi, malgré l'importance qu'elle avait prise au milieu du XIX^e siècle, comme le montre la figure 1, il ne restera guère de traces de cette industrie dans le dernier quart de ce siècle. Pendant près de 35 ans, il n'y eut plus de production navale importante à Québec, pas avant une autre grande guerre européenne, mais c'est une autre histoire.

Les besoins de la France puis ceux de l'Angleterre, les guerres napoléoniennes, de l'Indépendance américaine, de Sécession et de Crimée, voilà qui laisse bien peu de place et d'initiative aux habitants de Québec. On peut convenir, logiquement en tout cas, que de grands mouvements internationaux tant politiques que commerciaux puissent broyer des peuples. Mais il faut se garder d'une image où les acteurs sociaux sont dénués d'une dynamique propre. Pénétrons dans ce qui jusqu'à maintenant n'a été qu'une boîte noire, l'industrie de la construction navale. Mais pour nous guider, voici quelques lumières théoriques.

Un point de vue organisationnel

Notre point de vue s'inscrit dans une perspective qui s'est développée avec force depuis le début des années 1980. Les organisations plutôt que d'être analysées comme des organismes répondant à des critères universalistes et rationalistes comme ceux auxquels le taylorisme et le bureaucratisme nous avaient habitués, sont perçues par les membres de ce mouvement de pensée comme des produits socioculturels (TREMBLAY, 1994; IRIBARNE, 1994; MORGAN, 1986; MAURICE *et al.*, 1982; HOFSTEDDE, 1980). Il ne s'agit pas de tomber dans un relativisme culturel sans fin et stérile tel que le reproche BOUDON (1993) aux tenants du postmodernisme mais plutôt de reconnaître l'importance des «matériaux socioculturels» spécifiques qui s'offrent aux

1. On construisit quelques vapeurs à la fin du siècle ainsi que des navires à coque de fer. Mais, contrairement à Reid-Marcil, nous ne croyons pas que c'était là «adopter les nouvelles technologies». Premièrement, Québec ne produisit aucun moteur à vapeur. Ils ont toujours été importés soit d'Angleterre, soit de Montréal où on en fabriquait pour les chemins de fer. Il n'y eut d'ailleurs pas de fonderie à Québec avant les années 1870. Deuxièmement, les navires à coque de fer, à l'exception des barges fluviales, furent assemblés à Québec mais toutes les tôles provenaient d'Angleterre. Dans le dernier quart du XIX^e siècle, il n'y avait aucun dynamisme technologique autonome parmi les constructeurs de Québec.

organisations. Ainsi, IRIBARNE (1994) fait une nouvelle lecture du matériel réuni par CROZIER pour *Le phénomène bureaucratique* (1963). Il fait ressortir l'importance d'une caractéristique culturelle française identifiée par MONTESQUIEU en 1756, *le principe de l'honneur*. L'application des règles bureaucratiques au sein des organisations étudiées par Crozier serait conditionnée par le respect d'un code de l'honneur. Les règles ne feraient qu'entériner un système social plus vaste et, surtout, plus solidement ancré dans le tissu social.

Dans cette perspective, les valeurs, les traditions, les compétences développées par une collectivité donnée sont les matières premières sur lesquelles les organisations tablent pour assurer tant leur cohésion interne que leur adaptation. Les techniques rationnelles sont transformées par la culture selon des règles qui sont propres à cette dernière. Les objectifs des organisations, les moyens qu'elles prennent pour les atteindre et le processus de leur réalisation sont proprement culturels.

Mon insistance sur les processus socioculturels au sein des organisations ne m'amène en rien à privilégier quelque monisme causal et réducteur. Les actions des organisations et celles des agents sont à la fois culturelles, politiques et économiques. Toutefois, si on admet facilement depuis Marx les rapports entre l'économie et le politique, on néglige bien souvent ceux entre l'économie et le culturel. En fait, surtout sous l'influence d'Habermas, on oppose généralement le culturel et l'économique alors que pour moi le capitalisme est un fait culturel au même titre que l'Église ou l'État sont des faits économiques. Et, plutôt que d'être le remplaçant d'un système de régulation sociale fondée sur la culture, le capitalisme est une culture spécifique fondée sur la rationalité économique et le pouvoir industriel alors que les cultures des sociétés précapitalistes accordaient beaucoup plus d'importance à la force militaire et à la puissance politique. On ne peut donc ramener les faits économiques à des forces aveugles qui agiraient hors des personnes qui composent les organisations. Les agents sociaux sont ici aussi compétents et capables de réflexivité. Comme les phénomènes socioculturels, les phénomènes économiques échappent à la détermination individuelle tout en ne pouvant exister sans elle.

Caractéristiques fondamentales des organisations

Malgré qu'elles partagent leurs matériaux socioculturels avec d'autres activités organisées, les sociétés et les institutions, les organisations ont des caractéristiques propres qui permettent de les distinguer. Premièrement, l'organisation est une activité volontaire, artificielle et téléologique. Son existence dépend d'une décision où ses structures et ses objectifs sont définis par ses agents ou une partie de ceux-ci. Ces objectifs sont en fait un des enjeux majeurs au sein de l'organisation. La propriété, la puissance politique et militaire, l'expertise et la tradition définissent les agents qui fixent les objectifs de l'organisation. Ces derniers sont multiples et ils ne concernent pas uniquement son activité économique à proprement parler. Étant donné son carac-

tère artificiel, l'organisation peut modifier nombre de ses caractéristiques. Sa morphologie dépendra du compromis qui permettra aux agents qui la contrôlent d'atteindre leurs buts en fonction des ressources matérielles et humaines disponibles. Toutefois, dès sa constitution, l'organisation devient une entité autonome, un agent collectif, et partiellement indépendante des agents qui l'ont formée.

Deuxièmement, pour atteindre ses buts et préserver ses structures l'organisation doit s'adapter à son environnement de manière cybernétique². Elle développe différentes stratégies et des compétences particulières qu'elle opérationnalise au moyen des personnes qui les composent. La notion de cybernétique nous renvoie à des processus spécifiques de mise en relation d'un organisme et de son milieu. Un ou des objectifs sont définis par un agent et celui-ci met en œuvre un certain nombre de moyens pour le ou les réaliser. L'agent trouve (ou ne trouve pas) dans son milieu tant les ressources qui lui permettront d'atteindre son objectif que les concurrents qui lui nuiront. Comme sa situation et les conditions du milieu, y compris l'état des ressources et des concurrents, changent dans le temps, il modifiera les moyens mis en œuvre à partir des informations qu'il obtiendra sur les résultats de son action. C'est la rétroaction. Dans le cadre de notre analyse, les moyens mis en œuvre sont les compétences de l'agent, et celui-ci est capable de réflexivité. Toutefois, le processus cybernétique entier (objectifs, moyens, cueillette des informations et rétroaction) peut être accompli avec plus ou moins de compétence et de manière plus ou moins consciente et systématique. De plus, une situation stable peut entraîner une certaine pérennité des moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs et diminuer les capacités de lecture de l'environnement et la compétence à réagir.

Troisièmement, l'organisation doit s'assurer de l'engagement de ses membres, en d'autres termes, elle doit développer sa cohésion. En effet, ce sont les individus qui détiennent les compétences qui permettent à l'organisation de s'adapter, que ce soit en opérant collectivement des systèmes socio-techniques ou par leur qualification professionnelle personnelle. Ce sont eux qui mettent en branle les capacités techniques de l'organisation qui sont constitutives de son activité économique. Or, l'appartenance à l'organisation d'individus, eux-mêmes capables d'activités téléologiques, est constamment problématique. Ici aussi, l'organisation doit agir de manière cybernétique et téléologique. Les moyens pour obtenir la cohésion de l'organisation sont très diversifiés. Ils vont de la coercition pure et simple au salariat ou aux techniques psychosociales développées par les gestionnaires des organisations modernes. Le choix des moyens utilisés dépend de la donne politique. La possession des moyens de production, celle des qualifications et la capacité de définir l'organisation du travail

2. Les sociétés, les systèmes économiques et les institutions ne sont ni téléologiques ni volontaires. Les sociétés, par exemple, sont composées d'un ensemble d'individus et d'organisations ainsi que de valeurs et d'institutions plus ou moins communes à leur population. Et, si certaines organisations peuvent être associées à des institutions, c'est qu'en leur sein une partie de leur activité leur échappe complètement au profit de la tradition et de dogmes fondateurs qui limitent l'action des membres actuels de l'organisation.

déterminent largement le rapport de force au sein de l'organisation. L'existence de corporations professionnelles ou de syndicats industriels, les unes et les autres n'étant que des modalités de possession de qualifications tantôt individuelles tantôt collectives, viennent, de l'extérieur, moduler le système politique interne. L'action de l'État et la position sociopolitique générale des agents dans la société jouent un rôle important.

Cependant, la simple existence d'une institution ou d'une autre ne suffit pas pour comprendre le processus de cohésion de l'organisation. Comme chacun le sait, une organisation syndicale tire sa force politique de la motivation ou, en d'autres termes, de l'adhésion des membres aux valeurs défendues par le syndicat. C'est par des mécanismes d'identification psychologique que se fait l'adhésion d'un agent à un système de valeurs. Toutefois, leur culture fournit aux individus des cadres de compréhension des situations concrètes qui définissent ces systèmes. Ce sont les cadres sociaux (GOFFMAN, 1991). Ces derniers sont soumis à l'interprétation des acteurs sans que ceux-ci, individuellement, puissent en modifier les règles générales. Voilà qui place au premier plan l'analyse des agents pour comprendre l'action sociale (GIDDENS, 1984). Dans une organisation, l'agent peut s'identifier au chef, à la mission ou encore à ses pairs et adhérer dès lors à leur cadre d'interprétation de la réalité. Toutefois, l'agent trouve dans la société d'autres objets d'identification qui ont un lien direct, un métier ou une profession, ou indirect, une religion ou un groupe linguistique, avec la mission de l'organisation. En fait, les agents peuvent être caractérisés par toute une série de cadres sociaux imbriqués. On peut dès lors parler d'une hiérarchie des objets d'identification et des cadres sociaux qui en découlent.

La construction navale à Québec au XIX^e siècle

L'étude des agents présents dans l'industrie navale québécoise m'amène, au premier plan, à faire l'analyse du rôle des entrepreneurs. Ces derniers sont demeurés centraux pour toute la période à l'étude, ils ont décidé de la forme des entreprises et des rapports de productions qui allaient s'y installer. La plupart des entrepreneurs étaient des Anglo-Écossais qui avaient immigré à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle. Ils arrivèrent d'outre-mer avec leur compétence, des capitaux, des relations et, très souvent, des ouvriers. Et, à la différence des maîtres constructeurs français amenés par Talon ou Hocquart, une majorité s'installèrent à demeure au Canada. Ce sont eux qui seront le fer de lance de l'implantation du capitalisme dans ce qui avait été la Nouvelle-France, une colonie agricole dont la seule industrie importante avait été l'administration de l'État et l'entretien des troupes. À compter du milieu du siècle, les Irlandais puis, juste avant le déclin de l'industrie, les Canadiens français, s'ajouteront à leur groupe pour éventuellement les remplacer.

Les constructeurs Anglo-Écossais

Les premiers constructeurs à s'établir à Québec, nous apprend REID-MARCIL (1987), sont des Écossais. La plupart provenaient de Irvine, près de Glasgow dont elle avait été le port jusqu'à cette époque. James Duncanson, le premier à en venir en 1785, était capitaine de vaisseau et il connaissait déjà le Canada. Il arriva ici avec des travailleurs de son pays. Il ne construisit que deux bateaux puis repartit sur les mers. De même John Goudie, Allan Gilmour, John Black, William King, William Patrick, John Beatson, les frères Munn arrivèrent et fondèrent un chantier avec leurs travailleurs écossais. Goudie occupe une place particulière parmi eux. Venu lui aussi des rives de la Clyde où se trouvaient les chantiers navals écossais, Goudie fut reconnu comme un innovateur et un constructeur hors pair en plus d'être un marchand-négociant. Il fut le premier constructeur de navires à vapeur à Québec et un des propriétaires de la compagnie de navigation à vapeur. Dès 1817, il lança le Québec, un vapeur de 700 tonnes. Il fut aussi membre du conseil d'administration de la première banque de Québec entre 1819 et 1824 et un des actionnaires du Canal de Chambly (BERVIN, 1991). John Goudie termina sa vie à Chicago où il s'établit en 1866. Allan Gilmour représentait un autre type de constructeur. Il était avant tout marchand de bois et propriétaire de flotte. Gilmour achetait la plus grande partie de sa production pour le transport de son bois mais revendait aussi des navires à ses contacts écossais. Avec lui se termina une première époque d'installations écossaises.

Avec la guerre de 1812, une autre série de constructeurs vinrent s'installer à Québec. D'origine anglaise, ils provenaient de la région de Plymouth dans le Devon où l'on trouvait de nombreux chantiers maritimes. Ils arrivèrent surtout dans les années 1810-1825. C'étaient souvent des marchands de bois. Sam Finch, William Gilley et George Taylor, qui s'associa avec Allison Davie pour fonder ce qui allait devenir MIL Davie, étaient tous de ce type d'entrepreneurs qui fournissaient à même leurs affaires les matières premières et le premier chargement de leurs navires. D'autres avaient un curriculum plus proche de ceux des artisans écossais comme George Black, William et John Bell, William Russel et John Nicholson. Les constructeurs anglais vendirent leurs navires d'abord à Londres mais aussi à Liverpool surtout à compter de 1840.

Les Loyalistes Thomas Conrad Lee, William Power et John Saxton Campbell furent des constructeurs. Mais le frère du dernier, Archibald Campbell, joua un rôle capital dans l'industrie, étant, entre 1808 et 1860 environ, le principal notaire des constructeurs. Il fut aussi la cheville ouvrière de nombreux financements. En fait, le notaire, à l'image du scribe antique, prenait en charge les principales écritures de l'organisation. On trouvait dans les contrats signés les modes de financement et de paiement, les délais de livraison, mais aussi les principales caractéristiques du bâtiment : le type de navire, ses dimensions, les matériaux et la finition, notamment celle de la cabine et les sculptures dont la figure de proue. On laissait le détail de la réalisation au savoir-faire du constructeur. C'est parmi les Américains qu'on note un rare

«architecte naval», Edmund W. Sewel arrivé tardivement à Québec et actif autour de 1870. Le faible nombre de ces professionnels révèle bien la nature artisanale des constructeurs de bateau. Ces derniers étaient des hommes d'affaires, vendant et achetant les matériaux et le travail des hommes, et des artisans élaborant plans et devis et dirigeant le chantier. Les frères Campbell seront parmi les premiers administrateurs de la Banque de Québec.

La venue régulière de constructeurs anglo-écossais et Loyalistes au tournant du siècle permit de conserver bien vivant le lien entre la colonie et la métropole. Une des conséquences fut l'adoption des toutes dernières techniques de construction ayant cours en Europe. Même après 1830, les nouveaux immigrants se faisant plus rares, les Anglo-Écossais de Québec restèrent en contact étroit avec les techniques et les mœurs anglaises. De nombreux navires anglais accostaient dans le port de Québec et jusqu'à 25 000 hommes débarquaient à Québec dans les six mois où la navigation était possible. Ils rencontraient les capitaines de navires pour des raisons professionnelles ou pour renouer des contacts avec la mère patrie³. On leur demandait aussi de réparer les vaisseaux conformément aux instructions des capitaines. Ces derniers constituèrent dès lors la principale source d'informations des constructeurs. On notera toutefois que le transfert de la technologie de pointe prit une tournure plus formelle avec l'entrée en jeu de la Lloyd's et du bureau Veritas, les deux organismes qui édictaient les normes que devaient suivre les constructeurs. Celles de la Lloyd's étant les mêmes qu'en Angleterre, elles permettaient de suivre les innovations techniques. Ce sont des Écossais qui fournirent leurs différents officiers: Thomas Menzies, *surveyor* de la Lloyd's et Walter Gilley Ray, *surveyor* du bureau Veritas, furent particulièrement importants.

Les normes de la construction maritime ne sont pas les seuls éléments que les constructeurs anglo-écossais conserveront de leur mère patrie. Leur mode de pensée, leurs manières de faire, l'importance accordée à la réussite économique, à la culture technique et à l'esprit d'entreprise appartiennent bien à la culture anglo-saxonne.

Sans se limiter à quelque monisme causal, il est évident que le capitalisme britannique dont nous étions les hôtes ne faisait pas que répondre à des forces aveugles. D'une part, ses agents étaient fermement convaincus que la réussite économique était la chose la plus désirable. L'industrialisation anglaise reposait notamment sur la vo-

3. Nous n'avons aucune preuve confirmant que les constructeurs et les capitaines prenaient un pot de bière à la même taverne, pas même une seule lettre d'amitié à montrer. C'est toutefois un domaine où nous nous permettons de voir une situation passée avec les yeux du contemporain. Les premiers arrivants des îles britanniques étaient des expatriés sur un sol étranger dont leur gouvernement venait de s'emparer. Il n'y a dans ce terme aucune connotation péjorative. On désigne par expatrié ceux qui pour une période plus ou moins longue s'installent dans un lieu donné mais restent fidèles à la patrie qu'ils ont quittée. On l'utilise actuellement pour désigner les personnes en poste dans un autre pays. Ces derniers, à l'image de nombre d'immigrants, reconstituaient sur place les conditions de vie de leur patrie d'origine et ils ne cherchaient habituellement pas à s'intégrer au pays hôte.

lonté ferme et légitime de la population anglaise de « faire de l'argent », un trait répandu dans toutes les couches de la société y compris la noblesse, qui constituait une assise culturelle sur laquelle le capitalisme anglais pouvait compter (LANDES, 1975). L'importance qu'accordait la religion protestante à la valorisation de la réussite économique a été amplement démontrée par Max Weber (1967). D'autre part, le pragmatisme anglais se traduisait dans l'utilitarisme⁴ de la science anglaise. En effet, si l'évolution de la science fut remarquable aux XVII^e et XVIII^e siècles et importante dans tous les pays d'Europe, son application technique fut pendant toute cette période le seul fait de l'Angleterre (CARPENTIER et LEBRUN, 1990). La science anglaise fut conduite par des amateurs qui se souciaient davantage d'applications techniques que de publications et qui, bien souvent, provenaient de l'industrie et de l'artisanat, comme James Goudie, plutôt que de l'Université. Conduite souvent comme un *hobby* par un chercheur amateur, affirme CROSLAND (1983), la recherche britannique resta souvent privée, selon la distinction apportée par MERTON entre science privée et science publique, et enfouie au cœur des secrets industriels stratégiques⁵. Cette culture technicienne ne se développa à Québec au XIX^e siècle qu'à l'intérieur du cercle restreint des constructeurs et des entrepreneurs anglo-écossais, et ces derniers ne feront rien pour attirer francophones et catholiques dans cette mouvance.

Les immigrants de la première heure s'implanteront en conservant leurs cadres sociaux. Ils tenteront de recréer dans la colonie un monde qui ressemblait à celui dont ils étaient issus ou, parfois, retourneront en Grande-Bretagne ou migreront soit vers Montréal soit vers le Haut-Canada à la fin de leur vie. En effet, Québec n'était pour les immigrants anglo-saxons comme Goudie qu'une étape migratoire vers l'Ouest, ce n'était pas leur patrie. Par ailleurs, les Loyalistes comme la plupart des nouveaux immigrants transatlantiques se sont établis davantage à l'ouest où un Haut-Canada avait été prévu pour eux. Le Bas-Canada ne retiendra que 5 % des 800 000 immigrants arrivés dans la seconde moitié du siècle, presque tous dans la région de Montréal (LINTEAU, 1992), qui, dans la première moitié du XIX^e siècle, est la véritable capitale du Haut-Canada.

Pour Montréal, à la tête de la navigation sur le Saint-Laurent, cet arrière-pays inclut le Haut-Canada jusqu'à ce que les progrès des transports, tels que le canal Érié, les canaux sur le

4. C'est Francis Bacon (1561-1626), homme de sciences, philosophe et parvenu, qui fut le premier à poser les bases du mouvement utilitariste. Pour lui, nous rappelle ARNDT (1978), la science et la connaissance n'avaient d'autre destin que « l'amélioration de la vie humaine par des nouvelles inventions et des richesses » (cité dans ARNDT, 1978, p. 5, notre traduction).

5. On notera ici un débat intéressant. Pour nombre d'historiens et de philosophes des sciences, l'application des sciences à l'industrie ne débute qu'avec la seconde moitié du XIX^e siècle, la révolution industrielle anglaise ayant été plus technique que scientifique. Ceci relève d'une conception étriquée de la science qui en cantonne la pratique à certains contextes organisationnels ou, pis encore, d'une mystification accordant à la science un caractère absolu qui la met à l'abri de ses applications, la bombe atomique par exemple, ou de ses conséquences comme la pollution industrielle.

Saint-Laurent et, finalement, le chemin de fer, accélèrent la croissance de Toronto (BROWN, 1990, p. 312).

Le faible engagement des immigrants dans la colonie et plus particulièrement dans la ville de Québec handicapa les capacités d'adaptation de l'industrie québécoise et plus généralement la croissance économique de la Vieille Capitale. En effet, la construction navale, tant qu'elle se limita au bois comme principal matériau, exigea peu de capital et d'installations. Or, avec le fer puis l'acier et la vapeur, un chantier devait être permanent et bien financé⁶. Les petites entreprises familiales et les éphémères associations québécoises ne réussirent jamais à amasser un capital suffisant. En fait, seuls les marchands de bois qui amassaient de grandes fortunes et les propriétaires des plus grands chantiers auraient pu y parvenir. Toutefois, ils étaient plus enclins à investir dans le développement de Montréal, voire à retourner dans les îles britanniques qu'à soutenir l'industrie navale de Québec.

Québec, souligne [George-Étienne] Cartier, a produit plus de princes marchands que Montréal; elle produit aussi plus d'hommes qui peuvent se retirer des affaires et aller s'établir en Angleterre avec de grandes fortunes, et si les industries sont en petit nombre dans le Bas-Canada et surtout à Québec, les capitalistes et les marchands en sont les seuls responsables. Évidemment, ni l'un ni l'autre de ces deux groupes n'ont de stratégies de développement à long terme (HARE *et al.*, 1987, p. 312).

On est alors en droit de s'interroger sur les efforts qu'auraient faits des gens s'identifiant avec leur terre d'élection. Sans doute, la nature est-elle plus clémente à Montréal et dans le Haut-Canada que dans la région de Québec mais y a-t-il là des avantages économiques qui ne pouvaient être compensés? Le déplacement des élites financières vers l'ouest fit plus que suivre les logiques financières du capital, il les a créées. Certains avanceront que la situation fut la même aux États-Unis mais ni Chicago, ni Détroit ne détrôneront New York qui est demeuré le principal port d'entrée et la capitale économique des États-Unis jusqu'au XX^e siècle.

Les constructeurs Irlandais et Canadiens français

Les constructeurs irlandais constituèrent le dernier groupe arrivé de Grande-Bretagne. Les George H. Parke, Dining, Horatio Nelson Jones et Thomas Dunn s'installèrent à Québec à partir des années 1830. Ils présentaient nombre des caractéristiques que nous avons déjà rencontrées chez les Anglo-Écossais. On notera toutefois que les Irlandais, des catholiques, n'étaient pas admis facilement dans le cénacle des marchands anglo-écossais protestants à une époque où la religion jouait un rôle ma-

6. L'Angleterre fut la seule contrée où une longue tradition, des réserves importantes de bois «seasonned» et une clientèle assurée permirent le développement d'une poignée de grands chantiers sur la Clyde, la Tyne ou la Tamise. Les structures industrielles commencèrent à changer, les entreprises étaient devenues plus grosses avant l'arrivée des nouvelles techniques, ce qui permit leur adoption rapide malgré qu'elles exigeassent un investissement infiniment plus important.

jeur de différenciation sociale. Les constructeurs irlandais accompagneront les Canadiens français, avec qui ils s'associeront fréquemment, jusqu'à la fin de l'industrie alors que les Anglo-Écossais seront plus prompts à migrer vers Montréal ou à retourner en Grande-Bretagne.

Les constructeurs irlandais furent largement précédés par une immigration massive de travailleurs irlandais poussés par la famine et la pauvreté. On en compte un millier en 1819. Ces travailleurs peu qualifiés et très pauvres ne feront que renforcer le contingent de manœuvres formés par les Canadiens français dont ils partageaient le sort. Ils s'intégreront davantage à ceux-ci que les autres immigrants anglophones, sans doute à cause de la religion. Ils se trouvaient réunis dans les mêmes institutions civiles, la paroisse notamment. L'Église Saint-Patrice, la première église irlandaise, ouvre ses portes en 1836.

Les constructeurs canadiens-français n'apparurent que tardivement dans la construction navale au XIX^e siècle. Il y eut bien sûr des pionniers tels que François et Romain Robitaille ou Louis Labbé. Certains s'associèrent avec des Écossais, des Anglais ou des Irlandais, chose demeurée rare sauf avec les derniers. Les Canadiens français installés depuis plusieurs générations au Canada et ne pouvant faire valoir, pour établir des contacts, leur origine française, dénués pour la plupart de capitaux, connurent des carrières et des arrangements commerciaux différents des immigrants britanniques.

La première différence tint au fait que la plupart s'engagèrent comme constructeurs de bateaux après avoir exercé un autre métier, charpentier naval le plus souvent. Ils furent nombreux à devenir contremaîtres ou surintendants de chantier avant de se lancer en affaires. Rares furent ceux qui comme Pierre Valin ou Pierre Brunelle purent prendre la responsabilité totale d'un bateau dès le début de la vingtaine. On note aussi la formation d'entreprises par des Anglo-Saxons qui avaient appris leur métier à Québec auprès des maîtres immigrants mais les William Henry Baldwin et John J. Nesbitt sont l'exception.

Vers 1861, les constructeurs canadiens-français représentaient la moitié des constructeurs, mais ne fournissent que le tiers de la production. Ils ne pourront jamais occuper une place beaucoup plus importante car il ne restait guère de temps à leur industrie. On trouva les Canadiens français davantage parmi les ouvriers que chez les constructeurs. Il faut noter toutefois une percée dans la sous-traitance.

La sous-traitance était le second mode d'emploi de la main-d'œuvre : des entrepreneurs prenaient à contrat une partie des travaux tout en étant responsables de l'emploi et de la direction des employés. À ce titre les Canadiens français sous-traiteront des travaux et de la main-d'œuvre ou agiront comme contremaîtres dans des métiers particuliers n'exigeant pas d'immobilisation. Les scieurs de long, surtout, et les calfats étaient souvent des sous-traitants alors que les charpentiers et les menuisiers étaient plus souvent engagés directement par le chantier. Les sous-traitants étaient généralement des ouvriers qualifiés mais pas nécessairement leurs employés, des fer-

miers ou des bûcherons, qui ne détenaient que des compétences générales dans la transformation du bois. Ces petits entrepreneurs ont laissé bien peu de traces. On retrouva dans les papiers des notaires quelques contrats entre le constructeur et les maîtres artisans, eux-mêmes des entrepreneurs appelés à l'époque des *jobbers*, qui s'engageaient à calfater un bateau ou à scier une longueur donnée de pin ou de chêne pour le constructeur. Généralement, lorsque les travaux exigeaient une plus forte capitalisation, les entreprises appartenaient à des Canadiens anglais et les Canadiens français étaient leurs ouvriers. La fabrication de voiles, de mats et de poulies par exemple demeura largement le fait d'entrepreneurs anglais.

On peut se demander pourquoi les Canadiens français, lorsqu'ils ont pu occuper des postes de commandements dans la construction navale, n'ont pas développé une industrie plus innovatrice ni ne se sont servis de ceux-ci comme de tremplins vers d'autres formes d'industries. Il est possible de répondre à la première partie de la question en considérant les sources de l'innovation commerciale et technique qui existaient dans l'industrie. Or, nous l'avons vu, les rapports informels entre les entrepreneurs avec les membres de leur famille restés outremer ainsi qu'avec les capitaines britanniques sont un élément majeur des transferts technologiques sur lesquels repose l'innovation technique et commerciale. De plus, les Canadiens français devaient passer par des intermédiaires pour vendre leurs bateaux, ce qui réduisait leurs profits. J'en rediscute plus loin. La seconde partie de la question nous amène à réfléchir sur la faculté des Canadiens français d'alors d'innover dans le champ industriel. Cette question dépasse de beaucoup l'industrie de la construction navale de la ville de Québec pour englober tout le Québec, car on sait que si on a compté à la fin du XIX^e siècle quelques hommes d'affaires d'importance, ils ont rarement fait fortune dans l'industrie. Les Charles-Séraphin Rodier Jr (machinerie agricole) et Jean-Baptiste Rolland (industrie papetière) seront des exceptions parmi les bourgeois canadiens-français qui ont bâti leur fortune, en partie au moins, à partir de l'industrie. Ils «réalisent surtout leur fortune dans le commerce de gros, les entreprises de construction et la promotion foncière» (LINTEAU, 1992, p. 60).

Voilà qui, par ailleurs, nous amène à dépasser un premier niveau d'analyse où la simple absence de capital et le rejet économique par les élites anglo-écossaises expliqueraient le faible engagement des Canadiens français dans l'activité industrielle. Non pas que l'une comme l'autre cause n'ait joué un rôle certain, on aurait tort de remplacer un jugement lapidaire par un autre, mais elles ne parviennent pas à elles seules à expliquer la situation. Les cadres sociaux auxquels adhéraient les Canadiens français au début du siècle dernier les éloignaient de l'industrie. Examinons quelques mécanismes psychologiques d'identification.

Premièrement, les Canadiens français ne pouvaient s'identifier à leurs chefs, ces constructeurs britanniques entreprenants, différents par trop d'aspects de leurs ouvriers. Les valeurs proclamées alors par les Canadiens français n'avaient rien à voir avec celles d'un industriel ingénieux. L'idéologie rurale était la seule à rencontrer

l'aval des autorités traditionnelles. Deuxièmement, la mission même des organisations leur était étrangère. Les cultivateurs et les coureurs des bois ne se souciaient guère de bateaux, et faire de l'argent ne constituait pas un objectif légitime pour un catholique. Troisièmement, les institutions sociales ne valorisaient guère l'engagement dans le développement industriel. Pour l'Église catholique, la ville et l'industrie ne représentaient pas le salut. Les paroisses, l'archevêché, le collège non seulement ne préparaient pas aux techniques industrielles et commerciales, mais encore plus ils les avaient en horreur⁷. On s'y passionnait bien peu pour les inventions de Brunel⁸ et les progrès de la science⁹. L'Église ne joua toutefois pas le rôle de leader nationaliste radical et encouragea le respect de l'autorité. C'était d'ailleurs elle qui contrôlait toute la vie civile, ce que lui abandonnaient avec joie les marchands britanniques. Quant aux institutions qui permettaient aux élites locales de participer à l'essor moderne, elles étaient elles aussi opposées à l'industrie et au commerce. L'éducation amenait les élites aux seules professions libérales de l'ancien régime. L'École Polytechnique¹⁰ ne fut fondée qu'à la fin du siècle alors que l'Université Laval de Québec

7. Il faut toutefois faire quelques nuances. S'il est clair que l'Église encouragea les valeurs traditionnelles et le mode de vie agricole, elle s'impliqua parfois dans le développement industriel et l'enseignement des sciences. Par exemple, tant les Sulpiciens de Montréal que le Séminaire et l'évêché de Québec, nous apprennent DICKINSON et YOUNG (1992), ont investi dans les chemins de fer. De plus, on trouve de nombreux prêtres parmi les premiers hommes de sciences et vulgarisateurs francophones dès le début du siècle (CHARTRAND *et al.*, 1987). Toutefois, l'Église ne fit rien pour augmenter le niveau général de l'enseignement, et les écoles normales ne verront pas le jour avant le milieu du siècle tout comme l'enseignement scientifique spécialisé.

8. L'ingénieur britannique d'origine française Marc Brunel fut un des grands innovateurs dans la construction navale.

9. CHARLAND *et al.* notent tout de même la publication de quelques articles de vulgarisation, les textes des conférences de savants visiteurs, des cours en feuilleton et des polémiques. Ces dernières révèlent tant la présence de quelques érudits que la persistance de conceptions anciennes. En 1841, nouvelle escarmouche : Duchaine publie dans *Les Mélanges religieux* un texte expliquant le fonctionnement des paratonnerres à l'aide de la théorie de Franklin, selon laquelle les pointes ont la propriété d'attirer le fluide électrique. Désaulniers intervient encore une fois pour corriger le pauvre « abbé » Duchaine afin, dit-il, d'« empêcher les étrangers de croire que nous en sommes encore au XVIII^e siècle » (CHARTRAND *et al.*, 1987, p. 213). Il reste néanmoins que le *Canadian Magazine of Science and the Industrial Arts*, inspiré par les revues britanniques « qui font connaître les nouvelles inventions et publient plans et devis » a paru de 1873 à 1891, 28 ans après la fondation de *Scientific American*. Alors que *La science populaire* (1886) et *La science pour tous*, toutes deux publiées par des chimistes canadiens-français, n'auront qu'une vie éphémère faute de lecteurs.

10. Dès 1857, l'Université McGill, fondée en 1820, offrit un programme de génie qui, après quelques hésitations, comptait 33 élèves inscrits en 1874. L'École Polytechnique a été fondée en novembre 1873. Ses dirigeants doivent rassurer les autorités ecclésiastiques sur le contenu de leurs cours et faire une publicité constante pour attirer des candidats. « Malgré ces efforts, le nombre moyen d'ingénieurs diplômés n'est que de quatre par an entre 1876 et 1898, alors que McGill en forme une douzaine chaque année » (CHARTRAND *et al.*, 1987, p. 236). Polytechnique trouva dans l'Université de Montréal, sous la coupole de Laval de 1876 jusqu'en 1920, un protecteur puissant, car elle laissait plus de place aux sciences, aux techniques, au commerce et aux laïcs que l'Université Laval fondée en 1852. D'ailleurs elle fonde sa

attendit une guerre de plus pour s'intéresser aux sciences. Le corporatisme canadien-français se développa bien plus en médecine et en droit que dans quelque chantier que ce soit. L'absence de valeur accordée à l'éducation et tout particulièrement aux sciences et à la gestion reflétait les clivages sociaux. Pendant que les marchands-négociants et les manufacturiers anglo-écossais recréaient ici l'industrie et la ville qu'ils avaient quittées, les Canadiens français s'implantèrent dans les paroisses catholiques où se déroule toute la vie hors travail.

Les Canadiens français n'étaient pas les seuls responsables de l'exclusion. Les Britanniques attachés au modèle britannique et à la religion protestante excluaient tout autant les étrangers de leur société que les Canadiens français de la leur. L'industrie de la construction navale est une création du colonialisme britannique : une partie importante des acteurs de l'organisation venait d'être conquise par ceux qui en étaient les instigateurs ; les conquérants anglais repoussaient les Canadiens français de leur culture industrielle. L'éloignement entre les notables et le peuple se doublait donc, pour ceux d'entre eux qui travaillaient dans la banque et l'industrie, par la différence linguistique et religieuse. Les deux groupes religieux et linguistiques n'avaient aucune envie d'être confondus sous un même vocable. Au contraire, la langue et la religion devinrent le principal pôle d'identification des uns comme des autres. Les membres des deux groupes se rejetaient mutuellement, catholiques contre protestants, francophones contre anglophones. La religion, la langue, les traditions, l'établissement et la société étaient différents entre dirigeants et dirigés. De part et d'autre s'installait un monde clos. Cela privait l'industrie navale tant d'un élément majeur de cohésion que d'une ressource en matière d'adaptation. Les multiples ajustements et innovations techniques que firent les travailleurs anglais fiers de leur métier et qui caractérisaient tous les secteurs industriels britanniques, sauf le textile¹¹, ne pouvait apparaître chez des ouvriers qui se sentaient étrangers à la mission de leur firme, étrangers à leur maître, exclus par celui-ci et relégués aux basses œuvres.

Les marchands-négociants et les intermédiaires

Cette époque est également marquée par des entrepreneurs dont l'action se situe dans le champ de la finance et du commerce, les marchands-négociants. Ces détenteurs de capitaux souvent implantés dans d'autres secteurs industriels, ont été pendant longtemps les seuls acteurs du capitalisme commercial. On les trouve à l'origine des

Faculté des sciences en 1920 alors que Laval mettra sur pied sa première École à caractère scientifique en 1921 et sa Faculté des sciences en 1937. Encore aujourd'hui, les 6 997 ingénieurs québécois anglophones représentent 19 % des membres de l'Ordre des Ingénieurs du Québec alors que les anglophones ne comptent que pour 13 % de la population de la province.

11. Là aussi les principales inventions du domaine, notamment celles de Cartwright, seront faites par des non-universitaires. Mais, le secteur du textile fut le premier à être mécanisé, ce qui limita par la suite les possibilités d'investissement personnel de la part des travailleurs.

premières banques canadiennes. Ils jouèrent un rôle certain dans l'industrie en contrôlant les capitaux, mais ils n'auront qu'une faible influence directe dans l'organisation du travail et des entreprises. Les marchands-négociants furent généralement des Anglo-Écossais qui, bien souvent, résidaient dans la métropole, à Londres, Liverpool ou un autre grand port britannique. Ils seront surtout des investisseurs et des clients mais certains joueront un rôle plus direct dans l'industrie en se faisant armateurs et intermédiaires entre les constructeurs de Québec et les armateurs métropolitains.

George H. Parke, James Gibb Ross et Hippolyte Dubord furent les principaux négociants de navires. Dubord fut le seul Canadien français à agir comme intermédiaire, un *broker* disait-on à l'époque. En 50 ans, il participa à 56 transactions avec des constructeurs canadiens-français. Quant à Ross, son activité ne se limita pas aux constructeurs canadiens-français. Ross tint à bout de bras l'industrie à partir de 1870, il avait des agents en Angleterre comme en France. George H. Parke profita du fait que son beau-frère, David Grainger, était un riche armateur de Belfast pour faire le commerce de navires. Il agit comme contractant et financier avec de nombreux constructeurs, comme Thomas Oliver, et les Canadiens français Pierre Valin et Pierre Brunelle. C'est George H. Parke qui servait d'intermédiaire pendant la Guerre de Crimée. On peut se demander à juste titre si le fait que Parke et Grainger aient été des Irlandais catholiques a joué un rôle dans la qualité des informations qu'ils ont obtenues sur les intentions de la Navy d'utiliser massivement des navires à vapeur.

Plus que les autres, les constructeurs canadiens-français durent compter sur les intermédiaires pour vendre leurs produits. En effet, les constructeurs écossais n'amenèrent pas que des capitaux, des savoir-faire, des travailleurs et les valeurs liées au capitalisme, ils fournissaient également des débouchés à leurs navires. Greenock et Glasgow furent, au début du siècle, affirme REID-MARCIL, les principaux acheteurs de navires québécois, des navires écossais *made in Quebec*. Une manière de faire qui se répéta avec les constructeurs anglais puis irlandais qui rejoignirent les Écossais au cours du siècle. En immigrant ici, les différents constructeurs anglo-saxons et irlandais continuaient à entretenir des liens avec leur famille ou des relations de leur ville d'origine. Chaque groupe ethnique qui immigra à Québec s'adressa donc au marché dont il était issu. Les filières internationales ainsi établies étaient strictement personnelles. De plus, les constructeurs anglo-écossais étaient souvent associés aux marchands-négociants dans plusieurs affaires, ce qui n'était pas le cas pour les Canadiens français.

En fait, l'industrie de la construction navale ne se distingue pas de l'ensemble de l'activité commerciale et industrielle québécoise: les rapports entre le grand commerce les constructeurs et le marchand moyen est partout le même et il concerne aussi bien l'importation que l'exportation. BERVIN (1991) montre que tous ceux qui constitueront la bourgeoisie d'affaires agiront selon un même modèle. Ils prennent possession du commerce international colonial en conservant leur réseau de relations dans leur patrie et les membres de leur famille. «De plus, ces relations privilégiées,

qu'elles soient d'affaires, d'amitié, de parenté ou ethniques, leur permettent d'obtenir des capitaux et des marchandises en abondance» (BERVIN, 1991, p. 43). Ainsi, parmi les 58 navires ayant accosté au port de Québec en 1816 et contenant de la marchandise destinée à des marchands de Québec, secteur public exclus, seulement 2 étaient réservés à des Canadiens français nous apprend BERVIN :

Selon une certaine logique commerciale de l'époque, il serait illusoire de penser faire venir directement des marchandises des régions du monde mentionnées dans le tableau 3 (tableau non reproduit, essentiellement l'Angleterre et ses colonies) si l'on ne bénéficie pas de relations directes avec ces fournisseurs étrangers. Encore là, force est de constater que le groupe des marchands moyens ne bénéficie pas d'informations privilégiées en provenance d'Angleterre (BERVIN, 1991, p. 68).

Les relations de production

On comprendra mieux la situation d'ensemble de l'industrie avec le schéma que j'ai élaboré à la figure 2. En termes temporels ce schéma se situe vers les années 1850. Il constitue en quelque sorte l'organigramme de l'industrie en ce qui a trait aux relations de production. Les rapports entre les groupes qui participent à la construction d'un navire sont plus complexes dans un secteur industriel de type artisanal que dans une entreprise unique puisque les acteurs peuvent multiplier librement ceux avec qui ils entrent en contact. Il s'agit en effet d'organisations autonomes qui bien souvent sont en concurrence entre elles.

J'ai distingué trois grands types de relations de production. Les relations juridiques et d'affaires concernent toutes les transactions où on utilisait un contrat formel. Elles exigeaient la participation d'un notaire et impliquaient très souvent des montages financiers complexes. La plupart des relations de production étaient moins complexes. Les relations d'affaires se faisaient habituellement verbalement. Je les ai distinguées des relations patron/employés, elles aussi verbales. Ces dernières se déroulèrent généralement sous l'empire d'ententes individuelles. L'implantation éphémère d'un syndicat un peu avant le milieu du siècle n'a pas permis de mettre en place un autre système relationnel. Par ailleurs, on notera que les grands chantiers avaient la possibilité d'entretenir avec les sous-traitants des relations d'affaires ou de patron/employés. En effet, lorsque les affaires tournèrent à leur maximum, les grands chantiers engagèrent directement des ouvriers plutôt que de faire affaire avec des entreprises.

L'observateur attentif aura noté l'absence des relations du type maître-compagnon dans notre schéma. Ces dernières sont pourtant différentes des relations patron-employés puisque tous ceux qui appartiennent à un même métier font partie d'une même communauté, appartenance qui se manifeste souvent par une résidence commune et la possibilité, il est vrai inégale, d'accéder au rang de maître et à ses privilèges. À Québec, la situation particulière des rapports sociaux interethniques amena l'industrie à des structures particulières où les métiers prirent une forme originale. Si

FIGURE 2

Les relations de production

la gestion des entreprises resta artisanale, l'organisation du travail prendra une forme plus proche de l'industrie de masse. Le travail était moins qualifié, moins autonome et exécuté par des Canadiens français et des Irlandais réunis par une religion différente de leurs maîtres.

Type d'entreprise et organisation du travail : artisanat et métier de masse

À cette époque, les entreprises québécoises étaient familiales comme la plupart des entreprises anglaises ou américaines étudiées par CHANDLER (1990). REID-MARCIL inventorie le type d'arrangement qu'on trouvait ici et montre que les associations soit de frères, soit de beaux-frères, ou encore de père et de fils surclassaient toute autre forme de propriété. Lorsque ce n'était pas le cas, les associations étaient moins durables et circonstancielles. Parfois, on s'associait uniquement pour parer à un marché anémique et pour la construction d'un seul navire. L'industrie navale ne vit donc pas la société anonyme par actions se développer. Elle suivit en cela le modèle anglais plutôt que les tendances américaines apparues, il est vrai, entre le milieu et la fin du siècle et d'abord dans le secteur ferroviaire (CHANDLER, 1977, 1990).

L'absence de structures bureaucratiques ne donnait pas aux employés qui n'étaient pas membres de la famille du fondateur la possibilité d'aller au-delà d'une certaine limite au sein de l'organisation, le poste de contremaître généralement. CHANDLER (1990) voit dans cet état de fait une des causes de la stagnation de l'industrie britannique restée principalement familiale même tard au XX^e siècle alors que la société par actions était devenue la règle aux États-Unis comme en Allemagne. Dans notre contexte plutôt que celui de l'industrie britannique qu'analyse Chandler, la différence ethnique s'ajoutait pour limiter les espoirs de promotion individuelle des cadres intermédiaires. S'ils atteignent une plus grande maîtrise technique ou s'ils innovent, leur seul choix est de fonder une nouvelle entreprise.

Les firmes étaient donc de petite dimension et souvent éphémères. Presque aucune ne survivra à la mort de son fondateur, souvent le seul administrateur de l'entreprise. Dans les plus grandes entreprises, la structure de commandement était beaucoup plus longue. L'entrepreneur n'était plus engagé dans la construction des navires, qu'il ait été un constructeur à l'origine ou non. Plutôt que maître en construction navale, il était devenu homme d'affaires. «Les patrons confient la direction des travaux à des maîtres, contremaîtres et des commis et ils ne connaissent même pas la plupart des employés» (RUDEL, 1988, p. 397).

Les conditions de travail

Les conditions de travail étaient dures. Une période de chômage saisonnier d'une durée de six mois était la règle pour 80% des travailleurs, nous apprend

RUDEL (1988), sans pouvoir compter sur quelque support que ce soit de l'État ou d'autres sources. Un grand nombre travaillent les jours de beau temps seulement. La plupart des ouvriers font 70 heures par semaine. Sur 179 contrats d'apprentis examinés par RUDEL, un seul comportait une clause de congé le dimanche et les jours de fêtes. Toutefois, quand la demande était plus forte, les charpentiers réussissaient à faire diminuer leur journée de travail à 10 heures, l'été, et à 8 heures l'hiver. «Les apprentis, les domestiques et les journaliers ont des journées de travail plus longues. Ceux qui travaillent aux scieries de Saint-Roch et de Lauzon sont obligés "d'y faire le quart et travailler une nuit sur deux comme tous les autres employés... et de travailler à toute et chacune des heures qu'il plaira" au dit employeur» (RUDEL, 1988, p. 393).

La majorité des travailleurs (60 %) étaient rémunérés à la pièce ou à l'heure. C'était le cas de la plupart des compagnons et des journaliers alors que les apprentis et les domestiques recevaient une partie de leurs gages en vêtements et aliments. Les charpentiers sont payés à chaque semaine de travail, le samedi soir. Leur absence du travail se traduisait par un manque à gagner immédiat, certains employeurs chargeant même une amende d'une journée de travail pour chaque jour manqué.

L'organisation du travail

Si le travail de masse taylorien et la mécanisation ne se développeront pas à Québec, le travail artisanal avec son apprentissage communautaire et ses structures corporatives traditionnelles ne survivra pas non plus. Les premiers constructeurs écossais arrivés avec leurs ouvriers, implantèrent leurs manières de faire et d'organiser des chantiers navals. Ils amenèrent leur culture dans leurs bagages, mais laissèrent outre-mer les organisations qui surveillaient l'accès aux métiers. En Angleterre, les structures corporatistes¹² *resteront étonnamment fortes même lorsque la vapeur et le fer remplaceront la voile et le bois*. À Québec, elles ne survécurent pas. D'ailleurs, l'absence de corporations et la considération dont jouissaient les Canadiens français auprès des Britanniques expliquent que les métiers ne survécurent pas. De plus, le vide laissé par la disparition des corporations de métiers et les conditions de travail imposées par les patrons entraîne le développement précoce d'organisations syndicales.

12. Dans le contexte d'une paix ouvrière relative, charpentiers et métiers du métal conservaient des structures corporatives étonnamment fortes. Lorsque à la fin du siècle, les chantiers anglais monopolisaient 80 % de la production mondiale de navires, un apprentissage de 7 ans était encore la norme dans la plupart des métiers que l'on y trouvait (POLLARD et ROBERTSON, 1979). Ceux qui se sont regroupés dans des syndicats de métiers, les *Boilermakers*, *Mechanics* ou *Engineers* succédèrent aux charpentiers de navires sans connaître la déqualification taylorienne avant 1914. Cette main-d'œuvre très qualifiée arrivait à maintenir un niveau de revenu et des conditions de travail exceptionnelles pour son époque, bien que moindres que dans les chantiers nord-américains, sans entretenir de perpétuels conflits avec le patronat.

Déqualification du travail et syndicalisme

L'organisation du travail des ouvriers canadiens-français de la construction navale était fort différente de celle qu'on trouvait en Angleterre. Dès le début du siècle, les Canadiens français étaient engagés non pas comme des apprentis vivant des rapports moyenâgeux comme certains l'ont prétendu, mais comme des ouvriers sans protection¹³. En effet, le chantier engageait de moins en moins d'ouvriers de métier et une part croissante de travailleurs non qualifiés qu'on dirigeait comme des ouvriers de masse. D'ailleurs le phénomène de disparition du travail qualifié n'est pas limité à la construction navale et semble concerner toutes les entreprises urbaines de plus de 10 employés (RUDEL, 1988). TREMBLAY (1979) voit cette tendance dans toute la force de travail montréalaise en 1790 et 1830.

Deux tendances majeures sont perceptibles durant la période; d'une part, la proportion de maîtres-artisans disposant de la connaissance technique d'un métier, propriétaires de quelques outils et parfois d'un atelier, diminue graduellement, alors que de l'autre côté, le pourcentage de journaliers démunis de toutes ressources augmente de façon significative (TREMBLAY, 1979, p. 42).

La croissance soutenue de l'industrie navale après 1825 a amené une part croissante de Canadiens français dans les métiers qualifiés autrefois monopolisés par les Anglo-Écossais. Toutefois, la croissance du nombre de travailleurs sans qualification exerçait une pression à la baisse sur les salaires des charpentiers qualifiés et les conduisit, après une grève de 18 jours, à former en 1840 un premier syndicat ouvrier: la Société amicale et bienveillante des charpentiers de vaisseaux de Québec. Cette Société s'était donné les apparences d'une société de secours mutuel pour éviter l'interdit que le *Common Law* faisait porter sur les organisations ouvrières. En témoignent, ces avis lancés à quelques charpentiers de navires et journaliers des chantiers de Saint-Roch afin qu'ils respectent l'ordre de grève sous peine «d'être expulsés de la Société ou d'être jugés indignes d'y être admis» (TREMBLAY, 1983, p. 233). En 1857, les Irlandais fondent la *Quebec Ship Labourer's Benevolent Society*, elle aussi à la fois regroupement ouvrier et société de secours mutuel. Cependant Irlandais et Canadiens français ne réussirent pas à organiser des corporations durables et puissantes et ils durent se rabattre sur des institutions d'exclusion ethnique pour s'assurer qu'ils étaient les seuls à être exploités.

13. David-Thierry RUDEL (1988) démontre au moyen de l'analyse de contrats individuels de travail notariés que les ouvriers urbains de Québec et de Montréal avaient au début du siècle les caractéristiques du travailleur de l'époque industrielle: «le chômage, de longues heures de travail, une rémunération hebdomadaire, des relations de travail tendues et des grèves...» (p. 390). Il s'élève contre les prétentions de Clare Pentland qui qualifie de paternalistes et personnelles, «child-like», les relations qui auraient caractérisé particulièrement les Canadiens français.

Les métiers

Malgré la disparition du travail qualifié et l'absence de structures corporatives, curieusement, les métiers continuèrent à régir le déroulement des opérations. En tout quatorze métiers peuvent être distingués à l'intérieur de l'industrie : scieur de long, charpentier de navires, plancheur (bordeur), calfateur, menuisier, sculpteur, forgeron de navire, peintre et vitrier, fabricant de poulie, de pompe, de corde et de voile, ainsi que gréeur. Ces métiers n'étaient pas tous présents sur les chantiers, car un même ouvrier pouvait en cumuler plusieurs.

L'écart linguistique et religieux modifie les rapports politiques entre les maîtres et les apprentis et transforme la logique de production mais on ne tente pas, comme les tenants de la gestion scientifique le feront, de redéfinir l'ensemble du procès de production. On aménage les métiers dans un autre contexte socioculturel et politique, on déqualifie les métiers les plus simples en accroissant le nombre d'apprentis par maître et on se trouve avec une surface de commandement de l'encadrement de premier niveau qui ressemble à l'industrie de masse contemporaine. C'est ce que j'ai appelé les *métiers de masse*. Ainsi, l'absence de structures corporatives n'empêcha pas les principaux métiers d'exiger une plus ou moins longue période d'apprentissage. Cependant, cet apprentissage ne sera plus bientôt qu'un prétexte pour éviter de payer les travailleurs. Seul le métier de constructeur de bateau retint jusqu'à la fin et de plein droit le long apprentissage de sept ans coutumier en Europe pour tous les métiers, même ceux du fer en Angleterre.

Différents facteurs se combinent pour expliquer ce passage hâtif vers l'industrie de masse. Mais, dans l'industrie navale on ne peut certes rien imputer à la mécanisation : elle ne se développera qu'à sa périphérie, dans les scieries notamment. Les différences socioculturelles et les rapports politiques entre les deux communautés joueront un rôle plus actif. Premièrement, le corporatisme de métier ne pouvait plus rester le mode d'acquisition des connaissances techniques, car il était fondé sur une grande communauté de vie entre maîtres et apprentis qui formaient équipe pendant sept ans et souvent, en Europe, résidaient dans les mêmes lieux, les structures de parenté coïncidant généralement avec celles de l'entreprise et du métier. Ici, le clivage entre patron et employés était posé dès le début de l'industrie comme une absence de communauté.

Deuxièmement, les rapports politiques, entre les conquérants et les conquis, n'inclinaient guère à une intégration des deux communautés de travail : employeurs et travailleurs. La mobilité sociale et occupationnelle que supposait le modèle artisanal ne pouvait s'inscrire dans des relations politiques avant tout basées sur des rapports inégaux entre gagnants et perdants. Le titre d'apprenti laissait bien peu de revenus et d'avantages tout en situant la personne dans un rapport de demande face à son employeur tout comme dans une école : on payait pour être engagé et apprendre un métier en fournissant un travail gratuit à son maître. La raison de cet échange était

bien sûr l'espoir d'occuper une position sociale équivalente à son maître. Cependant les différences ethnolinguistiques et religieuses interdisaient cette mobilité.

On comprend maintenant mieux ce qu'était l'industrie de la construction navale québécoise au XIX^e siècle. Propulsée par les besoins de l'Empire britannique, animée par des immigrants qui étaient aussi des conquérants, l'industrie s'est développée dans un terreau qui lui était étranger en modifiant des structures vieilles de plusieurs siècles pour tenir compte des rapports politiques fondés sur des différences socioculturelles. La construction navale est restée artisanale dans la structure de ses entreprises mais elle a développé une organisation du travail originale, le *métier de masse*.

Différences culturelles : au-delà de la langue et de la religion

La culture ne peut se résumer à la langue et à la religion d'un peuple. Nous avons trop souvent tendance à l'oublier. Dans cette dernière section je traiterai des rapports entre la culture des Canadiens français de Québec et la construction navale. Je tenterai de répondre à la question suivante : importée par les premiers migrants anglo-écossais, l'industrie de la construction océanique s'est-elle implantée suffisamment dans le tissu social de la ville de Québec ? Nous nous demandons, en corollaire, si l'industrie aurait pu continuer à se développer si nous nous étions trouvés dans une région où la mer et la construction navale ne font qu'un comme c'était le cas dans les localités d'où provenaient les constructeurs anglo-écossais. Je possède assez peu d'informations spécifiques sur le sujet. Nous n'avons guère qu'une tradition fluviale qui, quoi qu'on en dise, n'était pas maritime. Au contraire, au tournant du siècle, notre population a été davantage intéressée par la civilisation urbaine et ouvrière et a migré vers Montréal.

La situation aurait-elle été la même si propriétaires et ouvriers avaient été de la même origine ethnique ? L'industrie des Maritimes, après avoir suivi une évolution semblable à celle de Québec, prit le tournant technologique de la fin du siècle beaucoup plus allègrement que le Québec. Elle nous fournit le modèle d'une adaptation mieux réussie que dans la province voisine. À la fin du XIX^e siècle, elle se mit à produire d'excellents schooners bien adaptés au commerce côtier. Entre 1880 et 1900, on y lança, bon an mal an, plus d'une centaine de vaisseaux de bois (ARMOUR et LACKEY, 1975). Mais l'homogénéité ethnique n'était pas le seul élément culturel différent. Constructeurs et charpentiers des provinces maritimes étaient plus marqués par la tradition maritime et beaucoup plus souvent marins eux-mêmes que les ouvriers québécois. Malgré que l'implantation de l'industrie de la grande construction navale ait été tout aussi artificielle dans les Maritimes qu'au Québec — ce sont les conflits de la métropole qui en amenèrent le développement — les ouvriers néo-écossais avaient donc une bien meilleure connaissance du marché et de la mer.

Mais on doit également se demander si l'organisation du travail de l'industrie aurait été tout autre avec une donne linguistique différente. Le capitalisme britanni-

que n'était alors absolument pas préoccupé par le bien-être ouvrier comme le montre bien l'histoire de chaudes luttes pour le syndicalisme en Angleterre. Les marchands britanniques n'élaborèrent pas non plus leur industrie nationale de manière à conserver la paix sociale comme on le fit à Rome par exemple (TREMBLAY, 1994). La rupture idéologique entre catholiques et protestants ne posait-elle qu'un problème organisationnel à des entreprises où les bourgeois régnaient en maîtres peu importe l'origine socioculturelle? Sans doute la logique d'exploitation capitaliste était-elle à l'œuvre, mais elle a trouvé dans les différends culturels un ferment puissant. Ceux-ci étaient d'ailleurs ressentis avec vigueur par les membres des deux groupes, les cadres sociaux les plus prégnants. L'apparition des métiers de masse et l'absence de réinvestissement par les marchands-négociants dans l'économie régionale confirment les interrelations entre une logique purement économique et des impératifs socioculturels.

Les initiateurs de l'industrie navale québécoise étaient des artisans et des marchands britanniques. Ces tout premiers agents vinrent s'établir avec leurs ouvriers en respectant les règles propres à la pratique artisanale traditionnelle. Ils construisirent des navires correspondant aux demandes du marché anglais. Grâce aux contacts qu'ils conservent avec la mère patrie puis aux compagnies d'assurances, ils adaptent leur production à la demande métropolitaine. Toutefois, les plus riches d'entre eux se détournent de l'industrie sans se soucier de la collectivité québécoise. Leurs investissements sont consacrés soit au développement de Montréal et du Haut-Canada, soit rapatriés en Grande-Bretagne. Les Irlandais et les Canadiens français, de langue différente mais réunis par la religion, en viennent à occuper une position importante dans l'industrie mais ils doivent compter sur des intermédiaires et ils profitent d'informations moins bonnes sur l'évolution du marché anglais comme semble le prouver l'échec de la Guerre de Crimée. Ils ne parviennent pas non plus à suivre l'évolution des changements technologiques et ne disposent ni de ressources financières ni de ressources humaines suffisantes. L'industrie n'est pas un objectif, un enjeu valorisé par les élites canadiennes-françaises qui s'en détourneront longtemps.

En ce qui a trait à la cohésion des organisations, on voit apparaître de manière précoce de nouvelles formes d'organisation du travail. Les constructeurs et ouvriers britanniques de la première heure sont des artisans «élevés» selon la tradition. Les corporations artisanales fournissent à leurs membres un mode de transmission des connaissances, un système de stratification et de promotion sociale, et un modèle d'organisation du travail. Mais elles sont fondées sur une grande communauté entre maîtres et apprentis : leur résidence est souvent commune et les liens familiaux nombreux. Les rapports sociopolitiques et culturels entre les maîtres anglo-écossais et les travailleurs canadiens-français interdisent toute communauté. Il ne peut être question de partager sa table et sa maison avec des gens d'une religion et d'une langue définies *a priori* comme néfastes et inférieures. Les premiers ouvriers arrivés avec les constructeurs monopolisent les emplois plus qualifiés mais ils disparaissent avec eux. On établit bientôt sur la base des anciens métiers une organisation fondée sur du travail

déqualifié, beaucoup plus proche de l'industrie de masse que de l'industrie artisanale. Une discipline et des conditions de travail très dures remplacent l'espoir de devenir maître et le partage d'un métier comme mécanisme de cohésion organisationnelle. L'apprentissage n'est plus qu'une mascarade permettant d'exploiter les ouvriers.

Les firmes québécoises ont réagi de manière cybernétique en créant un nouveau mode d'organisation du travail et on peut même dire qu'elles l'ont fait avec rationalité. Toutefois cette «rationalité» n'a pas que des sources économiques. Les rapports socioculturels entre les patrons et leurs ouvriers ont fait partie des critères de décision. Compte tenu de l'opposition fondamentale entre Anglo-Écossais et Canadiens français après une conquête encore toute récente, compte tenu des connaissances des constructeurs en matière de construction navale et d'organisation du travail, les métiers de masse étaient une solution rationnelle. On peut faire le même type de raisonnement quant aux décisions d'investissement des marchands et des gros constructeurs de Québec. Ici aussi l'absence de communauté joue un rôle quoiqu'on doive la définir différemment. Les marchands expatriés s'identifient avec la Grande-Bretagne, celle d'outre-mer ou celle qu'ils s'efforcent de construire plus à l'ouest en s'appuyant d'abord sur Montréal puis, enfin, sur Toronto. Compte tenu de ces «objectifs socioculturels» et aussi d'aspects économiques, le passage vers l'ouest précoce du centre économique canadien, bien avant celui des Américains, s'explique «rationnellement».

André TREMBLAY

*Département de sociologie,
Université d'Ottawa.*

BIBLIOGRAPHIE

- ARNDT, H.W., *The Rise and Fall of Economic Growth : a Study of Contemporary Thought*, Melbourne, 1978 Longman Cheshire.
- BERVIN, Georges, *Québec au XIX^e siècle*, Québec, Septentrion, 1991
- BOUDON, Raymond, «Le chœur des relativistes. Sur quelques aspects du relativisme contemporain», 1993 dans: Michel AUDET et Hamis BOUCHIKHI (dirs), *Structuration du social et modernité avancée*, Québec, Les Presses de l'Université Laval.
- BRISSON, Réal, *La charpenterie navale à Québec sous le régime français*, Québec, Institut québécois de 1983 recherche sur la culture.
- BROWN, Craig (dir.) et Paul-André LINTEAU (dir., édition française), *Histoire générale du Canada*, 1990 Montréal, Boréal Compact.
- CARPENTIER, Jean et François LEBRUN, *Histoire de l'Europe*, Paris, Éditions du Seuil, 1990

- CHANDLER, Alfred D., *The Visible Hand, The Managerial Revolution in American Business*, Cambridge, 1977 Massachusetts, The Belknap Press.
- CHANDLER, Alfred D., *Scale and Scope, The Dynamics of Industrial Capitalism*, Cambridge, Massachusetts, The Belknap Press, 1990.
- CHARTRAND, Luc, Raymond DUCHESNE et Yves GINGRAS, *Histoires des sciences au Québec*, Montréal, 1987 Boréal.
- CROSLAND, Maurice, « Gay-Lussac, une étape dans la professionnalisation de la science », dans : 1983 M. BIEZUNSKI (dir.), *La recherche en histoire des sciences*, Paris, Éditions du Seuil, La Recherche et Société d'éditions scientifiques, p 193-216.
- CROZIER, Michel, *Le phénomène bureaucratique*, Paris, Seuil. 1963
- DICKINSON, John A. et Brian YOUNG, *Brève histoire socio-économique du Québec*, Québec, Septentrion. 1992
- GIDDENS, Anthony, *The Constitution of Society*, Berkeley, University of California Press. 1984
- GOFFMAN, Erving, *Les cadres de l'expérience*, Paris, Éditions de Minuit. 1991
- HARE, John, Marc LAFRANCE et David-Thierry RUDEL, *Histoire de la ville de Québec 1608-1871*, 1987 Montréal / Ottawa, Boréal Express / Musée nationaux du Canada.
- HOFSTEDE, Geert, *Cultures Consequences : International Differences in Work Related Values*, Beverly Hills, London, Sage. 1980
- HUTCHINS, J.G.B., *The American Maritime Industries and Public Policy, 1789-1914*, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press. 1941
- IRIBARNE, Philippe d', « The Honour Principle in the 'Bureaucratic Phenomenon' », *Organization studies*, 1994 15, 1 : 81-97.
- LINTEAU, Paul-André, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal. 1992
- MAURICE, Marc, Francine SELIER et Jean-Jacques SILVESTRE, *Politique d'éducation et organisation industrielle en France et en Allemagne*, Paris, Presses Universitaires de France. 1982
- MORGAN, G., *Images of Organization*, Beverly Hills, California, Sage Publications. 1986
- POLLARD, S. et P. ROBERTSON, *The British Shipbuilding Industry 1870-1914*, Cambridge, Massachusetts, 1979 Harvard University Press.
- REID-MARCIL, Eilen, *Shipbuilding at Quebec, 1763-1893 : The Square Rigger Trade*, Québec, Université 1987 Laval. (Thèse de doctorat non publiée.)
- RUDEL, David-Thierry, « La main-d'œuvre en milieu urbain au Bas-Canada : conditions et relations de 1988 travail », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 41, 3 : 389-402.
- TREMBLAY, André, *Sondages histoire, pratique et analyse*, Boucherville, Gaëtan Morin éditeur. 1991
- TREMBLAY, André, *Cohésion et adaptation organisationnelle à travers l'histoire : la bureaucratie romaine, le monachisme clunisien et l'industrie navale québécoise*, Sainte-Foy, Université 1994 Laval. (Thèse de doctorat.)

TREMBLAY, Robert, « La formation matérielle de la classe ouvrière à Montréal entre 1790 et 1830 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 33, 1 : 39-50.

TREMBLAY, Robert, « La grève des ouvriers de la construction navale à Québec (1840) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 37, 2 : 227-239.

WEBER, Max, *L'éthique protestante et l'esprit du capitalisme*, Paris, Plon.
1967