

Le traité de réciprocité 1854-1866 The Reciprocity Treaty 1854-1866

Jean-Guy Latulippe

Volume 52, Number 4, octobre-décembre 1976

Les options commerciales du Canada

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/800694ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/800694ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (print)

1710-3991 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Latulippe, J.-G. (1976). Le traité de réciprocité 1854-1866. *L'Actualité économique*, 52(4), 432–458. <https://doi.org/10.7202/800694ar>

Article abstract

"Reciprocity is a relation between two independent powers, such that the citizens of each are guaranteed certain commercial privileges at the hands of the others". The arrangement obtained under the Reciprocity Treaty of 1854 might perhaps be appropriately described as a partial "free-trade area" rather than as a "customs union" since the United States and the British North American Provinces were not assumed to draw up a common tariff schedule for their imports from the outside countries. Each participant maintains its own duties against other countries or even colonies.

The Reciprocity Treaty permitted free access in the coastal fisheries to Americans and abolished duties on a wide range of natural products (grain, flour, fish, livestock, coal, timber and other less important natural produce). At the same time, American vessels were admitted to the use of Canadian canals on the same terms as British and colonial vessels. Reciprocity was to apply to Canadian vessels going to United States.

In the late 1840's the B.N.A. Provinces were faced by that policy which the literature has called "Little Englandism". When Britain repealed the corn laws and gradually the preferential tariffs on timber the B.N.A. Provinces were shocked to be left on their own. A new commercial system had to be developed: reciprocity was the answer. But, it could have been something else: protection or annexation.

The direction of the external trade changes with the Reciprocity Treaty. Before 1851, Britain was Canada's main partner (59% of Canada's Exports). But a decade later, the United States was both Canada's major supplier and its best customer. Neither the Treaty nor the loss of preference in the British Market succeeded in destroying the Trade of B.N.A. Provinces with the United Kingdom. In fact, trade with Britain was greater in 1865 than in 1854. Later, in 1870, Britain took back its leading position. What we see is a diversion of trade from Britain to the United States and back to Britain where the basic commercial connections were well established.

The Treaty was disappointing for the "dream" of using the St. Lawrence as the main route to capture the trade of the West did not materialize.

The consequence of abrogation was less unfortunate than had in some quarters been anticipated. The Treaty came late after the abolition of the preferential tariffs, and it was disturbed by major events (the crisis of 1857; the American Civil War). After the treaty, recovery of the American currency reconstruction, proximity of the two countries, a new boom in foreign investment in Canada, etc., combined to reduce considerably the potential blow to Canada of the Abrogation. The agreement lasted for twelve years and was finally overwhelmed by the rising tide of protectionism and commercial jealousies and political hostilities of the time.

Reciprocity, Confederation, the Nation Policy, the St. Lawrence Seaway (1840/1950), the National Corporations, the pipelines are all the elements of the same continuum: economic and political integration of isolated markets in North America.

LE TRAITÉ DE RÉCIPROCITÉ 1854-1866

Pour certains, l'essence de l'idée de réciprocité consiste dans un accord mutuel de privilèges et peut se définir selon les termes de Hadley : « La réciprocité est une relation entre deux puissances indépendantes garantissant aux citoyens de chacune certains privilèges commerciaux aux mains de l'autre » [22]¹. Un tel concept est similaire à celui qu'on utilise dans la théorie moderne des unions douanières [29]. D'autres définissent le mot réciprocité comme suit : « La teneur d'un accord entre deux pays ayant un tarif de protection vis-à-vis les autres pays et qui permet l'entrée sur le territoire l'un de l'autre de certains articles impossibles, exempts de droits ou à des droits exceptionnellement bas. Les classes des articles sont organisées de façon à s'équilibrer d'un côté comme de l'autre ». Un tel type d'arrangement mutuel qui prédomine dans les négociations G.A.T.T. a été analysé récemment par H.G. Johnson [30].

Connexe aux traités de réciprocité, on retrouve la clause de la nation la plus favorisée. Ceux qui s'intéressent au droit international distinguent plusieurs formes de cette « clause de la nation la plus favorisée ». Ils énumèrent plus particulièrement la soi-disant « forme réciproque simple » et la prétendue « forme impérative et inconditionnelle ». Selon la seconde interprétation, les concessions sont accordées à tous les pays suivant la clause de la nation la plus favorisée, « immédiatement et sans condition », autrement dit, sans privilège de compensation offert en retour. Le fonctionnement de la clause s'oriente vers le libre échange. Ceux qui défendent la première interprétation adhèrent fermement à l'idée que les concessions commerciales offertes par *A* à un pays *B* n'ont pas besoin d'être étendues à un troisième pays *C* avec lequel *A* n'a aucun traité impliquant la clause de la nation la plus favorisée, à moins que cette troisième nation ne rencontre *A* sur son propre terrain en accordant les mêmes faveurs que *A* a obtenues des autres nations avec lesquelles il a conclu des traités [27]. Pendant la période que nous étudions, les Etats-Unis, la Grande-Bretagne et le Canada s'en tinrent à cette interprétation

1. Les nombres entre crochets renvoient à la bibliographie en fin d'article.

particulière de « concessions en retour de concessions » [27], alors que les Européens défendirent la seconde interprétation de la clause de la nation la plus favorisée.

Le traité de réciprocité de 1854 n'était qu'un arrangement préférentiel partiel opposé à une union douanière. Il permettait aux Américains le libre accès aux pêcheries côtières et abolissait les droits sur une grande quantité de produits naturels qui traversait les frontières coloniales britanniques et américaines. Les produits incluaient les grains, la farine, le poisson, le bétail, la viande, le charbon, le bois et d'autres produits naturels de moindre importance. De plus, les vaisseaux américains obtenaient la permission d'utiliser les canaux canadiens aux mêmes conditions que les vaisseaux britanniques et coloniaux, et l'administration américaine promit d'insister auprès des différents Etats afin qu'ils adoptent des arrangements similaires pour les vaisseaux canadiens empruntant les canaux américains [2].

UNE ANALYSE DU TRAITÉ

Au milieu des années 1840, le régime économique du Canada, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ile-du-Prince-Edouard et de Terre-Neuve, était caractérisé par le transport du bois, l'énergie éolienne et hydraulique, le transport par l'océan et les rivières. Le fleuve Saint-Laurent et l'océan Atlantique étaient à la base de leur économie. L'agriculture, le bois et la pêche étaient leurs industries principales. Le système commercial du Saint-Laurent avait été organisé pour affronter New York dans la lutte pour la suprématie du commerce occidental ; les Maritimes luttèrent contre la Nouvelle-Angleterre pour la domination des pêcheries et le contrôle du commerce avec les Antilles [4, 5].

Cependant, à la fin de la décennie de 1840, les provinces eurent à faire face à la nouvelle politique commerciale du libre échange imposée par l'impérialisme britannique [5]. Le Canada et les autres provinces étaient relativement bien protégés dans le système préférentiel ; aussi, lorsque l'Angleterre révoqua les lois sur les céréales et progressivement les taux préférentiels sur le bois, les provinces britanniques nord-américaines furent atterrées d'être abandonnées à leur sort.

Le Canada avait construit ses canaux pour ouvrir l'Ouest au commerce et approvisionner l'Europe. La disparition de l'impulsion que les droits préférentiels donnaient à leur industrie força les colonies à chercher d'autres débouchés. Un nouveau système commercial s'imposait : la réciprocité fut la réponse mais on aurait tout aussi bien pu recourir à autre chose, soit la protection, soit l'annexion [21].

Le Haut et le Bas-Canada voulaient un libre échange réciproque des produits naturels afin de contrecarrer le 20 p.c. du tarif de transport américain et d'attirer le trafic maritime vers la voie maritime du Saint-

Laurent [2]. Les autres provinces voulaient bénéficier des avantages du marché américain pour leurs principaux produits. La perception du mouvement en faveur de la réciprocité diffère suivant le point de vue de la province en cause qu'on choisit d'étudier. Dans le centre de la vallée du Saint-Laurent, on semblait vouloir maintenir et accroître la participation canadienne sur les marchés antillais et britanniques. Pour certaines autres provinces britanniques, l'abrogation des lois mercantiles anglaises, le système de dédouanage américain et la réciprocité apparaissaient comme des éléments d'une même famille ; en compensation de la perte des marchés britanniques, la réciprocité créerait une zone économique marquée par le dynamisme interrégional qui existait aux Etats-Unis [21, 7].

En essayant d'évaluer l'importance du traité de réciprocité, on doit insister sur l'importance des points suivants : 1) Les statistiques ne sont pas toujours comparables puisqu'elles viennent de sources différentes ou qu'elles appartiennent à différentes régions. 2) Le traité n'était qu'un des nombreux facteurs dont l'interaction influençait le commerce entre les deux pays, les autres facteurs étant l'accroissement de la population, la construction du chemin de fer, le développement des industries manufacturières, la crise de 1857, la guerre de Crimée (1854-1856) et la guerre civile américaine (1861-1865). 3) On doit aussi prendre en considération la valeur exagérée que les autorités douanières américaines avaient placée sur les marchandises non taxées importées des colonies pendant la guerre civile. (On peut expliquer ceci par la surenchère des prix aux Etats-Unis pendant la guerre civile.) 4) La concentration des importations dans quelques ports principaux alors que les exportations des plus petits centres n'étaient souvent pas enregistrées.

A. STRUCTURE DU COMMERCE EXTÉRIEUR

a) *Commerce domestique et étranger*

Pendant la majeure partie du XIX^e siècle, les colonies britanniques du nord commercèrent assez peu entre elles. La majeure partie de leur commerce extérieur se faisait avec la Grande-Bretagne ou les Etats-Unis. L'échange de farine par les provinces du Canada (Québec et Ontario) en retour du charbon des colonies maritimes était à peu près le seul commerce intercolonial d'importance.

En 1851 et en 1860, la valeur totale du négoce fait entre ces colonies atteignait environ 6 p.c. de tout leur commerce extérieur. Chaque colonie avait son propre ensemble de tarifs de droits d'entrée pour les produits compris dans le commerce intercolonial. En 1850, les colonies s'accordèrent mutuellement la libre entrée d'une liste de produits comestibles et de matières premières. Cependant, la véritable barrière à un commerce intensif entre les colonies était le coût élevé du transport. A l'époque

pré-ferroviaire, les frais de transport étaient, en effet, très élevés. Le taux de fret pour un quart de farine de Montréal à Québec représentait plus de 30 p.c. du taux de fret total de Québec à Liverpool [21]. Comme indication supplémentaire, on remarquera qu'en 1856, le fret pour une tonne de farine de Chicago à Liverpool via Québec coûtait 3.21 dollars de plus que via New York ².

Pendant les deux décennies qui comprennent les douze années que dura la réciprocité, le commerce extérieur s'accrût brusquement et, en termes relatifs, était en fait plus élevé en 1870 (en proportion du P.N.B.) qu'en 1851 ou 1860 (voir tableau 1).

Durant la période 1851-1870, le commerce total des marchandises pour tout le Canada, c'est-à-dire la valeur des exportations et des importations, grimpa de 47 millions à 160 millions de dollars, soit de 240 p.c. On observera que les vingt années subséquentes ne marqueront qu'un accroissement d'un tiers.

TABLEAU 1

EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS DE MARCHANDISES, BALANCE COMMERCIALE
ET PRODUIT NATIONAL BRUT

(Années choisies : 1851, 1860, 1870)

	1851	1860	1870
	(en millions de dollars)		
Exportations domestiques et extérieures	18	45	71
Importations pour la consommation	29	48	89
Total du commerce extérieur	47	93	160
Balance commerciale nette	-11	-3	-18
Produit national brut	169	319	459
P.N.B. en dollars 1935-39	406	582	764
En pourcentage du P.N.B. courant	(en pourcentages)		
Exportations totales	10.7	14.1	15.5
Importations pour la consommation	17.2	15.0	19.4
Total du commerce	27.9	29.0	34.9

SOURCE : Firestone O.J., « Canada's External Trade and Net Foreign Balance 1851-1900 », *Trends in the American Economy in the Nineteenth Century*, p. 759.

2. Hamelin J. et Y. Roby, *Histoire économique du Québec*, Fides, 1971.

b) *Le commerce extérieur et le produit national brut*

Le rôle du commerce extérieur dans l'économie du Canada pour cette partie du XIX^e siècle est illustré par les données fournies dans le tableau 1. Dans les trois années décennales, la valeur du commerce total des marchandises variait entre 28 p.c. (1851) et 35 p.c. (1870). La tendance vers l'accroissement de l'importance du commerce extérieur est aussi évidente puisqu'à chacune de ces années de recensement, la proportion des marchandises par rapport au P.N.B. était plus élevée dans l'année décennale précédente [9].

Pendant la période de 1851-1870, les exportations canadiennes de marchandises s'accrurent de 18 millions à 71 millions de dollars, pendant que les importations de marchandises s'élevèrent de 29 millions à 89 millions de dollars. Les exportations de 1870 étaient quatre fois supérieures à celles de 1851, alors que le P.N.B. de 1870 était seulement 2.7 fois supérieur à celui de 1851. Conséquemment, les exportations en proportion du P.N.B. passèrent de 11 p.c. au début de la période à 15.5 p.c. à la fin.

Le Canada améliorait sa capacité de payer pour plus d'importations. Les importations de marchandises en 1870 étaient trois fois celles de 1851 et s'élevèrent à 19 p.c. en proportion du P.N.B.

Les accroissements du P.N.B. de la décennie se situaient en termes réels à 43 p.c. pour la décennie de 1851-1860 et à 31 p.c. pour celle de 1860-1870. La plus grande augmentation en dollars courants eut lieu durant la décennie de 1851-1860, soit 88 p.c. Ceci vaut aussi pour l'entière période de 1851-1900.

B. ÉVOLUTION DES EXPORTATIONS ET DES IMPORTATIONS

a) *Commerce d'exportation*

Les changements substantiels dans le type de produits que le Canada exporta durant ces vingt années du XIX^e siècle sont évidents dans le tableau 2. Les développements les plus marquants furent l'abrupt déclin dans l'importance relative des produits forestiers et agricoles et les forts gains dans l'importance des produits animaux et des métaux non ferreux. Le déclin de l'exportation de bois équarri vers la Grande-Bretagne après la guerre de Crimée et le lent accroissement des exportations du bois expliquent le rôle décroissant du bois et des produits de la pâte de bois dans le commerce d'exportation. Les statistiques qui suivent servent seulement d'indications sommaires de ce phénomène et indiquent que notre « fameux » commerce des produits du bois

avec les Etats-Unis n'était pas aussi dynamique qu'on voulait bien le prétendre.

Produits de la forêt (liste hors taxe) importés aux Etats-Unis
des provinces du Canada

1853		\$2,589,898
1856		\$3,345,284
1860		\$4,019,278
1863		\$3,679,559

SOURCE : F.E. Haynes [22].

La région densément boisée à l'ouest des Appalaches, dans la région des Grands-Lacs, commença à être exploitée à ce moment-là et, bien que la majeure partie de la production ait été utilisée sur place et dans les plaines de l'Ouest, dès 1860, on flottait plus de quatre-vingt-dix millions de pieds sur le canal Erié [23].

D'autres importants mouvements dans le commerce d'exportations canadiennes sont reflétés dans les variations des pourcentages de distribution des neuf principaux groupes de produits (voir tableau 2). En 1851, le bois, les produits du bois (principalement le bois équarri) et le groupe du papier comptaient pour les 3/5 de la valeur totale des exportations, i.e. la plus haute proportion indiquée pour n'importe lequel de ces groupes durant la période. Les produits agricoles (principalement la farine et le grain) et maraîchers, à l'exclusion des animaux et des produits animaux, se classaient deuxième en importance relative, comprenant 27 p.c. du total ; les exportations des composantes du groupe « animaux et produits animaux » incluaient presque tout le reste.

Le tableau se modifie en 1870. Les animaux et produits animaux constituaient le second groupe, s'évaluaient à 16 millions de dollars ou huit fois les chiffres de 1851 et comptaient pour 29.6 p.c. des exportations totales en comparaison de 13 p.c. en 1851. L'importance que l'agriculture prit à la fin de cette période comme la principale industrie canadienne d'exportations devient évidente quand tous les produits agricoles exportés sont totalisés, représentant environ la moitié (48.1 p.c.) de toutes les exportations canadiennes.

Les données du tableau 2 indiquent que le commerce d'exportations du Canada avait une base plus vaste en 1870 qu'en 1851. La diversification croissante de l'économie canadienne se reflète dans les exportations des produits du fer, des métaux non ferreux, des miné-

raux non métalliques et des produits chimiques. En 1870, ces quatre groupes d'exportations étaient évalués à plus de 4 millions de dollars et expliquaient 7.4 p.c. des exportations totales ; en 1851, leur total combiné se chiffrait seulement à environ 700,000 dollars et leur participation au total était de l'ordre de moins de 3 p.c.

TABLEAU 2

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS DE MARCHANDISES PAR GROUPE

(Années choisies : 1851, 1860, 1870)
(chiffres en millions de \$)

	1851		1860		1870	
	\$	%	\$	%	\$	%
EXPORTATIONS						
1. produits agricoles et maraîchers	4	26.7	16	40.0	10	18.5
2. animaux et produits animaux	2	13.3	8	20.0	16	29.6
3. fibres et textiles	b		b		1	1.9
4. bois, produits du bois et papier	9	60.0	14	35.0	23	42.6
5. fer et produits du fer	b		b		1	1.9
6. métaux non ferreux	b		1	2.5	1	1.8
7. minéraux non métalliques	b		1	2.5	2	3.7
8. produits chimiques	b		b		b	
Total des 8 groupes	15	100.0	40	100.0	54	100.0
divers	2		2		13	
TOTAL DES EXPORTATIONS	17		42		67	
IMPORTATIONS						
1. produits agricoles et maraîchers	6	25.0	14	34.1	22	35.5
2. animaux et produits animaux	5	20.8	4	9.8	6	9.7
3. fibres et textiles	7	29.1	14	34.1	17	27.4
4. bois, produits du bois et papier	1	4.2	1	2.4	b	
5. fer et produits du fer	4	16.7	5	12.3	10	16.1
6. métaux non ferreux	b		b		1	1.6
7. minéraux non métalliques	1	4.2	2	4.9	4	6.5
8. produits chimiques	b		1	2.4	2	3.2
Total des 8 groupes	24	100.0	41	100.0	62	100.0
divers	3		4		22	
TOTAL DES IMPORTATIONS	27		45		84	

a) Les chiffres ne couvrent que quatre provinces (Canada, Nouveau-Brunswick, Ile-du-Prince-Edouard, Nouvelle-Ecosse).

b) Moins de \$500,000.

SOURCE : *Idem*, tableau 1.

b) *Commerce d'importation*

Les sortes de marchandises que le Canada importa durant ces deux décennies du XIX^e siècle ne changèrent pas de façon aussi marquée que les biens exportés. Pendant toute cette période, le Canada dépendait beaucoup des importations de produits manufacturés de consommation et de biens d'investissements.

Le travail combiné des problèmes de géographie et de transport ainsi que l'application du traité de réciprocité maintinrent durant cette période les importations du groupe des produits agricoles et maraîchers à des niveaux relativement élevés. Les importations d'animaux et de produits animaux, en 1851, représentaient presque 21 p.c. de l'importation totale de cette année-là à composer à 9.7 p.c. en 1870. Le déclin reflète partiellement les efforts en vue de l'amélioration de l'élevage au Canada.

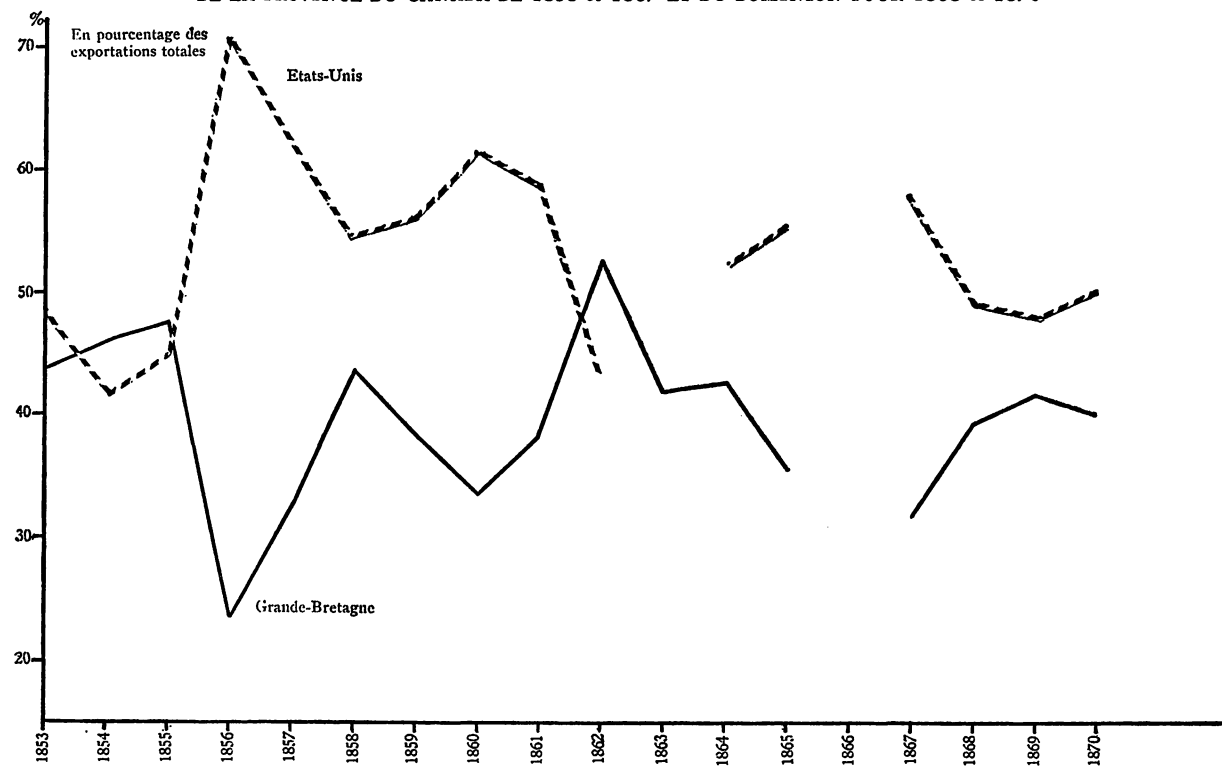
La dépendance du Canada en ce qui a trait aux produits manufacturés de consommation est sans doute la mieux indiquée par l'importance relative du groupe des fibres et textiles, lequel comprend principalement les articles vestimentaires. Les importations de marchandises de ce groupe doublèrent de valeur entre 1851 et 1860 et augmentèrent de 29 à 34 p.c. du total des importations. La croissance d'une industrie du textile domestique fut partiellement responsable du déclin relatif des importations vestimentaires.

Le groupe des produits du bois, qui comprenait principalement les articles spécialisés et les imprimés, déclina durant cette période, tandis que le groupe des produits du fer, compte tenu de certaines fluctuations, resta relativement stable à 16 p.c. En termes de valeur cependant, cette augmentation de 4 à 10 millions de dollars est plus frappante. Des augmentations importantes dans les importations d'articles dans les groupes des minéraux non métalliques et des produits chimiques reflètent partiellement l'accroissement de l'activité industrielle. L'importance plus grande accordée aux minéraux non métalliques était due en grande partie aux importations accrues de charbon qui remplaça le bois pour le chauffage domestique et aux demandes croissantes d'énergie des industries domestiques. Le développement de l'industrie manufacturière canadienne augmenta et sa diversification accrue est évidente dans le fait qu'en 1851, les dix principaux secteurs de l'industrie étaient responsables de presque les 3/4 de la production industrielle totale de l'année. La participation de ces dix secteurs à la valeur brute de la production manufacturière déclina de 74 p.c. en 1851 à 61 p.c. en 1870 [8].

c) *Orientation du commerce*

Les changements dans la composition du commerce d'exportation du Canada tels que décrits plus haut dérivèrent partiellement du

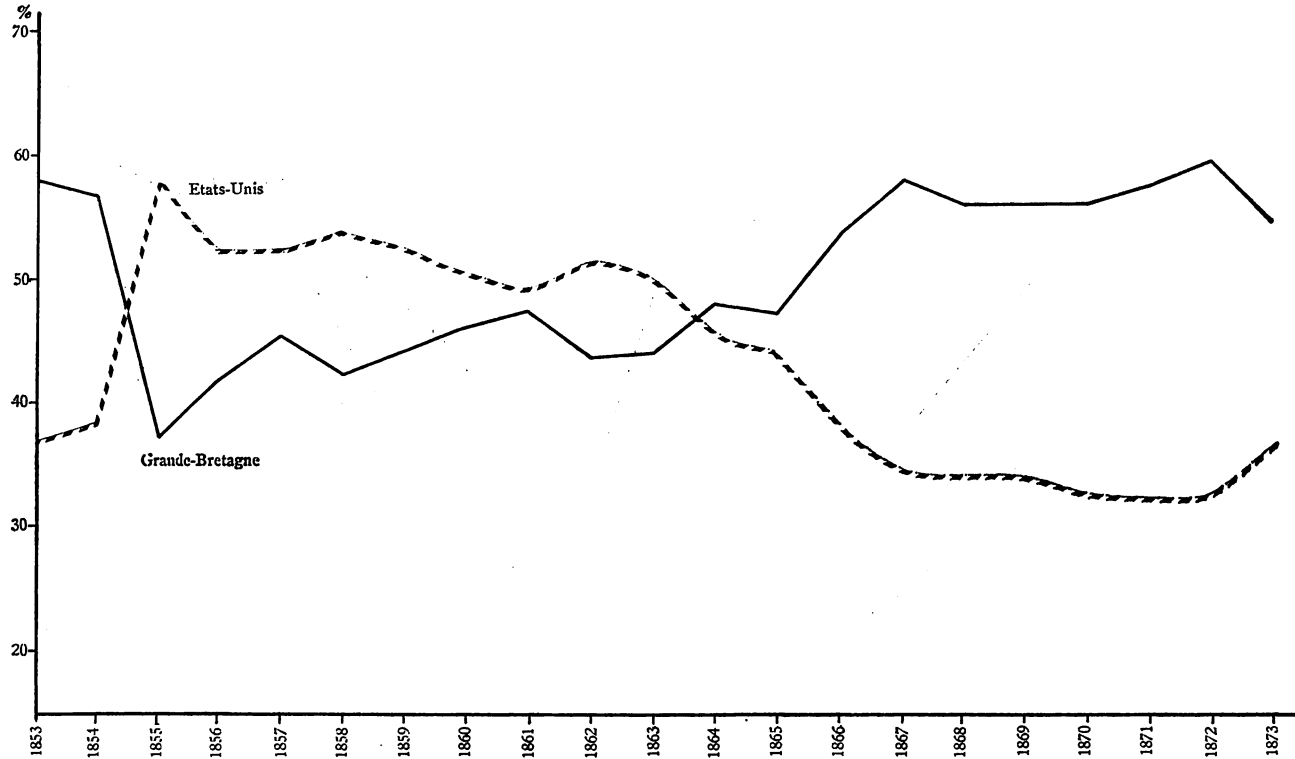
GRAPHIQUE 1
POURCENTAGE DES EXPORTATIONS VERS LA GRANDE-BRETAGNE ET LES ÉTATS-UNIS
DE LA PROVINCE DU CANADA DE 1853 À 1867 ET DU DOMINION POUR 1868 À 1870



SOURCE : U.S. Tariff Commission, Reciprocity and Commercial Treaties, 1919, p. 82.

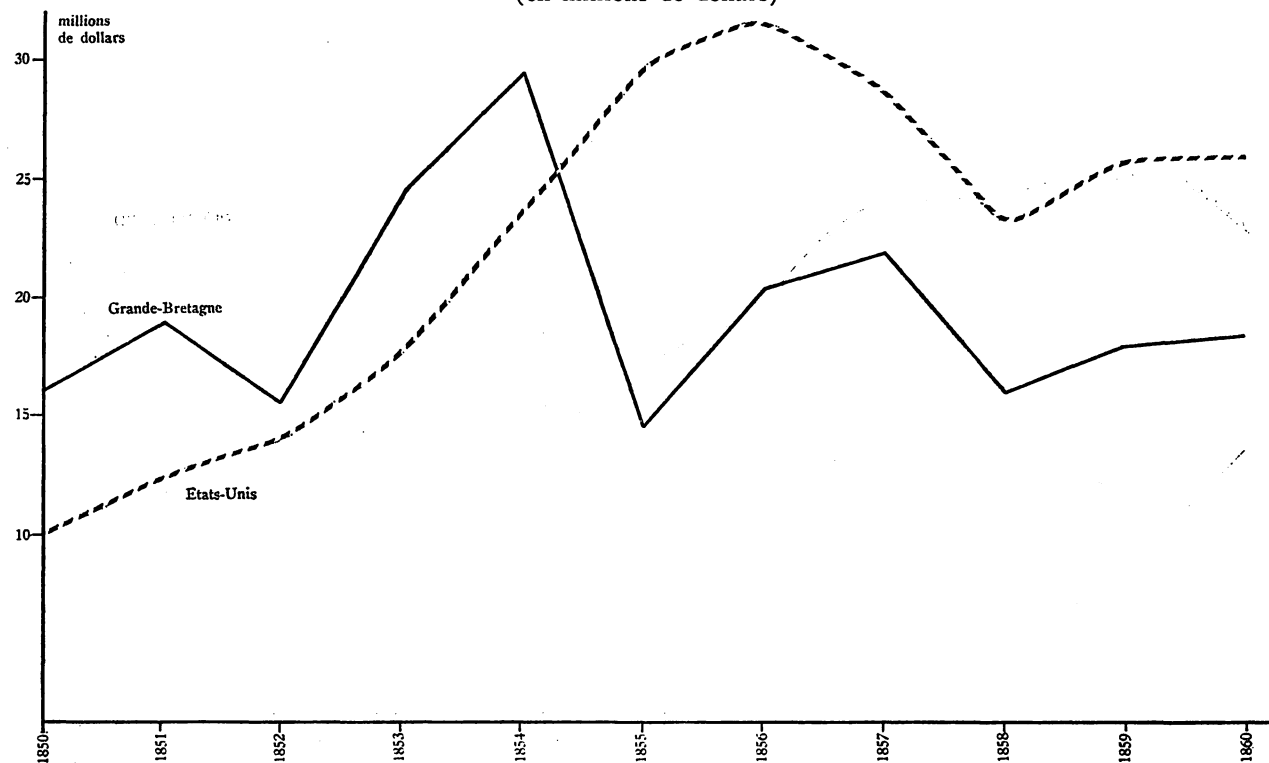
GRAPHIQUE 2

POURCENTAGE DES IMPORTATIONS TOTALES EN PROVENANCE DES ÉTATS-UNIS
ET DE LA GRANDE-BRETAGNE POUR LA PROVINCE DU CANADA 1853-1862
ET POUR LE DOMINION 1868-1873



SOURCE : U.S. Tariff Commission, Reciprocity and Commercial Treaties, 1919, p. 84.

GRAPHIQUE 3
LES EXPORTATIONS BRITANNIQUES ET AMÉRICAINES
VERS L'AMÉRIQUE DU NORD BRITANNIQUE
(en millions de dollars)



SOURCE : Hughes J.R.T. Fluctuations in Trade, Industry and Finance, Canada, Statistical Record, 1886.

changement dans l'orientation du commerce extérieur du Canada avec ses deux meilleurs clients alternatifs, la Grande-Bretagne et les Etats-Unis.

1) Sous le régime colonial britannique, en opération avant la fin des années 1840, les tarifs de faveur des lois sur les grains, et autres lois similaires, les restrictions imposées sur le commerce colonial, par les actes de navigation, lièrent très étroitement l'économie (et le commerce) du Canada à celle de la métropole. Le modèle du Canada fournissant la Grande-Bretagne en produits naturels (blé, farine, bois, poisson, etc.) en échange de produits hautement manufacturés s'était ancré si

TABLEAU 3

ÉCHANGES COMMERCIAUX AVEC LE ROYAUME-UNI,
LES ÉTATS-UNIS ET AUTRES PAYS ÉTRANGERS
(Années choisies : 1851, 1860, 1870)

	1851	1860	1870
	(en millions de dollars)		
Importations pour la consommation en provenance de :			
Royaume-Uni	16	20	48
Etats-Unis	10	23	27
Autres pays	1	2	9
Tous les pays	27	45	84
Exportations de produits domestiques et étrangers vers :			
Royaume-Uni	10	16	29
Etats-Unis	6	24	30
Autres pays	1	2	8
Tous les pays	17	42	67
Importations pour la consommation en provenance de :	(en pourcentages)		
Royaume-Uni	59.3	44.4	57.1
Etats-Unis	37.0	51.1	32.2
Autres pays	3.7	4.5	10.7
Tous les pays	100.0	100.0	100.0
Exportations de produits domestiques et étrangers vers :			
Royaume-Uni	58.8	38.1	43.3
Etats-Unis	35.3	57.1	44.8
Autres pays	5.9	4.8	11.9
Tous les pays	100.0	100.0	100.0

a) Ces statistiques ne couvrent que quatre provinces : Canada (Québec-Ontario), Nouveau-Brunswick, Ile-du-Prince-Edouard, Nouvelle-Ecosse.

SOURCE : *Idem*, tableau 1.

fermement sous ce système que, même en 1851, le Canada obtenait environ les 3/5 de ses importations de la Grande-Bretagne et y renvoyait une proportion similaire de ses exportations (voir tableau 3). Le modèle de commerce de 1851 montre que la Grande-Bretagne absorbait 59 p.c. des exportations canadiennes, les Etats-Unis, 35 p.c., et les autres pays, les 6 p.c. qui restaient. Approximativement, le même modèle se développe en ce qui a trait aux importations de cette année-là, la Grande-Bretagne fournissant 59 p.c. des besoins canadiens, les Etats-Unis 37 p.c. et les autres pays 4 p.c. (voir graphiques 1, 2, 3).

2) L'orientation du commerce, une décennie plus tard, se différencie de façon significative. Le traité de réciprocité entre les colonies britanniques de l'Amérique du Nord et les Etats-Unis était en pleine vigueur et les Etats-Unis étaient à la fois le plus grand fournisseur et le meilleur client du Canada, fournissant 51 p.c. de ses importations et absorbant 57 p.c. de ses exportations. On remarquera que ni l'influence du traité de réciprocité, ni la perte des avantages au sein du marché britannique n'a réussi à détruire le commerce de l'Amérique du Nord Britannique avec le Royaume-Uni. Dans trois des colonies, incluant le Canada, le commerce avec le Royaume-Uni était sensiblement plus grand en 1865 qu'il ne l'était en 1854 (voir graphiques 1, 2). Le montant des exportations du Canada vers le Royaume-Uni s'accrût de

TABLEAU 4
COMMERCE DE MARCHANDISES AVEC LE ROYAUME-UNI

Nouvelle-Ecosse			Ile-du-Prince-Edouard		
	Importations	Exportations		Importations	Exportations
1852	427,532	62,675	(1854)	86,054	35,282
1856	545,424	88,887		129,867	34,943
1861	485,769	91,579		82,371	35,638
1863	775,139	64,068		122,880	21,949
1865	1,263,198	152,948		160,131	64,876
Nouveau-Brunswick			Terre-Neuve		
	Importations	Exportations		Importations	Exportations
1854	972,557	811,108		361,779	446,187
1856	538,501	747,790		396,392	462,136
1861	360,313	642,508		410,374	379,302
1863	540,682	601,767		450,938	405,365
1865	479,600	540,552		429,415	343,678

SOURCE : Masters, D.C., *The Reciprocity Treaty of 1854*, Carleton Library, page 129.

8 millions de dollars en 1854, à 12 millions en 1860, et 14 millions en 1865. Le montant des importations, après un déclin de six ans, suite à la signature du traité, s'éleva et se maintint jusqu'en 1865, au niveau atteint en 1854 ; en 1866, le montant des importations, en provenance du Royaume-Uni, était de 6 millions de dollars supérieur à celui de 1854 [18].

Le tableau 4 montre le commerce extérieur des provinces Maritimes avec le Royaume-Uni. En gros, le commerce de la Nouvelle-Ecosse et de l'Île-du-Prince-Édouard avec le Royaume-Uni augmenta pendant la mise en vigueur du traité, alors que celui de Terre-Neuve montre une augmentation des importations et une diminution des exportations.

Seul le commerce du Nouveau-Brunswick montre une diminution sensible durant cette période. Même si, en général, le commerce total des colonies avec la Grande-Bretagne se maintint remarquablement bien durant cette période, le commerce du Nouveau-Brunswick se trouva dans une mauvaise situation. Les gains totaux d'importations déclinèrent de £ 1,716,574 en 1853, pour se stabiliser à £ 1,446,688 en 1860 seulement, et à £ 1,476,636 en 1865. Pendant ce temps, le commerce total d'exportations se maintint à peine à £ 1,072,121 en 1853, et à £ 1,153,361 en 1865 [23].

Les données du tableau 5 indiquent l'impact immédiat du traité de réciprocité sur le commerce entre les États-Unis et les provinces de l'Amérique du Nord Britannique. Les conséquences du traité semblent beaucoup plus frappantes dans le commerce canadien que dans celui des provinces Maritimes. De 1853 à 1856, les exportations du Canada doublèrent alors que celles des provinces Maritimes n'augmentèrent que de 43 p.c. Les importations en provenance des États-Unis, pendant la même période, doublèrent au Canada alors qu'elles ne s'accrurent que de 53 p.c. dans les autres provinces. Le commerce total entre les États-Unis et le Canada était en :

1853.....	\$20,718,524.
1856.....	\$40,684,260. [18, 22]

Le commerce total entre les États-Unis et les provinces Maritimes était en :

1853.....	\$ 7,984,145.
1856.....	\$11,968,332.

Dans l'ensemble, cependant, les conséquences du traité sur le commerce des provinces Atlantiques furent décevantes. Plusieurs causes l'empêchèrent d'atteindre un plus haut chiffre d'affaires à ce moment-là. Selon Haynes [22], la Nouvelle-Angleterre n'avait pas encore eu besoin des

TABLEAU 5
COMMERCE AVEC LES ÉTATS-UNIS

	Canada		Autres provinces de A.N.B.	
	Importations \$ can.	Exportations \$ can.	Importations \$ E.-U.	Exportations \$ E.-U.
1850	6,594,860	4,951,156	3,618,214	1,358,992
1851	8,365,764	4,071,544	4,085,783	1,736,650
1852	8,477,693	6,284,520	3,791,956	1,520,330
1853	11,782,144	8,936,380	5,311,543	2,672,602
1854	15,533,096	8,649,000	7,266,154	2,206,021
1855	20,828,676	16,737,276	9,085,676	2,954,420
1856	22,704,508	17,979,752	8,146,108	3,822,224
1857	20,224,648	13,206,436	7,637,587	3,822,462
1858	15,635,565	11,930,094	6,622,473	4,224,948
1859	17,592,916	13,922,314	9,213,832	5,518,834
1860	17,273,029	18,427,918	8,623,214	4,989,708
1861	20,206,080	14,261,427	8,383,755	4,417,476
1862	22,642,860	15,063,730	8,236,611	4,046,843
1863	18,457,683	18,426,891	11,382,312	5,207,424
1865	14,820,577	21,340,350	N.A.	N.A.
1866	15,242,834	32,587,643	N.A.	N.A.

SOURCE : Masters, D.C., *The Reciprocity Treaty of 1854*, Carleton Library, pages 147-148.

TABLEAU 6
MOUVEMENT DES GRAINS

	Total des grains envoyés vers l'Est des 8 Etats de l'Ouest et du Canada	Reçus à Buffalo	Envoyés via Montréal	% du mouvement total des grains reçus à Buffalo et Oswego
1856	57,707,769	26,239,791	5,811,877	N.A.
1857	44,789,851	20,052,689	5,315,552	N.A.
1858	59,872,566	28,218,855	5,332,481	66.3
1859	44,354,225	22,215,425	3,902,897	67.1
1860	78,652,486	37,133,461	6,782,135	68.9
1861	119,264,233	61,460,601	16,575,765	67.0
1862	136,329,542	72,794,183	18,041,839	66.1
1863	116,367,548	64,603,690	13,742,671	68.0
1864	81,252,000	50,000,000	9,604,000	N.A.
1866	110,329,000	58,338,087	N.A.	N.A.

SOURCE : Masters, D.C., *The Reciprocity Treaty of 1854*, Carleton Library, page 150.

matières premières que les provinces Maritimes possédaient en abondance ; donc, les ressources de ces colonies demeurèrent inexploitées pendant la durée du traité. Non seulement la compétition de l'Ouest restreignit-elle le marché du bois des Maritimes, mais elle restreignit également le commerce du blé avec les Etats de l'Est (voir tableau 6). A la toute fin de la période couverte par le traité de réciprocité, l'introduction des méthodes de réfrigération déroba à la Nouvelle-Angleterre et aux Maritimes l'avantage qu'elles auraient autrement eu à fournir en viandes fraîches un marché avoisinant et en pleine expansion.

Tel que F.E. Haynes [22] le cite, M. Larned écrivit dans son « Rapport sur le commerce avec les Provinces de l'A.N.B. » (1871) que :

« Dans une mesure importante, notre commerce actuel avec les provinces est ce qu'on pourrait qualifier un pur commerce de convenance, qui tient seulement à la distribution économique de produits qui sont communs aux deux pays. Nous échangeons avec eux des quantités presque égales de céréales, et de quantités presque égales, en proportion de farine et de charbon. »

Les articles énumérés dans le traité étaient pour la plupart communs aux deux pays, bien que pas nécessairement communs dans toutes les parties de chacun des deux pays. Ce « commerce de convenance » est suffisamment naturel quand on considère les relations géographiques des deux pays. Les provinces Maritimes sont plus intimement liées avec les Etats de la Nouvelle-Angleterre, alors que les Canadas trouvent en retour les plus grandes facilités de communication avec les Etats centraux de l'Union. L'avantage du commerce de convenance est une caractéristique de l'époque qui ne peut pas être prouvée statistiquement mais dont on doit tout de même tenir compte.

Le tableau 7 donne quelques indications sur l'étendue de ce commerce de convenance. Par exemple, une hausse considérable se produisit dans l'exportation du charbon d'anthracite et bitumineux de la Pennsylvanie et de l'Ohio au Canada. Elle fut partiellement équilibrée par une exportation accrue du charbon bitumineux de la Nouvelle-Ecosse vers les Etats de l'Est, ceci étant dû à l'ouverture de nouvelles mines, à la demande en houille sèche de la Nouvelle-Angleterre et au fait que les chemins de fer n'avaient pas encore fait beaucoup pour accorder des tarifs commerciaux sur le fret de basse qualité. La pression des années de guerre retarda l'extension des chemins de fer américains et l'ouverture des mines américaines ; il en résulta que les demandes croissantes des zones industrielles de la Nouvelle-Angleterre

TABLEAU 7

COMMERCE DE MARCHANDISES DES PRODUITS NATURELS
 SELON LES TERMES DU TRAITÉ DE RÉCIPROCITÉ
 ENTRE LES ÉTATS-UNIS ET LE CANADA, 1853-1863

	Importés aux Etats-Unis	Importés au Canada
	\$	\$
A) Produits des mines		
1853	58,400	126,586
1856	84,228	488,984
1860	318,537	406,688
1863	1,114,831	647,965
B) Produits de la forêt		
1853	2,589,898	66,620
1856	3,345,284	302,904
1860	4,019,278	137,392
1863	3,679,559	134,281
C) Produits de la mer		
1853	73,422	383,436
1856	140,948	411,716
1860	185,873	227,112
1863	957,166	281,023
D) Produits animaux		
1853	1,107,870	570,587
1856	2,375,388	2,896,838
1860	3,557,912	1,679,912
1863	3,133,463	3,050,294
E) Produits agricoles		
1853	4,949,576	668,113
1856	11,864,836	3,809,112
1860	10,013,799	4,603,114
1863	7,005,826	8,137,447

SOURCE : Haynes, F.E., *Reciprocity Treaty with Canada of 1854*, American Economic Association, Publications VII : 417, 1892.

firent augmenter le prix du charbon à 8 dollars la tonne à Boston vers 1864 [18, 22, 23].

Exportations de charbon [18]

En provenance de la Nouvelle-Ecosse vers les Etats-Unis		En provenance des Etats-Unis vers le Canada	
\$		\$	
1854	150,940	1853	108,200
1858	275,346	1856	385,360
1865	1,085,745	1866	455,890

Par la suite, le prix retomba régulièrement et ce déclin, accompagné d'un tarif de 1.25 dollar la tonne, lequel fut plus tard réduit à 75 cents la tonne, plus l'augmentation des coûts de production dans les mines de la Nouvelle-Ecosse (le coût était deux fois plus élevé qu'aux Etats-Unis au milieu des années 1870) frappèrent durement les régions minières de la Nouvelle-Ecosse. Cela élimina complètement du marché le produit de la Nouvelle-Ecosse. Ainsi, l'état de la technologie à un moment donné et sa diffusion subséquente donnent au principe de l'avantage comparatif une dimension temporelle [23].

On retrouve une autre exemple du fonctionnement du principe de convenance dans le commerce de la farine et des grains, et principalement celui du blé entre les Etats-Unis et les colonies. On remarquera que le blé et la farine étaient de loin les plus importantes exportations canadiennes vers les Etats-Unis et, en 1856, comprenaient plus des 2/3 du total des importations américaines en provenance de la province. La position de l'Ouest canadien étant celle d'un triangle entre les Etats du Nord-Ouest et les Etats de l'Est, il devenait inévitable que le blé réuni à Chicago, Millwaukee, Détroit et Toledo soit exporté à l'extrémité occidentale du Canada ; on retrouvait ensuite ce blé à Buffalo, Oswego, Ogdensburg et Cape Vincent où on en augmentait les quantités avec du blé canadien qui, jusqu'en 1858, était transformé en farine au Canada ; de ces ports, le blé rejoignait New York par le canal Champlain et le fleuve Hudson, ou Boston et Portland par voie ferrée. Une grande partie des exportations canadiennes aux Etats-Unis était ainsi réexportée soit vers les provinces Maritimes, soit vers l'Europe. Durant l'application du traité, l'exportation de la farine américaine

vers les Maritimes s'accrût considérablement pendant que l'exportation directe du Canada diminua [18].

Exportations de farine américaine vers
les provinces de A.N.B. autres que le Canada

	\$
1849	1,518,922
1853	784,498
1856	3,120,787
1860	3,044,243
1863	4,420,748

SOURCE : Haynes, F.E., *Reciprocity Treaty with Canada of 1854*, American Economic Association, Publications VII : 417, 1892, page 82 [22].

La différenciation des produits semble avoir joué un rôle important dans ce commerce. Selon D.C. Masters, la majorité des exportations canadiennes en céréales panifiables était consommée dans les Etats de l'Est où on préférait le blé canadien de haute qualité et sa farine. Par ailleurs, le blé printanier produit dans l'Illinois et le Wisconsin s'assurait d'un marché tout prêt dans l'Est du Canada à cause de son prix peu élevé. Ce fut, dans une large mesure, en réponse à cette demande que les exportations de blé de Chicago, mais aussi d'Oswego vers Kingston et Montréal, se sont développées. Le Canada exporta de grosses quantités de seigle et d'avoine vers les Etats-Unis, pendant que l'orge importée des colonies montrait un accroissement de 11,000 dollars en 1859 à 1 million en 1862 et à 4 millions en 1866 ; ce dernier élément s'explique par l'arrivée massive d'Allemands aux Etats-Unis, grands consommateurs de bière.

Après 1857, les Américains ne virent plus que peu d'avantages à la réciprocité, principalement à une réciprocité accompagnée d'un risque d'augmentation des tarifs canadiens sur les produits manufacturés. La comparaison des droits de douanes dans les deux pays montre qu'au début de la réciprocité, en 1854, le tarif canadien était encore dans une large mesure au niveau des revenus, alors que les Etats-Unis s'étaient déjà engagés avec succès sur la voie de la protection douanière. Le Canada taxait peu de produits manufacturés à plus de 12½ p.c., alors qu'on payait 20 p.c. et plus sur les produits similaires qui entraient aux Etats-Unis [20]. Mais en 1858-1859, Cayley et Galt, deux Canadiens qui se succédèrent à la direction du ministère

des Finances, augmentèrent les droits de douanes sur une quantité d'articles :

	1855	1858	1859
Mélasse	16 %	18 %	30 %
Sucre raffiné	32	26½	40
Sucre	27½	21	30
Bottes et souliers	12½	21	25
Harnais	12½	21	25
Coton	12½	15	20
Fer	12½	16	20
Soie	12½	17	20
Laine	12½	18	20

Les besoins de revenus supplémentaires (travaux publics, prêts municipaux) du gouvernement canadien incitèrent à ces augmentations qui fournirent une protection fortuite aux manufacturiers canadiens. La raison principale du mécontentement américain face au traité était possiblement, selon D.C. Masters, son incapacité de faire augmenter de façon appréciable les exportations de produits taxables des Etats-Unis vers les colonies. Les manufacturiers américains dirent que les mesures de Galt violaient l'esprit du traité de réciprocité même si elles en respectaient la teneur. On avait obtenu, des manufacturiers américains de l'Est, leur assentiment au traité en leur assurant qu'ils profiteraient d'un pouvoir d'achat accru des colonies. Après 1857, les exportations des produits taxables des Etats-Unis montrent un déclin progressif. Celles des Etats-Unis, en provenance du Canada, suivent la même courbe (voir tableau 8). Taylor a attribué aux intérêts des convoyeurs de marchandises (maritime et ferroviaire) de New York et de Philadelphie, l'opposition à la réciprocité mais, en 1865, la Chambre de Commerce de New York favorisait fortement la prolongation du traité.

On a émis plusieurs raisons pour expliquer ce déclin dans l'importation de produits taxables au Canada en provenance des Etats-Unis, mais aucune ne fut évaluée à fond. Il faut ajouter à ceci que les preuves disponibles sont non concluantes.

Les explications données de ce déclin sont les suivantes :

1. Parachèvement des travaux publics qui avaient exigé d'importantes importations des Etats-Unis.
2. La dépression de 1857.
3. L'effet paralysant de la Guerre Civile.
4. La croissance des manufactures canadiennes.
5. Les tarifs de Cayley et Galt.
6. Les importations en provenance de la Grande-Bretagne augmentaient plus rapidement que celles en provenance de la république après 1855 [18, 20].

Galt fournit les données suivantes :

	Cuir		Bottes et souliers	
	Importations	Taxe	Importations	Taxe
1852	\$185,000	14 %	\$230,000	—
1857	514,000	15	(1855) 765,000	12½%
1861	281,000	20	280,000	25

F.E. Haynes donne les chiffres suivants pour montrer l'effet de l'augmentation du tarif canadien sur les exportations des manufactures américaines mais nous avertit que le pouvoir de production des Etats-Unis avait décrû pendant la guerre civile [22] :

Manufactures de coton	1858-59	\$363,016.
	1862-63	64,495.
Manufactures de fer (sauf la fonte brute)	1858-59	\$761,619.
	1862-63	395,907.
Bottes et souliers	1858-59	\$211,147.
	1862-63	22,860.
Tabac (manufacturé)	1858-59	\$1,205,684.
	1862-63	76,026.

TABLEAU 8

	Importations par la province du Canada en provenance des E.-U. :		Importations par les Etats-Unis en provenance de la province du Canada :	
	Taxables	Non taxables	Non taxables	Taxables
	\$	\$	\$	\$
1850	5,803,732	791,128	636,454	3,649,016
1851	6,981,735	1,384,030	1,529,685	3,426,786
1852	7,613,002	864,690	761,571	3,828,398
1853	10,656,582	1,125,565	1,179,682	4,098,434
1854	13,449,341	2,083,757	380,041	6,341,498
1855	11,449,472	9,379,204	6,876,496	5,305,818
1856	12,770,923	9,933,586	16,487,822	640,375
1857	9,966,430	10,258,221	17,600,737	691,097
1858	8,473,607	7,161,958	11,267,618	313,953
1859	9,032,861	8,560,055	13,703,748	504,969
1860	8,526,230	8,746,799	18,427,141	434,532
1861	8,338,620	11,867,460	18,287,217	358,240
1862	6,128,783	16,514,077	15,026,093	227,059
1863	3,974,396	14,483,287	13,353,127	567,677

SOURCE : Masters, D.C., *The Reciprocity Treaty of 1854*, Carleton Library, page 149.

Parallèlement, James W. Taylor souligne que les exportations de produits manufacturés des Etats-Unis vers le Canada augmentèrent de 2,560,413 dollars en 1858 à 3,140,275 en 1859 [1]. De toutes façons, les points de comparaison diffèrent.

Pendant la guerre civile, le total des importations américaines en provenance de l'extérieur déclina de 336 millions de dollars, en 1860, à 209 millions en 1865, alors que le total des exportations tomba de 316 millions de dollars en 1860, à 136 millions en 1865. Il n'est pas étonnant que ce déclin majeur ait eu une répercussion sur les chiffres d'affaires avec le Canada (voir tableau 8). Les guerres imposent un lourd fardeau au secteur manufacturier (exportations) ; de plus, elles augmentent les besoins en denrées (importations) (voir tableau 8).

Le déclin de 12.7 millions de dollars en 1856 à 9.9 millions en 1857 des importations taxables au Canada s'explique plus par la crise de 1857 que par n'importe quelle autre cause. Après 1857, et jusqu'en 1861 inclusivement, ces importations déclinèrent très lentement, ce que pourrait expliquer l'évolution de l'investissement britannique. Entre 1850-59, les importations de capitaux du Royaume-Uni s'élevaient à 100 millions de dollars en comparaison de seulement 46 millions entre 1860-67. Puis, en 1862, la guerre civile américaine entra en ligne de compte. En somme, je négligerais l'impact des tarifs de Cayley et Galt. Néanmoins, cela donne au mouvement protectionniste un argument qui s'ajoutait aux tarifs de Morrill et à ceux de la guerre aux Etats-Unis, la facture de cette guerre totalisant 5 milliards de dollars [1].

3) L'abrogation du traité de réciprocité par les Etats-Unis en 1866 força le Canada à réorienter son commerce (voir tableau 3). Donc, en 1870, la Grande-Bretagne devint une fois de plus le principal partenaire commercial du Canada, fournissant 57p.c. des importations canadiennes et un marché pour 43 p.c. de ses exportations. Les exportations du Canada aux Etats-Unis furent mieux maintenues cette année-là que ses importations, les Etats-Unis absorbant 45 p.c. des ventes canadiennes à l'étranger mais ne fournissant que 32 p.c. de ses importations. On doit aussi remarquer une tendance à long terme vers un commerce avec d'autres pays qui reflète la diversité croissante des produits excédentaires canadiens et l'industrialisation de l'Europe continentale [9].

LE TRAITÉ ET LE COMMERCE SUR LE SAINT-LAURENT

Pendant l'application du traité, on avait entretenu l'espoir de développer le commerce sur le Saint-Laurent. Ajouté au développement des canaux et du chemin de fer, le traité de réciprocité faisait partie d'une politique orientée vers l'obtention du commerce avec l'Ouest [18].

Ces attentes se sont pour la plupart révélées injustifiées :

1. Le transport maritime américain sur les Grands-Lacs ne profita d'aucun des avantages considérables offerts par la navigation libre sur le Saint-Laurent pour développer un commerce direct avec l'Europe. Durant les huit années de la mise en application du traité, c'est-à-dire entre 1855 et 1863, seulement 44 navires ayant un tonnage total de 15,000 t. descendirent le Saint-Laurent alors qu'uniquement 32 navires pour un total de 11,000 t. le remontèrent.
2. Le commerce d'exportation des céréales panifiables par la voie maritime du Saint-Laurent n'atteignit pas non plus les résultats anticipés. Pendant cette période, la production de grains dans le Nord-Ouest américain et au Canada subit un accroissement phénoménal (voir tableau 6). En comparaison de ce développement et de la quantité de grains acheminée par le canal Erié, l'exportation des céréales panifiables par le Saint-Laurent, même si elle augmenta pendant les premières années de la guerre, est très décevante ; il suffit de jeter un coup d'œil au tableau suivant pour s'en convaincre :

	Exportations de blé via le Saint-Laurent	Exportations de farine via le Saint-Laurent
	\$	\$
1853	875,547	2,021,471
1855	260,400	880,248
1856	1,068,142	2,038,653
1857	1,178,810	1,075,290
1858	688,581	1,066,823
1859	53,360	759,182
1860	1,914,828	1,831,576
1861	3,808,805	3,342,157
1862	2,609,443	3,119,324
1863	1,487,419	2,695,928
1864	279,770	645,109
1866	52,245	1,162,099

SOURCE : Masters, D.C., *The Reciprocity Treaty of 1854*, Carleton Library, page 121.

Quelle est la raison de ce second échec de cette route offerte par le Saint-Laurent ? Dans les années 1840, les frais de transport sur l'Erié étaient deux fois plus élevés que ceux sur le Saint-Laurent. En 1860, on abolit les droits de péage sur les canaux du Saint-Laurent et on diminua ceux du canal Welland alors que, la même année, le canal Erié doubla ses droits de péage pour le trafic en amont et les augmenta de 25 p.c. pour le trafic en aval. Néanmoins, les profits de la route américaine continuèrent d'augmenter (voir tableau 6).

Plusieurs raisons combinées jouaient en faveur de l'exportation par la route américaine :

1. Le Saint-Laurent, parce qu'il n'avait pas été complètement ouvert à la circulation avant 1854, était désavantagé en tentant de détourner un commerce déjà bien établi sur la route de l'Erié [18].
2. La concurrence était plus grande dans le port de New York que dans celui de Montréal où le nombre de navires était limité, les taux de fret pour Liverpool étaient beaucoup plus bas à partir de New York [21], comme le montre le tableau suivant :

Taux de fret (baril de farine)

	Québec-Liverpool	Montréal-Liverpool	New York-Liverpool
1846	5s. 2d.	6s.	2s.

3. Le fleuve Saint-Laurent était fermé pendant l'hiver ; les taux d'assurances étaient beaucoup plus élevés sur la route canadienne que sur la route américaine : en 1842, 4 d. par « quarter » à New York, et 6 d. à Montréal ; dans un exemple donné par G.N. Tucker, les dépenses plus élevées de remorquage, de pilotage et d'installations portuaires créent une différence de £ 50, désavantageant Québec en faveur de New York ; le subside postal britannique à la ligne Cunard augmenta encore plus la disparité des taux de fret.
4. Le système bancaire de New York facilitait les échanges commerciaux. Le commerce est influencé ici par d'importants facteurs tels de meilleurs marchés, une meilleure organisation des services et autres économies d'échelle.

ABROGATION ET CONCLUSION

Les conséquences de l'abrogation furent moins désastreuses qu'on ne l'avait anticipé dans certains milieux. Le commerce de l'Amérique britannique avec les Etats-Unis récupéra rapidement du déclin de 1867 et les quatre années qui suivirent l'abrogation du traité ne différèrent pas tellement des quatre années qui la précédèrent. Après l'essor des importations américaines résultant du traité de réciprocité, la participation américaine aux importations canadiennes tomba de 64.8 p.c. en 1856, à 54 p.c. en 1866 [26, 18].

Commerce total entre les E.-U. et les Colonies			
1862	\$39,084,095	1866 *	\$73,357,508
1863	45,104,600	1867	46,064,307
1864	56,183,360	1868	50,342,156
1865	62,093,805	1869	52,675,237
		1870	61,604,582

* L'année 1866 marque l'avantage pris par les marchands avant la fin du traité.

Le coup que la perte du traité aurait pu porter au Canada fut absorbé par plusieurs facteurs tels le redressement de la monnaie américaine, l'ouverture des marchés du Sud, la reconstruction, la proximité des deux pays, la capacité de chacun de fournir le type de produits dont l'autre a besoin, la similitude des goûts et du style de vie, un nouvel essor des investissements étrangers au Canada, etc. [0, 9, 18].

Le traité de réciprocité ne fut pas en vigueur assez longtemps et son application fut perturbée par des événements majeurs (crise de 1857, guerre civile) qui rendent difficile une évaluation adéquate de son impact sur le commerce et de son rendement sur l'économie canadienne. Avant la signature du traité, le commerce avec les Etats-Unis augmentait déjà, et tant de facteurs (tels que cités au début de cet article) exerçaient leur influence sur le Dominion durant la période 1850-1870, que l'impact net du traité au niveau du commerce canadien peut avoir été très petit. Cependant, le tableau 3 confirme ce qu'on attendrait de la théorie des unions douanières : une diversion du commerce de la Grande-Bretagne vers les Etats-Unis.

Théoriquement, lorsqu'on prend comme hypothèse d'étude une situation non discriminatoire, on impute un coût au pays *A*, qui accorde une préférence au pays *B*. Mais ici, en somme, on change la préférence dont jouissait le Canada sur le marché britannique pour celle du marché américain.

La théorie moderne des unions douanières suggère que l'impact sur l'efficacité d'un arrangement préférentiel soit lié de très près aux changements des revenus des droits des gouvernements impliqués. A la lumière du tableau 8, il est clair que le traité de réciprocité pourrait avoir signifié une perte substantielle de revenus pour le Canada. Cependant, le même tableau suggère que les producteurs américains, qui profitaient d'un accès préférentiel au Canada, et réciproquement les producteurs canadiens aux Etats-Unis, pourraient avoir bénéficié de subventions cachées dans le traité et qui impliquaient un transfert de revenus des trésors canadien et américain aux consommateurs de l'autre pays. A la lumière du mouvement d'équilibre prouvé par le tableau 8, il est alors facile de comprendre les taux non discriminatoires de Cayley et de Galt et la réaction inévitable des Etats-Unis. Les Etats-Unis auraient pu remplacer le Royaume-Uni en subventionnant le Canada, si on considère que les tarifs des Etats-Unis étaient légèrement plus hauts que les tarifs canadiens.

Bref, l'impact du traité sur l'efficacité de l'économie canadienne apparaît comme négligeable. Toutefois, il constituait une étape importante dans l'évolution des colonies vers l'unité canadienne. L'Acte d'Union (1841), le traité de réciprocité, la Confédération, la politique nationale (tarif douanier, immigration, chemin de fer, distribution des

terres), la canalisation du Saint-Laurent des années 1840 et des années 1950, les pipe-lines, les corporations nationales, s'avéraient des éléments d'un même continuum : l'intégration économique et politique des marchés isolés du territoire nord-américain.

Jean-Guy LATULIPPE,
Université de Sherbrooke

BIBLIOGRAPHIE

0. AITKEN, H.G.J., *American Capital and Canadian Resources*, Cambridge, 1961.
1. BIGGAR, E.B., *Reciprocity*, Toronto, 1911.
2. BREBNER, J.B., *North Atlantic Triangle*, Toronto, 1966, chap. 9.
3. CORDEN, W.M., *Recent Developments in the Theory of International Trade*, Princeton University, 1965.
4. CREIGHTON, D.G., *British North America at Confederation*, Queen's Printer, 1963.
5. CREIGHTON, D.G., « Economic Nationalism and Confederation », *Canadian Historical Readings*, n° 3, Toronto, 1967.
6. ELLIS, L.E., *Reciprocity 1911*, Toronto, 1939.
7. FAUCHER, ALBERT, « L'émigration des Canadiens Français au XIX^e siècle », *Recherches sociographiques*, vol. V, n° 3, 1964.
8. FIRESTONE, O.J., « Development of Canada's Economy 1850-1900 », *Trends in the American Economy in the Nineteenth Century*, N.B.E.R., n° 2.
9. FIRESTONE, O.J., « Canada's External Trade and Net Foreign Balance, 1851-1900 », *Trends...*, N.B.E.R., n° 24.
10. GLAZEBROOK, G.P. DE T., *A History of Transportation in Canada*, vol. 1, Toronto, 1964.
11. JOHNSON, M.G., *Money Trade and Economic Growth*, London, 1966, chap. III.
12. LACOUR-GAYET, R., *Histoire du Canada*, Fayard, 1966.
13. LIPSEY, R.G., « The Theory of Customs Unions : A General Survey », *Economic Journal*, 1960.
14. MACKINTOSH, W.A., *The Economic Background of Dominion-Provincial Relations*, Toronto, 1964.
15. MACKINTOSH, W.A., « Economic Factors in Canadian History », *Canadian Historical Readings*, n° 1, Toronto, 1967.
16. MASTERS, D.C., « Reciprocity and the Genesis of a Canadian Commercial Policy », *Canadian Historical Review*, 1932.
17. MASTERS, D.C., « H.T. Galt and Canadian Fiscal Autonomy », *Canadian Historical Review*, 1934.

18. MASTERS, D.C., *The Reciprocity Treaty of 1854*, Toronto, 1963.
19. MASTERS, D.C., *Reciprocity, 1846-1911*, Canadian Historical Association, Hist. Booklet No. 12.
20. McDIARMID, O.J., *Commercial Policy in the Canadian Economy*, Harvard Univ. Press, 1946.
21. OUELLET, F., *Histoire économique et sociale du Québec, 1780-1850*, Fides, 1966.
22. ROBBINS, E.C., *Selected Articles on Reciprocity*, Minneapolis, 1913.
23. SAUNDERS, S.A., « The Maritime Provinces and the Reciprocity Treaty », Rawlyk, C.A., *Historical Essays on the Atlantic Provinces*, Toronto, 1967.
24. SKELTON, O.D., *Life and Times of Sir Alexander Tilloch Galt*, Toronto, chap. 10.
25. TUCKER, G.N., *The Canadian Commercial Revolution, 1845-51*, Toronto, 1964.
26. VOILLARD, O. et autres, *Statistiques d'histoire économique*, Strasbourg, 1964.
27. WESTERN ECONOMIC SOCIETY, *Reciprocity with Canada*, Chicago, 1911.
28. OFFICER, L.H. & L.B. SMITH, « The Canadian American Reciprocity Treaty of 1855-66 », *J.E.H.*, déc. 1968, reply *J.E.H.*, juin 1970.
29. COOPER, C.A. & B.F. MOSSEL, « A New Look at Customs Union Theory », *Economic Journal*, 1965, pp. 142-147.
30. JOHNSON, H.G., *Aspect of the Theory of Tariffs*, Allen and Irwin Ltd.