Document généré le 23 avr. 2024 16:38

L'Actualité économique

Les structures économiques de la Nouvelle-France et de la Nouvelle-York

Denys Delage

Volume 46, numéro 1, avril–juin 1970

URI : https://id.erudit.org/iderudit/1003838ar
DOI : https://doi.org/10.7202/1003838ar

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)
1710-3991 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cet article

Delage, D. (1970). Les structures économiques de la Nouvelle-France et de la Nouvelle-York. *L'Actualité économique*, *46*(1), 67–118. https://doi.org/10.7202/1003838ar

Copyright © HEC Montréal, 1970

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

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

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

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

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

Les structures économiques de la Nouvelle-France et de la Nouvelle-York

Les historiens ont évalué très différemment le dynamisme de la vie économique canadienne sous le régime français. Les jugements portés sont en corrélation avec les positions prises dans le débat sur l'existence ou non d'une bourgeoisie canadienne avant la conquête. Les tenants de la première école croient qu'une diversification et une croissance suffisantes de l'économie ont permis l'apparition et la montée d'une classe cossue de marchands, de spéculateurs, de prêteurs, en un mot de bourgeois. À l'opposé de cette thèse défendue principalement par L'Institut d'Histoire de l'Université de Montréal, Jean Hamelin, dans *Économie et Société en Nouvelle-France* [1], a écrit qu'une bourgeoisie n'a pu exister en Nouvelle-France étant donné la stagnation de l'économie de la colonie. La rareté et la faible qualification de la main-d'œuvre, l'absence de capitaux liée à une monnaie instable et à une balance commerciale déficitaire, la politique mercantiliste de la métropole et une situation géographique peu favorable seraient cause du faible développement de l'économie canadienne. Cette situation aurait été défavorable à l'accumulation de capital d'autant plus que des marchands métropolitains ont gardé le contrôle des deux seuls secteurs où la constitution de fortunes aurait été possible : le commerce des fourrures et les grandes pêcheries sur les bancs de

1. J. Hamelin, *Économie et Société en Nouvelle-France*. Québec, Les Presses Universitaires Laval, 1960 ; voir principalement les pages : 34, 46, 57, 70-71, 88-89, 106-108, 123, 127-137.

Terre-Neuve. Malheureusement, Hamelin n'isole pas les difficultés économiques propres à la Nouvelle-France de celles qui sont communes aux colonies nord-américaines d'alors. Il ne se réfère à aucune unité de mesure précise, comme pourrait en fournir la comparaison avec les colonies anglo-américaines. C'est ce qu'a fait remarquer Pierre Harvey [2] dans un compte rendu de lecture du volume de Hamelin :

> « Si bien que dans toute explication qu'on donnera de la stagnation économique de la Nouvelle-France, il faudra prendre soin de vérifier ce que deviendra l'hypothèse retenue lorsqu'on l'appliquera aux colonies britanniques, l'explication devant être ou abandonnée ou profondément modifiée, si l'on arrive à trouver dans le second cas des circonstances semblables alors que les résultats d'ensemble diffèrent si manifestement. » [3]

Dans sa thèse sur la bourgeoisie canadienne de 1729 à 1748 [4], Cameron Nish a tenu compte de la remarque de Harvey et a utilisé les colonies américaines comme point de comparaison. Il en est arrivé à des observations fort intéressantes. Ainsi, la politique mercantile de la France, jugée souvent implicitement néfaste à la naissance d'une bourgeoisie [5], était semblable à celle de l'Angleterre. Le déficit chronique du commerce du Canada avec la France serait normal si on observe ce qui se passe en Pennsylvanie, à New-York ou dans les colonies de la Nouvelle-Angleterre [6]. Enfin, les exportations globales du Canada étaient à peu près identiques à celles de la colonie de New-York et supérieures à celles de la Pennsylvanie [7]. Le commerce extérieur canadien n'était donc pas anormalement faible et le déficit commercial n'avait rien d'extraordinaire [8]. Ajoutant à cela une économie qui se serait sensiblement diversifiée à partir de 1735 environ, Nish conclut que la comparaison du Canada et des colonies américaines ne révèlent pas de différences importantes [9]. Et il précise : « les chiffres ne

2. P. Harvey, « Stagnation économique en Nouvelle-France », *L'Actualité Économique*, octobre-décembre 1961, p. 539.
3. *Ibid.*
4. C. Nish, *La Bourgeoisie canadienne, 1729-1748*. (Thèse de doctorat, Université Laval, 1967). Cette thèse a depuis été publiée : C. Nish, *Les Bourgeois-Gentilshommes de la Nouvelle-France, 1729-1748*, Montréal, Éditions Fides, 1968.
5. *Ibid.*, p. 34.
6. *Ibid.*, p. 55.
7. *Ibid.*, p. 63.
8. *Ibid.*
9. *Ibid.*, p. 63a.

révèlent aucune différence importante qui soit imputable à la culture entre les colonies anglaises et françaises. » [10] Cette comparaison conduit Nish à avancer l'hypothèse suivante : « si le niveau du commerce des colonies anglo-américaines, en chiffres absolus, pouvait supporter une classe bourgeoise, le niveau comparativement élevé des activités de la Nouvelle-France laisserait croire à la possibilité de l'existence d'une classe bourgeoise en Nouvelle-France. » [11]

Nous divergeons d'avis. La seule comparaison du niveau du commerce ne nous semble pas suffisante pour conduire à l'hypothèse de l'existence d'une classe bourgeoise. À niveau de commerce égal, une structure économique très différente peut conduire à une hypothèse contraire.

Comparons d'abord le volume du commerce extérieur du Canada et de New-York. Les données à notre disposition sont les suivantes : la thèse de doctorat d'Elizabeth Lunn [12] contient un tableau du commerce extérieur du Canada de 1729 à 1743. Lunn fait cependant plusieurs restrictions sur l'exactitude des chiffres présentés [13]. Quoi qu'il en soit, ce sont les seules données dont nous disposons. Nous avons des renseignements sur une plus longue période pour New-York, soit de 1697 à 1760, mais les chiffres connus ne concernent que le commerce extérieur de New-York avec l'Angleterre. Ces données sont présentées aux tableaux 1 et 2. Tous les chiffres sont donnés en livres françaises, Nish ayant estimé la livre sterling à 25 livres françaises [14] pour la période qu'il étudie, à savoir 1729-1748, mais il croit que « ce taux est valable

10. *Ibid.*

11. *Ibid.*, pp. 70-71.

12. E.J. Lunn, *Economic Development in New France, 1713-1760*, unpublished Ph.D. Thesis, Montreal, McGill University, 1942, p. 477.

13. À la page 54 de *La Bourgeoisie canadienne, 1729-1748*, C. Nish fait remarquer que selon les données de Lunn, *Economic Development in New France, 1713-1760*, 464, 477, la valeur des exportations de fourrure à La Rochelle en 1729, (1,333,186 livres) était supérieure à la valeur totale des exportations pour la même année (1,287,256 livres). Nish conclut qu'il est évident que les statistiques sont sous-estimées. Pourtant, l'année 1739 laisse croire le contraire. « L'État sommaire des marchandises sorties du port de Québec pour la France, Isle Royale et Baye de Canada, et les Isles du Vent pendant l'année mil sept cens trente neuf avec l'appréciation des prix les plus courants qu'elles ont été vendues », A.P.C., F. 2 B., tableau 1739, donne le chiffre de 1,504,726 comme valeur totale des exportations. Le Dr Lunn (page 477) donne 2,103,868, ce qui correspond approximativement à la valeur de la monnaie entrée dans la colonie par suite des exportations et des dépenses de l'État (2,220,718 livres).

14. C. Nish, *La Bourgeoisie canadienne, 1729-1748*, p. 62.

pour une assez longue période en dépit de nombreuses fluctuations. » [15]

Les données des tableaux 1 et 2 ne sont pas comparables. Il faudrait pouvoir évaluer le commerce extérieur global de New-York. Mais les données statistiques sur le commerce de New-York avec d'autres colonies ou d'autres pays que l'Angleterre sont rares. Nish croit qu'il faut doubler ou peut-être même tripler la somme des exportations de New-York avec l'Angleterre pour avoir une idée plus juste des exportations globales [16]. Alexander Flick propose aussi un coefficient. À propos du commerce de New-York avec les Antilles, le Honduras et la Guinée, il écrit qu'il n'existe pas de données statistiques précises [17]. Il ajoute qu' « on ne peut qu'estimer que ce commerce a globalisé 50 à 85 p.c. des exportations de la colonie et environ 30 à 40 p.c. des importations, à part l'or et la monnaie *(bills)*. En terme de volume, ce commerce

Tableau 1

Commerce extérieur du Canada évalué en livres françaises, 1729-1743 [18]

Années	Exportations	Importations	Balance
1729	1,287,256	—	—
1730	1,398,327	1,419,315	− 21,087
1731	—	—	+ 47,012
1732	1,483,192	1,931,424	−448,232
1733	1,389,047	1,631,603	−242,556
1734	1,527,244	2,100,271	−573,027
1735	1,705,698	2,309,662	−603,964
1736	1,677,696	1,913,542	−235,846
1737	1,656,002	1,722,284	− 66,282
1738	1,760,917	1,827,241	− 66,324
1739	2,103,868	1,919,572	+184,296
1740	2,111,107	2,264,077	−152,970
1741	2,317,709	2,086,917	+230,792
1742	2,091,907	2,157,552	− 65,645
1743	2,396,642	2,483,406	− 86,764

15. *Ibid.*, p. 259.
16. *Ibid.*, p. 63.
17. A.C. Flick, éd., *History of the State of New York*, New York, Columbia University Press, 1933-1937, vol. 2, p. 338.
18. Ce tableau est tiré de E.J. Lunn, *Economic Development in New France, 1713-1760*, p. 477. Un signe — signifie une balance commerciale déficitaire pour le Canada, un signe +, l'inverse.

Tableau 2

Commerce extérieur de New-York avec l'Angleterre, évalué en livres françaises, 1697-1750 [19]

Années	Exportations	Importations	Balance
1697	252,325	115,475	+ 136,850
1698	219,075	613,975	— 394,900
1700	439,175	1,235,250	— 797,075
1701	463,675	797,750	— 334,075
1702	199,125	749,775	— 550,650
1703	186,775	439,050	— 252,275
1704	263,500	557,350	— 293,850
1705	184,825	647,550	— 462,725
1706	71,225	789,700	— 718,475
1707	357,075	746,375	— 389,300
1708	271,175	672,475	— 401,300
1709	306,475	874,425	— 567,950
1710	205,075	786,875	— 581,800
1711	304,825	721,400	— 416,575
1712	311,650	463,100	— 151,150
1713	360,640	1,161,750	— 801,110
1714	745,255	1,116,075	— 370,820
1715	532,900	1,365,725	— 832,825
1716	549,285	1,304,325	— 755,040
1717	613,350	1,103,500	— 490,150
1718	683,275	1,574,150	— 890,875
1719	489,900	1,408,875	— 918,975
1720	420,900	934,925	— 514,025
1721	392,025	1,268,850	— 876,825
1722	502,950	1,436,950	— 934,000
1723	699,800	1,325,325	— 625,525
1724	529,775	1,575,500	—1,045,725
1725	664,400	1,776,250	—1,141,850
1726	957,675	2,121,650	—1,163,975
1727	790,375	1,686,300	— 895,925
1728	528,525	2,040,850	—1,512,325
1729	395,825	1,618,000	—1,222,175
1730	218,500	1,609,000	—1,391,400
1731	518,900	1,652,900	—1,134,000
1732	235,275	1,638,500	—1,403,225
1733	290,650	1,635,400	—1,344,770
1734	382,675	2,043,900	—1,661,225
1735	353,875	2,010,125	—1,656,250
1736	448,300	2,150,000	—1,701,700
1737	420,825	3,145,825	—2,725,000
1738	405,700	3,335,950	—2,930,250
1739	461,475	2,651,750	—2,190,275
1740	537,450	2,769,425	—2,231,975
1741	528,550	3,150,750	—2,982,200
1742	338,400	4,189,775	—3,851,375

(suite, p. 72)

19. Ce tableau est tiré de Committee on Historical Statistics of the Social Science Research Council, *The Statistical History of the United States from Colonial Times to the Present*, Stanford, Fairfield Publishers Inc., 1965, p. 757, Z. 21-34. Le calcul de la balance commerciale est de nous. Le signe — signifie une balance commerciale déficitaire pour New-York, le signe +, l'inverse.

Tableau 2 (suite)

Années	Importations	Exportations	Balance
1743	377,175	3,387,165	−3,009,990
1744	363,175	2,998,000	−2,634,825
1745	352,045	1,373,925	−1,021,880
1746	221,025	2,167,800	−1,946,775
1747	374,800	3,449,600	−3,074,800
1748	308,950	3,582,775	−3,273,825
1749	585,323	5,644,325	−5,059,000
1750	890,850	6,678,250	−5,786,400

totalisait environ 45 p.c. des échanges soit, pour certaines années, le double des échanges avec la Grande-Bretagne. » [20]

S'il n'est pas possible d'arriver à une évaluation exacte du commerce extérieur de New-York, certaines informations peuvent néanmoins nous conduire à plus de précision ; par exemple : la provenance, la destination, le nombre et le tonnage des navires qui entrent ou sortent du port de New-York [21]. Contrairement au tonnage, le nombre de bateaux est un indice peu significatif du volume du commerce avec telle ou telle région. Le commerce côtier se faisait en grande partie sur des bateaux à faible tonnage contrairement au commerce trans-océanique. Nous ne retiendrons donc pas le nombre des navires comme indice du volume des échanges. Les sources consultées [22] mentionnent comme lieux de provenance ou de destination, la Grande-Bretagne, l'Irlande, l'Europe, l'Afrique, les îles Bahamas, les Bermudes, les Caraïbes, les Treize Colonies, les autres colonies américaines. D'une part, nous avons regroupé Grande-Bretagne et Irlande, de l'autre, tous les autres pays et colonies. Nous pouvons ainsi estimer quelle était la part de la Métropole dans le volume des échanges de la colonie de New-York. On voit au tableau 3 que le tonnage des importations de Grande-Bretagne et d'Irlande dans le port de New-York totalise en moyenne, pour la période de 1715 à 1754, 25.9 p.c. du volume des importations. Quant au volume des exportations, il se répartit comme suit : 15.6 p.c. vers la Métropole et 84 p.c. vers d'autres destinations. Pour évaluer le commerce extérieur de New-York

20. A.C. Flick, *History of the State of New York*, vol. 2, p. 338. Traduction libre.
21. Committee on Historical Statistics of the Social Science Research Council, *The Statistical History of the United States from Colonial Times to the Present*, p. 759, Z. 56-75.
22. *Ibid.*

Tableau 3

Tonnage total des navires à l'entrée ou à la sortie du port de New-York selon l'origine et la destination, 1715-1754 [23]

Années	Sortie					Entrée				
	Métropole		Ailleurs		Total	Métropole		Ailleurs		Total
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre
1715-18 [24]	1,461	19.6	6,003	80.4	7,464	—	—	—	—	—
1726	988	10.6	6,899	89.4	7,855	2,470	32.0	5,246	68.0	7,116
1727	1,030	12.8	7,022	87.2	8,052	1,473	19.2	6,197	80.8	7,672
1733	850	11.0	6,854	89.0	7,704	1,923	25.9	5,510	74.1	7,433
1734	805	12.6	5,569	87.4	6,374	1,565	21.0	5,877	79.0	7,442
1735	1,038	14.1	6,320	85.9	7,358	1,888	27.9	4,871	72.1	6,759
1739	1,615	16.1	8,397	83.9	10,012	2,584	26.5	7,154	73.5	9,738
1754	3,700	27.8	9,622	72.2	13,322	3,125	29.6	7,796	71.4	10,921
Moyenne	—	15.6	—	84.4	—	—	25.9	—	74.1	—

23. *Ibid.* Les pourcentages sont de nous. Métropole signifie Grande-Bretagne et Irlande. « Ailleurs » implique Europe, Afrique, Bahamas, Bermudes, Caraïbes, Treize Colonies, autres colonies américaines.

24. Il s'agit d'une moyenne annuelle.

en terme de volume, il faut donc multiplier par 3.86 les importations avec la Métropole et par 6.41 les exportations avec la Métropole.

Mais la répartition du tonnage des échanges n'est pas nécessairement équivalente à la répartition de la valeur des échanges. Malheureusement, nous ne possédons que pour une seule année, 1769, une équivalence entre le tonnage et la valeur des échanges. Nous présentons ces données au tableau 4.

Tableau 4

Tonnage et valeur en livres sterling des exportations et importations de New-York selon la destination et l'origine, 1769 [25]

	Origine ou destination	Exportations	Importations
Tonnage	Grande-Bretagne et Irlande	6,470	5,224
	Europe méridionale et Afrique	3,483	2,730
	Antilles britanniques et étrangères	5,466	6,964
	Amérique, Bermudes et Bahamas	11,440	11,714
	Total	26,859	26,632
Valeur	Grande-Bretagne	113,382	75,931
	Europe méridionale et Afrique	52,199	15,625
	Antilles	66,325	97,420
	Total	231,906	188,976

25. *Ibid.*, p. 758; Z. 48. Ce tableau comporte une difficulté majeure, la section tonnage n'est pas identique à la section valeur. Ainsi, on lit :
tonnage : destination : « Grande-Bretagne et Irlande »,
valeur : destination : « Grande-Bretagne »,
tonnage : destination : « Antilles Britanniques et Étrangères »,
valeur : destination : « Antilles ».
Le lecteur remarquera que nous avons pour le tonnage, l'origine ou la destination suivante : « Amérique, Bermudes, Bahamas » ; nous n'avons pas cette information pour la valeur des échanges. Nous ne disposons d'aucune donnée sur la valeur des échanges qu'impliquait le commerce côtier entre les Treize Colonies. Quant aux échanges avec Terre-Neuve, les Bermudes et les Bahamas, ils étaient de peu de poids. D'ailleurs, seule la valeur de ces échanges avec l'ensemble des Treize Colonies nous est connue. Il est surprenant que l'Irlande ne soit pas indiquée à la section valeur. De deux choses l'une :

On peut utiliser le tableau 4 pour juger de la part de la Métropole dans la valeur des échanges de New-York. Il faut cependant remarquer que le tableau n'inclut pas les échanges, pourtant importants, avec les Treize Colonies. Sans compter le commerce côtier entre New-York et les autres colonies, en 1769, le rapport des exportations New-York / îles Britanniques et des

---

ou bien il n'existe pas de renseignements sur la valeur des échanges avec l'Irlande, ou bien la définition des lieux à la section valeur est un abrégé ; l'Irlande serait alors comprise dans « Grande-Bretagne » tout comme « Antilles » à la section valeur implique probablement la même chose que « Antilles britanniques et étrangères » à la section tonnage. D'ailleurs, ne serait-il pas surprenant que la section valeur ne comprenne pas les échanges avec l'Irlande alors qu'on y trouve des informations sur les échanges avec l'Europe méridionale et l'Afrique ? Après de longues hésitations, nous avons opté pour la deuxième interprétation. Il y a peut-être une confirmation à ceci dans la valeur des exportations de New-York vers la Grande-Bretagne. Nous connaissons la valeur des échanges de New-York avec l'Angleterre (Z. 25-26). Nous pouvons établir une comparaison avec ce tableau-ci qui donne les échanges avec la Grande-Bretagne (sans spécifier si l'Irlande est incluse) :

1769 : Exportations de New-York vers l'Angleterre : 73,466 livres sterling (Z. 25).

1769 : Exportations de New-York vers la Grande-Bretagne : 113,382 livres sterling (Z. 48).

La différence ne pourrait-elle pas tenir aux importantes exportations de graines de lin vers l'Irlande ? Ceci implique que les échanges avec l'Écosse étaient très peu importants. Mais voyons les importations :

1769 : Importations de New-York venant d'Angleterre : 74,918 livres stering (Z. 26).

1769 : Importations de New-York venant de Grande-Bretagne : 75,931 livres sterling (Z. 48).

L'écart semble trop mince quand on sait que le tonnage des importations venues d'Irlande à New-York en 1769, équivalait à 37 p.c. du tonnage des importations en provenance d'Angleterre et d'Écosse. Et nous voilà en face d'indices contradictoires. La question à se poser alors : quelle valeur ont ces indices ? Les données sur les exportations nous apparaissent plus sûres. Les chiffres des exportations de New-York vers l'Angleterre, en 1769, sont significatifs de la période mais ce n'est pas le cas pour les importations venues d'Angleterre. Celles-ci subirent une baisse très abrupte en 1769, si on se fie à nos sources. Elles valaient 482,930 livres sterling en 1768, 74,918 en 1769 et 475,991 en 1770, 289,570 étant un minimum dans les décennies d'avant et d'après 1769 (p. 757, Z. 26). Il est donc possible que la valeur des importations ait été sous-estimée en 1769. De toute manière, la valeur des importations en 1769 n'étant pas représentative, nous ne pourrons donc pas utiliser les caractéristiques des importations de 1769 pour généraliser à la période qui nous intéresse. Aussi n'essaierons-nous d'estimer que les exportations de New-York.

S'il arrivait que l'Irlande ne soit pas incluse dans la section valeur du tableau, notre extrapolation du commerce extérieur de New-York entraînerait une sur-évaluation. Par contre, il y a un facteur de sous-évaluation : la valeur des échanges est basée sur des déclarations douanières. La valeur déclarée est très sûrement en dessous de la valeur réelle. Il faudra donc considérer nos évaluations du commerce extérieur de New-York comme tout à fait minimales.

Dernière restriction, les exportations de New-York vers l'Angleterre se sont accrues très considérablement après 1760. Le chiffre de 1769 est en moyenne quatre fois supérieur aux chiffres des exportations des années entre 1740 et 1750. Il est possible que la montée brusque des exportations après 1760 ait été accompagnée de changements dans les produits exportés, et conséquemment dans la valeur moyenne par tonne des exportations.

exportations New-York / autres pays, est de 113,382 livres sur 231,906 livres sterling, soit 48.9 p.c. Pour les importations, on obtient 75,931 livres sur 188,976 livres sterling, soit 40.2 p.c. Puisque le tableau 4 ne tient pas compte du commerce de New-York avec les autres colonies anglaises continentales, il faut réduire d'au moins 10 p.c. la part des îles Britanniques dans les importations et exportations de New-York.

Si l'on veut étendre ces données à la période qui nous intéresse, il est possible de tirer du tableau de 1769 une information intéressante. Si on met en rapport le tonnage et la valeur des échanges, on remarque qu'une tonne exportée de New-York vaut en moyenne 17.5 livres sterling, si elle se destine aux îles Britanniques, et 5.8 livres, si elle a une autre destination [26]. On observe un phénomène semblable en Nouvelle-Angleterre où, en 1769, une tonne exportée aux îles Britanniques vaut 9.2 livres et 4.02 seulement si on l'exporte ailleurs [27]. Pour mesurer la valeur du commerce extérieur de New-York à partir de son volume, il faut donc accorder trois fois plus de poids au tonnage des exportations vers la Métropole. Mais quelques difficultés s'ajoutent aux calculs. Nous pouvons isoler le tonnage des échanges New-York — îles Britanniques et New-York — autres, mais nous ne connaissons la valeur des échanges qu'entre New-York et l'Angleterre. En 1769, New-York a exporté 73,466 livres sterling vers l'Angleterre, et pour 113,382 livres vers les îles Britanniques, soit 54.3 p.c. de plus que vers l'Angleterre seule. Toutefois, les exportations de New-York vers l'Angleterre ont-elles à peu près toujours constitué 64.8 p.c. des exportations vers les îles Britanniques ? C'est peu probable. Nous savons cependant qu'à partir de 1733 New-York a maintenu, avec l'Irlande, un commerce très profitable d'exportation de graine de lin. L'évolution du tonnage des échanges entre l'Irlande et New-York est le seul indice que nous ayons de ce

26. Cette valeur moyenne par tonne de 5.8 livres pour les destinations autres que les îles Britanniques, est calculée à partir du tonnage et de la valeur des échanges de New-York avec l'Europe méridionale, l'Afrique et les Antilles, à l'exclusion des Treize Colonies. Ne connaissant pas la valeur des échanges impliqués dans le commerce entre les colonies anglaises d'Amérique du Nord, nous faisons l'hypothèse que la valeur moyenne par tonne des échanges était semblable à la valeur moyenne par tonne des échanges avec les clients ou fournisseurs autres que les îles Britanniques.

27. Committee on Historical Statistics of the Social Science Research Council, *The Statistical History of the United States from Colonial Times to the Present*, p. 758, Z. 44-47.

commerce. En 1769, le tonnage des exportations de New-York vers la Grande-Bretagne se chiffrait à 3,955 et de New-York vers l'Irlande, à 2,515, si nous supposons que la différence entre la valeur des exportations de New-York vers l'Angleterre et de New-York vers les îles Britanniques est due essentiellement à ce commerce — ce qui implique que le commerce avec l'Écosse est à peu près nul —, on peut estimer la valeur par tonne des exportations vers l'Angleterre seulement et vers l'Irlande seulement. En 1769, les exportations de New-York vers l'Angleterre se sont chiffrées à 76,466 livres sterling et à 3,955 tonnes, soit une moyenne de 18.6 livres par tonne, et avec l'Irlande, à 39,916 livres sterling et 2,515 tonnes, soit 15.9 livres par tonne. Nous avons déjà évalué à 5.8 livres sterling la tonne des exportations vers tout autre endroit que les îles Britanniques. Connaissant, pour l'année 1769, le tonnage des exportations et sa valeur selon la destination, il est possible d'estimer la valeur totale des exportations en généralisant, pour la période étudiée, les caractéristiques de l'année 1769. Tel que précisé à la note 25, les importations de l'année 1769 sont anormalement faibles ; nous ne pouvons donc faire de généralisation dans ce domaine pour la période d'avant 1750. Dans notre tentative d'évaluation des exportations de New-York, il faut noter un autre biais inévitable : un certain nombre de navires quittaient le port de New-York en direction des Antilles, et de là, traversaient en Angleterre. Ces bateaux étaient inscrits comme allant aux Antilles. Ce biais peut donc conduire à une surévaluation du commerce avec les pays autres que les îles Britanniques.

On verra au tableau 5 les résultats chiffrés de nos hypothèses. Nous avons pondéré le tonnage par la valeur des exportations par tonne en 1769. Une tonne destinée à l'Angleterre vaut 1, destinée à l'Irlande, elle vaut 0.85 et destinée à tout autre endroit, 0.31.

Compte tenu de toutes les restrictions déjà faites, à la lumière des tableaux 5 et 6, nous pouvons dire qu'il faut en moyenne multiplier par 3.5 le chiffre des exportations de New-York vers l'Angleterre pour obtenir le total des exportations de la colonie. Changés en livres françaises, c'est-à-dire multipliés par 25, les chiffres des exportations de New-York sont comparables à ceux du Canada. Deux conclusions se dégagent. Le volume du com-

Tableau 5

Évaluation des exportations globales de New-York, en livres sterling, 1715-1754 [28]

Années	Vers l'Angleterre			Vers l'Irlande			Vers d'autres pays			Total des exportations
	Tonnage	Valeur	Valeur par tonne	Tonnage	Valeur	Valeur par tonne	Tonnage	Valeur	Valeur par tonne	Valeur
1715-18 [29]	1,461	23,788	16.3	0	0	0	6,003	30,615	5.1	54,403
1726	988	38,307	38.8	0	0	0	6,867	82,404	12.0	120,711
1727	1,030	31,617	30.7	0	0	0	7,022	66,709	9.5	98,326
1733	690	11,626	16.8	160	2,288	14.3	6,854	35,641	5.2	49,555
1734	645	15,307	23.7	160	3,216	20.1	7,179	52,407	7.3	70,930
1735	838	14,155	16.8	200	2,860	14.3	6,320	32,864	5.2	49,879
1739	795	18,459	23.2	820	16,154	19.7	8,397	60,458	7.2	95,071
1754	2,085	26,663	12.8	1,615	17,603	10.9	9,622	38,488	4.0	82,714

28. *Ibid.*, p. 757, Z. 25-26, p. 758, Z. 48, p. 759, Z. 56-75. Nos calculs sont fondés sur la valeur des exportations de New-York vers l'Angleterre (Z. 25-26), sur le tonnage des navires à l'entrée et à la sortie du port de New-York selon l'origine et la destination (Z. 56-75), et sur une équivalence entre le tonnage et la valeur des exportations en 1769 (Z. 48).

29. Il s'agit d'une moyenne annuelle.

merce extérieur des deux colonies, compte tenu du bassin de population desservi, est à peu près égal. Notons que les années 1733, 1734, 1735 sont des années de crise à New-York ; les exportations furent donc particulièrement faibles. La structure du commerce, cependant, est fort différente d'une colonie à l'autre. Le commerce extérieur de New-York est triangulaire : le tiers seulement des exportations et moins de la moitié des importations se faisant avec la Métropole. Le commerce extérieur est unilinéaire, les échanges étant concentrés en 1739 à 80 p.c. sur la France, comme le montre un document cité à la page 93 et 94. Nous ne possédons la répartition des échanges commerciaux du Canada selon l'origine et la destination que pour l'année 1739.

Voyons plus en détail la structure des échanges commerciaux des deux colonies. La Nouvelle-Hollande était essentiellement un producteur de fourrures ; pourtant, assez rapidement, son économie s'est diversifiée. Il n'est pas possible de quantifier cette affirmation. Nous savons qu'à partir des années 1644 environ, des relations commerciales régulières se sont établies entre la Nouvelle-Hollande et les colonies anglaises voisines [30]. La Nouvelle-Hollande y exportait des fourrures qui, de là, se rendaient en

Tableau 6

Valeur des exportations du Canada et de New-York en livres françaises, 1715-1754 [31]

Années	Canada	New-York	Années	Canada	New-York
1715-18 [32]	—	1,360,075	1736	1,677,696	—
1726	—	3,017,775	1737	1,656,002	—
1727	—	2,458,150	1738	1,760,917	—
1729	1,287,256	—	1739	2,103,868	2,376,775
1730	1,398,327	—	1740	2,111,107	—
1732	1,483,192	—	1741	2,317,709	—
1733	1,389,047	1,238,875	1742	2,091,907	—
1734	1,527,244	1,773,250	1743	2,396,642	—
1735	1,705,698	1,346,975	1754	—	2,067,850

30. A.C. Flick, *History of the State of New York*, vol. I, p. 269.

31. E.J. Lunn, *Economic Development in New France, 1713-1760*, p. 477. Rappelons la valeur aléatoire de ces données (voir la note 13). Pour New-York, nous avons multiplié par 25 la valeur des exportations évaluée au tableau 5.

32. Il s'agit d'une moyenne annuelle.

Angleterre, en retour principalement de tabac, de coton, de poisson. Assez tôt, la colonie a trouvé dans l'empire hollandais des débouchés pour son agriculture, exportant vers le Brésil, perdu en 1654 cependant, et vers Curaçao du bétail, des produits alimentaires, du bois. La colonie avait d'ailleurs le monopole des exportations de sel et de chevaux vers Curaçao. Des relations commerciales existaient aussi avec la plupart des îles des Antilles : les marchands de la Nouvelle-Hollande avaient obtenu de la Compagnie hollandaise des Indes occidentales, en 1643, le droit de commercer librement avec les « Indes occidentales », moyennant le paiement de certains droits. Cette extension des droits commerciaux hors du monopole de la compagnie est significative de la transition du comptoir à la colonie, qui s'opère à l'époque. En 1638, la Hollande ne produisait rien d'autre que des peaux de castor et de vison [33] ; mais selon une pétition de marchands, en 1651, ceux-ci exportent dans toutes les îles de Caraïbes et en Virginie des produits tels la bière et autres spiritueux, des vêtements faits de tissus grossiers et des produits alimentaires [34]. Au dire des marchands [35], la Nouvelle-Hollande pouvait exporter, en 1667, de grandes quantités de grain, de porc, de bois, de douves, de chanvre, de lin, de pelleterie et de boissons alcooliques, car la colonie comptait quelques brasseries. Le commerce des alcools était d'ailleurs au deuxième rang [36], derrière les fourrures.

Sous le régime anglais, les exportations ont continué à se diversifier, les points d'échange se sont multipliés et l'économie s'est développée autour de la base des exportations. Comme toute la colonie à ses débuts, New-York était largement dépendante des importations de biens manufacturés de la Métropole. Les exportations de fourrures, de graine de lin, de bois vers la Métropole n'ont jamais pu, et de loin, redresser une balance largement déficitaire pour la colonie. La chance de New-York tient à une situation géographique excellente : sise à proximité des Antilles et des autres colonies anglaises du littoral Atlantique en voie de peuplement ; un port de mer bien situé et ouvert douze mois par année.

33. E. O'Callaghan, ed., *Documents Relative to the Colonial History of the State of New York*, A. Weed, 1856-1877, vol. I, p. 107.
34. *Ibid.*, vol. I, p.436.
35. *Ibid.*, vol. II, p. 512.
36. A.C. Flick, *History of the State of New York*, vol. I, p. 338.

Ainsi, New-York a-t-elle pu largement compenser une balance commerciale très défavorable avec les îles Britanniques pour le développement du commerce avec les Antilles. Le réseau s'est finalement élargi à l'Atlantique. Flick résume bien ce commerce [87]. New-York expédie des produits alimentaires, du bétail et du bois aux Antilles ainsi qu'à la Baie du Honduras. De là, les bateaux se chargent de mélasse, de bois exotique, de coton, d'épices, qu'on expédie aux îles Britanniques ou à New-York. De New-York, on exporte aux îles Britanniques, en retour de produits manufacturés, des fourrures, de la semence de lin, du rhum, des douves, du bois. Mais de New-York, on va aussi vendre en Espagne, au Portugal et en Italie, du sel, de la farine, du poisson. Quand ils ne produisent pas ou produisent insuffisamment une marchandise en demande, les New-Yorkais en achètent : poisson de la Nouvelle-Angleterre, riz des Carolines du Nord et du Sud, puis ils les réexportent. D'Europe, les bateaux pointent souvent vers l'Afrique où ils obtiennent des esclaves et de l'ivoire qu'ils écoulent aux Antilles. New-York a aussi entretenu des relations commerciales avec Madère et les Açores d'où on importait du vin en retour de cire d'abeilles, de produits alimentaires, de douves. Dans ce réseau, la ligne New-York — Antilles — Honduras — Guyane est particulièrement importante. New-York y écoule le gros de sa production et y achète des biens exportables aux îles Britanniques, permettant ainsi de redresser une balance commerciale très déficitaire avec la Métropole. Grâce en grande partie à ce commerce, le port de New-York était le principal port de réexportation durant la période coloniale.

C'est autour de son grand commerce que New-York a pu développer une infrastructure économique diversifiée et stable. L'économie de la colonie n'était que faiblement complémentaire de celle de la Métropole ; il s'ensuivit normalement un fort déséquilibre de la balance commerciale de la colonie avec la Métropole. Ce déséquilibre incita New-York à la diversification des marchés. Le grand commerce a favorisé le développement d'une infrastructure économique dans la colonie.

Voyons un à un les principaux secteurs de l'économie de New-York. D'abord, les fourrures. Nous savons que le commerce des

37. *Ibid.*, vol. II, pp. 336-346.

fourrures fut prospère en Nouvelle-Hollande, mais au dire de Paul C. Philips [38], aucun document ne nous permet de connaître la quantité de peaux achetées par la Compagnie et les profits réalisés. Si, comme nous l'avons déjà dit, le *staple* de la fourrure n'incite pas au peuplement, il n'incite pas plus au développement économique : en effet, le commerce des fourrures influe assez peu sur le développement d'une infrastructure économique coloniale. Il ne nécessite qu'un personnel limité, il ne requiert pas un équipement lourd ou complexe, il exige, pour le troc, des marchandises que seule une économie déjà avancée peut fournir et, enfin, il n'incite pas à la construction navale : quelques bateaux étant suffisants pour transporter la production annuelle. Le seul effet générateur possible du commerce des fourrures sur la naissance d'activités économiques nouvelles, était la création de manufactures de chapeaux de fourrure dans la colonie. Mais le mercantilisme s'y opposa. Une loi de 1732, le *Hat Act*, interdit la fabrication de chapeaux dans les colonies. Les quelques manufactures durent fermer leurs portes. Le commerce des fourrures a eu, au Canada, un autre effet générateur, en provoquant une croissance très con-

Tableau 7

Valeur des exportations de fourrures et des exportations totales de New-York vers l'Angleterre, 1700-1750 [39]

Années	1700	1710	1720	1725	1730	1739	1750
Valeur totale des exportations en livres sterling	17,567	8,203	16,836	24,976	8,740	18,459	35,634
Valeur des exportations de fourrures en livres sterling	4,962	2,148	5,393	6,952	2,611	5,073	5,710
Exportations de fourrures en p.c. du total	28.2	26.2	32.0	27.8	29.9	20.7	16.0

38. P.C. Philips, *The Fur Trade*, Norman, University of Oklahoma Press, 1961, vol. I, p. 149.

39. M.G. Lawson, *Fur : A Study in English Mercantilism, 1700-1775*, Toronto, The University of Toronto Press, 1943, p. 108. Committee on Historical Statistics of the Social Science Research Council, *The Statistical History of the United States from Colonial Times to the Present*, p. 757, Z. 25. Les pourcentages sont de nous.

sidérable des dépenses de l'État pour la construction de forts. Mais, la construction d'une chaîne continentale de forts ne pouvait pas avoir un effet d'accélérateur important. Même s'ils favorisaient la prospérité à court terme, ces investissements étaient au total non productifs. La chance de New-York a consisté dans la possibilité de créer des *staples* autres que la fourrure et d'en multiplier la production. On le constate à la part décroissante des fourrures dans les exportations de la colonie, comme le montre le tableau 7.

On voit par ce tableau que les fourrures constituent toujours moins du tiers des exportations vers l'Angleterre. Comme il faut multiplier par trois ou quatre, selon les années, ces exportations pour obtenir le total des exportations, on peut dire que les fourrures ne constituent jamais plus du dixième des exportations new-yorkaises.

La pêche n'a jamais été une activité économique importante pour la colonie de New-York. Ce sont plutôt les colonies de la Nouvelle-Angleterre qui s'y sont spécialisées. Il y avait cependant quelques centres de pêche à la baleine dans la partie est de Long-Island, mais ils étaient moins importants que ceux du Massachusetts. Les New-Yorkais ne participèrent à peu près pas à la pêche sur les bancs de Terre-Neuve. New-York importa généralement des colonies voisines le poisson nécessaire aux échanges avec l'Europe méridionale.

La production agricole s'est développée d'abord lentement en Nouvelle-Hollande. Nous savons que sous la période du comptoir au Canada, la traite des fourrures exerçait plus d'attrait sur les immigrants que l'agriculture. Ce fut aussi le cas durant les premières décennies de la Nouvelle-Hollande : les immigrants optant plutôt pour le métier de trafiquant de fourrures ou d'aubergiste que pour celui d'agriculteur [40]. De fortes douanes frappaient, à l'origine, les importations et les exportations de Nouvelle-Hollande, mais leur diminution, dans un contexte de forte demande extérieure de produits alimentaires, favorisa l'expansion agricole. Le pourcentage de la population agricole s'est accru régulièrement pour atteindre 70 p.c. autour de 1700 et 80 p.c. vers 1760. Mais ce qui caractérise l'agriculture de New-York, contrairement à celle

40. B.H. Wabeke, *Dutch Immigration to North America, 1624-1860*. New York, the Netherlands Information Bureau, 1944, pp. 19-20.

du Canada comme nous le verrons, c'est son caractère commercial. L'historien américain Clinton Rossiter a écrit à ce propos : « Que le nombre d'acres soit grand ou restreint, que la main-d'œuvre soit composée d'engagés ou de personnes libres, que la production soit le blé, la pomme de terre ou le lin, peu importe, la ferme des colonies du centre fonctionnait sur une base totalement commerciale capitaliste. » [41] Vers 1678, non seulement la population de New-York se suffisait au point de vue agricole, mais elle produisait un surplus considérable de céréales et de viande exportables vers les Antilles, la Nouvelle-Angleterre, le sud de l'Europe et même les îles Britanniques. Le gouverneur Andros écrivait, dans un rapport [42] sur la colonie de New-York en 1678, que la colonie exportait annuellement environ 60,000 boisseaux de blé, à part les pois, le bœuf, le porc, le tabac, les fourrures, le bois, les chevaux, etc. Il ajouta qu'on commençait à produire de la poix et du goudron. Les exportations de blé et de farine ont continué de s'accroître, devenant le principal *staple* de la colonie et faisant de New-York le deuxième port d'exportation de céréales, après Philadelphie. La flotte de Boston qui, tout au long de la période coloniale, monopolisa une large part du commerce intercolonial, dépendait en bonne partie de la production de farine de New-York [43]. Dans cette agriculture commerciale, même si l'aristocratie possédait d'immenses domaines, il reste que l'unité fondamentale de production était la petite ferme [44]. D'après Ellis, « les terres des tenanciers avaient des dimensions semblables à celles des propriétaires indépendants qui par ailleurs formaient la grande majorité de la population agricole. » [45] D'autre part, les techniques agricoles ne semblent pas avoir beaucoup évolué par rapport à celles de l'Europe. L'assolement triennal était en usage. La charrue était en bois et l'engrais inconnu, si bien qu'on cultivait la terre jusqu'à épuisement : la présence de terres libres et la rareté de la main-d'œuvre favorisaient une agriculture extensive plutôt qu'inten-

41. C. Rossiter, *The First American Revolution*, New York, Harcourt, Brace & World, Inc., 1956, p. 46. Traduction libre.

42. Answers of gov. Andros about New York, avril 1678, E. O'Callaghan ed., *Documents Relative to the Colonial History of the State of New York*, vol. III, p. 261.

43. A.C. Flick, *History of the State of New York*, vol. II, p. 342.

44. D.M. Ellis, J.A. Frost, H.C. Syrett, H.J. Carman, *A Short History of York State*, Ithaca, 1957, p. 78.

45. *Ibid.*

sive [46]. Le blé a toujours été la production principale ; mais les terres produisaient aussi beaucoup de maïs, d'avoine, de seigle, d'orge, de pois, de fruits. Il n'est pas possible d'établir les proportions. La culture du lin monta en flèche à partir de 1725 environ, l'Irlande se révélant un excellent marché pour la graine de lin. D'après un document de 1696 [47], le maïs et le blé étaient alors les deux principales productions agricoles ; le maïs avait un rendement de quinze boisseaux à l'acre. L'historien de l'agriculture de New-York, U.P. Hedrick [48], a établi que produire dix boisseaux de blé à l'acre était considéré comme un bon rendement.

Le développement de la production du blé pour l'exportation a suscité la naissance de nombreuses entreprises qui moulaient le blé et empaquetaient la farine. Les villes de New-York, en 1680, et d'Albany, en 1683, obtinrent le monopole de l'empaquetage de la farine pour l'exportation. En 1694, le monopole fut aboli ainsi que l'inspection de la production qui l'accompagnait. Il s'ensuivit une baisse considérable de la qualité et une perte de marchés aux Antilles. Selon McAnear [49], les exportations de farine rééquilibraient la balance commerciale déficitaire de New-York avec l'Angleterre. La baisse des exportations aurait eu pour effet la fuite rapide des espèces vers la Métropole. La ville de New-York aurait alors réagi en trafiquant avec les pirates de Madagascar et en accueillant des pirates dans son port [50]. Le capitaine Kidd était de ceux-là. Les exportations de farine restèrent néanmoins importantes. Au 18e siècle, elles constituaient toujours le principal *staple* de New-York. Le texte suivant, de 1721, adressé au roi par les Lords Commissioners for Trade and Plantations, illustre la relation entre l'agriculture, l'élevage et le commerce : « la production de ce pays consiste en ceci : produits alimentaires exportés vers les îles britanniques des Antilles, chevaux envoyés Surinam, Curaçao et St-Thomas, huile de baleine et fourrures vers ce

46. D.M. Ellis, J.A. Frost, H.C. Syrett, H.J. Carman, *A History of New York State*, New York, Cornell University Press, 1967, pp. 169-170.

47. Representation of Messrs. Brooke and Nicoll to the Board of Trade, août 1696, E. O'Callaghan, ed., *Documents Relative to the Colonial History of the State of New York*, vol. IV, p. 182.

48. U.P. Hedrick, *A History of Agriculture in the State of New York*.

49. B. McAnear, *Politics in Provincial New York, 1689-1761*, Unpublished Ph.D. Thesis, 2 vols., Stanford University, 1935, vol. I, p. 159.

50. *Ibid.*

royaume-ci (Angleterre), et de l'équipement pour le navire. » [51] Entre 1760 et 1770, le blé, la farine et le pain totalisaient plus de la moitié de la valeur des exportations de la colonie [52]. L'existence de débouchés extérieurs pour l'agriculture favorisa, entre les moulins à farine, la naissance de plusieurs petites industries : boulangeries où l'on fabriquait pains et biscuits pour les Antilles, entreprises d'empaquetage de la farine et de la viande pour l'exportation, moulins à scie, ateliers de fabrication de douves. L'exploitation du bois se conjuguait à l'agriculture. Il fallait couper le bois pour défricher des terres, et il existait un marché pour le surplus de bois : exportation vers les Antilles, où la demande était forte ; ou bien, utilisation locale dans la construction navale, la fabrication de douves, la construction d'édifices. En plus d'un effet générateur sur la naissance d'industries, l'agriculture commerciale a pour conséquence la hausse du niveau de vie des agriculteurs, la majorité de la population, donc la croissance du marché domestique qui, à son tour, favorise l'expansion de l'industrie locale.

À New-York, le secteur des exportations a vraiment été le moteur du développement économique. Toutes les entreprises importantes qui se sont développées durant la période coloniale étaient fortement reliées au commerce extérieur. Il n'existe malheureusement à peu près pas de statistiques sur les industries coloniales, et au dire de V.S. Clark, les renseignements sont souvent contradictoires [53]. Les distilleries et les raffineries étaient liées aux importations de mélasse et de sucre des Antilles. La matière première transformée, on l'exportait aux îles Britanniques. Dès 1640, une petite entreprise faisait de la bière à Staten Island. Sous le régime hollandais, d'autres distilleries ont vu le jour. Elles produisaient bière et rhum pour une consommation locale fort élevée ainsi que pour l'exportation. Toutefois, jusqu'en 1740, les New-Yorkais consommaient surtout du rhum de Newport [54], même s'ils en dis-

51. Lords Commissioners for Trade and Plantations to the King, septembre 1721, E. O'Callaghan, ed., *Documents Relative to the Colonial History of the State of New York*, vol. V, p. 601. Traduction libre.

52. C. Rossiter, *The First American Revolution*, p. 45.

53. V.S. Clark, *History of Manufactures in the United States*, New York, McGraw-Hill Book Co. Inc., 1929, vol. I, p. 194.

54. C. Bridenbaugh, *Cities in Revolt, Urban Life in America, 1743-1776*, New York, Capricorn Books, 1964, p. 74.

tillaient eux-mêmes pour le marché local et l'exploitation. Après cette date, les distilleries de la colonie se sont rapidement multipliées. D'après le gouverneur Clinton, il y avait six distilleries dans la colonie, en 1749 [55], faisant de ce secteur une activité économique très importante. Il y en avait dix-sept en 1757. Les grandes familles propriétaires de distilleries d'alcool étaient habituellement aussi propriétaires de raffineries de sucre. On construisit, en 1639, la première raffinerie de la colonie. Les Hopper, Bayard, Roosevelt, Cuyler, Van Cortlandt en construisirent d'autres au 18e siècle pour répondre à la demande du marché local ainsi qu'à celle des Antilles et des colonies américaines du centre et du sud [56].

Dans chaque secteur de l'économie, on vérifie la complémentarité des Antilles et de New-York. C'est le cas du bois dont nous avons déjà dit un mot. En effet, il y avait un marché aux Antilles pour le bois de la colonie dès le régime hollandais. Si on croit le gouverneur Bellemont, la colonie comptait quarante moulins à scie en 1700 :

> « Il y a environ 40 moulins à scie dans cette Province, ils détruisent dit-on plus de bois que tous les moulins de New-Hampshire. On ne compte jamais plus de 4 scies par moulin au New-Hampshire mais ici, un Hollandais est arrivé récemment, c'est un artiste extraordinaire pour les moulins. M. Livingston m'a dit l'été dernier qu'il lui avait bâti un moulin avec 12 scies. Encore quelques moulins de la sorte et ils vont détruire dans la Province tout le bois qui est à une distance raisonnable des moulins. » [57]

Nous ne connaissons pas l'évolution de l'industrie du bois après 1700, mais rien n'indique qu'elle ait rétrogradé.

Dans une économie coloniale mercantile, dépendante pour son expansion du secteur des exportations, la construction navale devrait être une activité particulièrement importante. Mais il ne semble pas qu'à New-York l'importance de la construction navale ait été en rapport avec l'importance du commerce extérieur. Comment expliquer ? C'est que New-York n'était pas une économie

55. A.C. Flick, *History of the State of New York*, vol. II, p. 270.
56. *Ibid.*, p. 369.
57. The Earl Bellomont to the Lords of Trade, janvier 1700, E. O'Callaghan, ed., *Documents Relative to the Colonial History of the State of New York*, vol. IV, p. 825. Traduction libre.

fermée, mais faisait partie d'un ensemble économique plus vaste : les Treize Colonies. Le Massachusetts s'est spécialisé dans le transport maritime, activité d'ailleurs connexe à la pêche en haute mer. Les navires de Boston ont toujours été nombreux dans le port de New-York à embarquer des marchandises à destination de ports étrangers ou inversement. Quant aux centres de construction navale de Nouvelle-Angleterre, du Massachusetts en particulier, ils répondaient à la demande d'une clientèle plus nombreuse que celle de leur colonie respective. La carence de renseignements dans ce secteur nous incite à donner une liste des informations éparses que nous avons pu recueillir :

1669 « Avec d'autres actionnaires le Gouverneur fait construire un bateau de 120 tonnes chez Thomas Hall (...) (il sera lancé en octobre). On construit un autre bateau de 60 à 70 tonnes à Gravesend. » [58]

1678 « 10 à 15 navires d'une centaine de tonnes sont venus commercer dans la colonie en une année. Ils ont été construits en Angleterre, en Nouvelle-Angleterre ou ici (New York). De ceux-là, nous possédons 5 petits bateaux et un ketch et en avons construit 4. » [59]

1683 « En 1683, la ville a enregistré selon le nom et le propriétaire 3 mâts barques, 3 brigantines, 26 avisos et 46 bateaux ouverts. » [60]

1686 « Selon le Rapport officiel du Gouverneur Dongan, la colonie possédait 9 ou 10 bateaux de 3 mâts d'environ 80 ou 100 tonnes, 2 ou 3 ketchs, une barque d'environ 40 tonnes et une vingtaine de bateaux plus petits à 20 ou 25 tonnes chacun. Tous ces bateaux sauf les brigantines faisaient le commerce avec l'Angleterre, la Hollande et les Antilles. » [61]

1694 « La flotte de New York a atteint 60 bateaux, 102 avisos, et autres vaisseaux. » [62]

1696 « En 1696, la flotte de New York a atteint 40 « square ridge vessels », 62 avisos et 60 bateaux. » [63]

1700 « 6 navires de plus de 100 tonnes et 8 de moins, appartiennent à New York ainsi que 2 ketchs, 27 brigantines et 81 avisos, (soit

58. Mr. Maverick to Col. Nicoll, juillet 1669, E. O'Callaghan, ed., *ibid.*, vol. III, pp. 183, 185. Traduction libre.

59. Answers of gov. Andros to Inquiries about New York of the Council of Trade, avril 1678, E. O'Callaghan, ed., *ibid.*, vol. III, p. 261. Traduction libre.

60. J.L. Bishop, *History of American Manufactures, 1608-1860*, Philadelphia, 1861, vol. I, p. 61. Traduction libre.

61. *Ibid.*, traduction libre.

62. *Ibid.*, traduction libre.

63. *Ibid.*, p. 62, traduction libre.

43 huniers et 81 avisos). Boston possède 25 bateaux de 100 à 300 tonnes, 39 bateaux de 100 tonnes et moins, 50 brigantines, 13 ketchs et 67 avisos. Au total, 194 bateaux. »[64]

1708 « Le nombre de navires appartenant à ce port (New York) a décru considérablement ces dernières années. On m'a dit que ce port avait auparavant 32 huniers, à part les avisos, maintenant il n'y a plus que 28 huniers et avisos. »[65]

1708 « On construit toutes sortes de bateaux ici mais il s'agit le plus souvent de brigantines et d'avisos dont on produit annuellement un grand nombre à l'intention des marchands de la Jamaïque, de la Barbade, des îles Leeward et d'ici. Je ne crois pas que la ville possède plus de 6 navires construits ici. »[66]

1721 « La colonie possède peu de vaisseaux. Ceux-ci servent au transport de produits alimentaires aux Îles du Sud et au commerce côtier avec les colonies voisines. »[67]

1728 « Selon le plan de la ville de Lyne, effectué selon des recensements de 1728, des chantiers navals et des quais pour les armateurs occupaient la rive de la rue Beekman aux limites nord de la ville (de New York) (...). Il y en avait d'autres à divers endroits sur les rivières North et East. Les noms des propriétaires indiquent que les armateurs anglais contrôlaient ce secteur. Pour les endroits mentionnés on trouve les chantiers de Dally, Walton, French, Wessel, Vanase, Bennet. »[68]

1747 « En réponse au Board of Trade, le Contrôleur du Port écrivait qu'on comptait à New York 755 marins et ques les New Yorkais possédaient 99 vaisseaux totalisant 4,530 tonnes. »[69]

1749 « La flotte de la colonie compte 157 bateaux totalisant 6,406 tonnes et employant 1,228 hommes. »[70]

1750-74 « 362 navires font le commerce de New York aux Îles Britanniques. 266 ont été construits aux colonies, 72 en Angleterre et 24 sont des prises de guerre. De ces 362 navires, 141 appartiennent aux New Yorkais. »[71]

---

64. Bellomont to the Lords of Trade, novembre 1700, E. O'Callaghan, ed., *Documents Relative to the Colonial History of the State of New York*, vol. IV, p. 790.

65. Lord Cornbury to the Board of Trade, juillet 1708, E. O'Callaghan, ed., *ibid.*, vol. V, p. 59, traduction libre.

66. *Ibid.*, traduction libre.

67. Lords of Trade to the King, 1721, E. O'Callaghan, ed., *ibid.*, vol. V, p. 601. Traduction libre.

68. J.L. Bishop, *History of American Manufactures, 1608-1860*, vol. I, p. 62. Traduction libre.

69. *Ibid.*, p. 63, traduction libre.

70. E. O'Callaghan, ed., *Documents Relative to the Colonial History of the State of New York*, vol. VI, p. 511.

71. V.D. Harrington, *The New York Merchant on the Eve of the American Revolution*, New York, Columbia University Press, 1935, p. 176.

Les citations ci-dessus nous incitent à distinguer deux domaines d'observation : la flotte de New-York et la construction navale. La flotte s'accroît régulièrement de 1678 à 1698 ou 1700. Mais à cette époque, elle comprend environ cinq fois moins de gros bateaux que celle de Boston. Dans la décennie qui suit, elle vient près de disparaître. C'est que New-York a perdu une bonne partie de ses marchés de blé et de farine aux Antilles depuis 1694, date du rappel de la loi d'inspection de la qualité de la farine exportée. New-York avait en partie compensé par le commerce avec les pirates, mais à son arrivée en 1698, le gouverneur Bellomont s'y opposa. Sa tâche fut facilitée par le fait qu'à cette époque la marine anglaise pourchassa avec succès bon nombre de pirates. De plus, les Bostonnais se sont emparés d'une bonne partie du commerce de New-York. Les tarifs sur les bateaux étaient de loin inférieurs, probablement parce qu'ils étaient plus gros. Il faut aussi dire que les échanges de New-York étaient fondés sur une monnaie non rognée alors que les Bostonnais rognaient la monnaie et l'échangeaient à New-York pour de la farine et du blé [72]. Mais la conjoncture est redevenue plus favorable vers 1710. Au dire de McAnear [73], le nombre d'entrées et de sorties du port de New-York, équivalait, en 1716, au double de n'importe quelle année de 1705 à 1708. La situation du port de New-York était moins vulnérable vers 1720, alors que le port devient un entrepôt très important pour le commerce entre l'Angleterre et les Treize Colonies. En outre, tout en restant dépendant des navires bostonnais pour leurs exportations de bois et de farine et leurs importations de biens divers [74], les New-Yorkais obtinrent, à partir de 1720 environ, une large part du commerce de Rhode-Island. Ils enlevèrent aussi aux Bostonnais et aux Britanniques une bonne partie du commerce du tabac avec la Virginie et le Maryland [75]. D'ailleurs, les principaux ports de mer du littoral Atlantique desservaient alors un bassin de population plus grand que celui de leur colonie respective. Philadelphie servait de marché et de centre d'exportation pour la Pennsylvanie, le Delaware et l'ouest du

72. B. McAnear, *Politics in Provincial New York*, vol. I, p. 209.
73. *Ibid.*, p. 271.
74. C. Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness, Urban Life in America, 1625-1742*, New York Capricorn Books, 1964, p. 330.
75. B. McAnear, *Politics in Provincial New York, 1689-1761*, vol. I, p. 272.

New-Jersey de même ; New-York desservait un bassin de population englobant la vallée de l'Hudson, l'est du New-Jersey et l'ouest du Connecticut [76]. L'est de Long-Island était plutôt polarisé par les ports de la Nouvelle-Angleterre. Il faut croire que les New-Yorkais ont continué à faire des gains puisque la flotte comptait une cinquantaine de navires en 1738, et beaucoup plus, dix ans plus tard. En 1747, selon une information de deuxième main, New-York aurait compté 755 marins et un tonnage évalué à 4,530 pour 99 vaisseaux [77] ; et, selon un document imprimé de 1749, New-York aurait compté 1,228 marins et un tonnage de 6,406 pour 157 vaisseaux [78]. En 1762, la flotte de New-York comptera 477 vaisseaux [79]. Les plus grands marchands avaient leurs propres bateaux qui faisaient la traversée New-York-Angleterre ; les moins riches avaient au moins des parts dans quelques bateaux. Selon Harrington [80], c'était là une façon d'accroître leur capital sans se lancer dans de nouvelles entreprises.

La construction navale n'a jamais eu beaucoup d'importance avant 1740. Les New-Yorkais achetaient la plupart de leurs bateaux en Nouvelle-Angleterre. L'historien du 19e siècle, J.L. Bishop, parle de quelques chantiers navals à New-York [81]. D'après Bridenbaugh, on a ouvert à New-York six chantiers navals en 1720 et en 1742. Ces chantiers auraient eu peu de succès et faisaient surtout de la réparation. Ils auraient construit très peu de vaisseaux [82]. À partir des années 1740, cependant, la construction navale devint une entreprise relativement florissante. Elle restait toutefois encore loin derrière la construction navale du Massachusetts. Nous ne connaissons le nombre et le tonnage des bateaux construits à New-York que pour l'année 1769 seulement. Il est probable que les chiffres étaient très inférieurs en 1750. Malgré ses progrès, en 1769, New-York n'occupait, comme constructeur naval, que le huitième rang parmi 12 colonies ainsi que le montre le tableau 8.

76. C. Rossiter, *The First American Revolution*, p. 45.
77. J.L. Bishop, *History of American Manufactures, 1608-1860*, vol. I, p. 63.
78. E. O'Callaghan, ed., *Documents Relative to the Colonial History of the State of New York*, vol. VI, p. 511. Dans *Cities in Revolt*, p. 87, C. Bridenbaugh réfère au document de 1749.
79. B. McAnear, *Politics in Provincial New York, 1689-1761*, vol. II, p. 529.
80. V.D. Harrington, *The New York Merchant on the Eve of the American Revolution*, p. 65.
81. J.L. Bishop, *History of American Manufactures, 1608-1860*, vol. I, p. 62.
82. C. Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness*, p. 337.

La faible importance de la construction navale à New-York explique probablement le faible développement de secteurs connexes comme la production de la poix et du goudron, à peu près inexistante avant 1750.

L'exploitation des mines se limita à celle du fer. Une fonderie était en opération dans la ville de New-York en 1730. Quelques autres apparurent et disparurent dans les vingt ans qui suivirent. Les forges de Ancram sur le Manoir Livingston étaient les plus importantes. Entre 1750 et 1756, elles produisirent annuellement 2,016 tonnes de fonte en gueuse et 1,302 tonnes de fer marchand. Les progrès furent par la suite très rapides, mais durant cette période, la colonie importait beaucoup plus de fer qu'elle n'en produisait.

La première fabrique importante de textiles à New-York, elle comptait quatorze métiers, n'a été fondée qu'après la Guerre de Sept-Ans. Les métiers domestiques ont fabriqué cotonnades et lainages, mais il est probable que la plupart des vêtements étaient importés.

Tableau 8

La construction navale dans les colonies américaines en 1769 [83]

Colonie	Nombre de vaisseaux	Tonnage	Tonnage moyen par vaisseau [84]
New-Hampshire	45	2,452	65
Massachusetts	137	8,013	70
Rhode-Island	39	1,428	43
Connecticut	50	1,542	36
New-York	19	955	60
Jerseys	4	83	25
Pennsylvanie	22	1,469	79
Maryland	20	1,344	80
Virginie	27	1,269	56
Caroline du Nord	12	607	60
Caroline du Sud	12	789	78
Georgie	2	50	30
Total	389	20,001	—

83. Ce tableau est tiré de J.L. Bishop, *History of American Manufactures, 1608-1860*, vol. I, pp. 90-91.

84. J.L. Bishop a ajouté 20 p.c.

D'autres entreprises fabriquaient des tuiles, des briques, du verre, du noir de fumée, des chandelles, de l'huile de lin. Bien que secondaires par rapport à l'ensemble de la production, elles se multiplièrent et firent des progrès importants à partir de 1730 et surtout de 1740. Notons que parmi ces entreprises, les plus anciennes et les plus développées étaient les industries reliées à l'agriculture, à l'exploitation forestière et au commerce antillais : moulins à farine, boulangeries, distilleries, raffineries, moulins à scie, tonnelleries, entreprises d'empaquetage. Selon Harrington [85], les usines obtenaient le troisième choix des investisseurs encore que ceux-ci préféraient des entreprises qui combinaient la fabrication et le commerce. Le premier choix allait à la propriété terrienne et aux immeubles, et le second aux prêts au gouvernement. Cependant, cette observation sur les investissements dans les industries ne s'applique que pour la fin de la période coloniale. C'est seulement vers 1740 que les marchands commencèrent à investir, d'une façon importante, dans des entreprises locales autres que l'export-import et le commerce [86] : construction navale, distilleries, mines de fer, fabriques d'huile de lin, de verre, de chandelles, de chocolat, de noir de fumée, imprimeries, etc. Entre 1730 et 1760 la majorité des capitaux investis dans les industries étaient ceux des marchands de la ville de New-York, d'autres, minoritaires, venaient d'Angleterre [87].

Nous ne connaissons que pour une seule année, 1739, le tableau du commerce extérieur canadien quant à la provenance, à la destination et aux marchandises échangées. Nous présentons ci-dessous le résumé de ce document de 1739. Nous avons établi nous-mêmes les pourcentages.

« État sommaire des Marchandises sorties du Port de Québec pour la France Isle Royale et Baye de Canada, et Îles du Vent pendant l'année mil sept cens trente neuf avec l'appréciation des prix les plus courants qu'elles ont été vendues. » [88]

Marchandises sorties pour la France :	1,201,627 livres	79.9 p.c.
Marchandises sorties pour l'Isle Royale et Baye de Canada :	188,737 livres	12.5 "

85. V.D. Harrington, *The New York Merchant on the Eve of the American Revolution*, p. 145-146.
86. C. Bridenbaugh, *Cities in Revolt*, p. 72.
87. B. McAnear, *Politics in Provincial New York, 1689-1761*, vol. II, p. 532.
88. A.P.C. F. 2 B., tableau 1739. Le total inclut les sols et les deniers.

Marchandises sorties pour les Îles du Vent :	114,360 livres	7.6 "
Total :	1,504,726 livres	100 "

« État sommaire des Marchandises venues de France, des Îles du Vent, Isle Royale et Baye de Canada entrées à Québec dans l'année mil sept cens trente neuf avec l'appréciation des prix les plus courants qu'elles ont été vendues pendant la dite année. » [89]

Marchandises venues de France :	1,777,899 livres	86.6 p.c.
Marchandises venues des Îles du Vent :	171,648 livres	8.4 "
Marchandises venues de l'Isle Royale et Baye de Canada :	104,033 livres	5.0 "
Total :	2,053,581 livres	100 "

Le document contient aussi le calcul de la balance des paiements évaluée ainsi [90] :

Exportations		1,504,726 livres
Bateaux construits à Québec		136,000
Lettres de change		579,992
Sur les trésoriers généraux de la marine	547,566	
Sur la Compagnie des Indes pour frais de Régie	32,426	
Total		2,220,718 livres
« Balance de l'entrée à la sortie »		
Sortie		2,220,718
Entrée		2,053,581
Balance		167,136 livres

Nous ne connaissons pas le détail des marchandises importées de France. Il s'agissait sans doute de produits manufacturés. Des Antilles on achetait de la guildive (plus du tiers des importations), du vin, du sucre, de la mélasse, du savon, du café. De l'Acadie et de Louisbourg provenaient la morue (plus du quart des importations), des cordages, de la guildive, du sel. Quant aux exportations, les tableaux suivants en donnent le détail.

Deux conclusions fondamentales ressortent des tableaux 9 et 10. En 1739, le Canada participe faiblement au commerce triangulaire : la France reste, et de loin, son principal acheteur. En effet, 79.9 p.c. des exportations sont destinées à la France ; 12.5 p.c. à l'Acadie et à Louisbourg ; 7.6 p.c. aux Antilles. Ces pourcentages ne tiennent cependant pas compte de la vente de bateaux.

89. *Ibid.*
90. *Ibid.*

Quant aux importations : 86.3 p.c. viennent de France, 5.1 p.c. d'Acadie et de Louisbourg, 8.6 p.c. des Antilles. Rappelons que, dans le cas de New-York, le tiers seulement des exportations et moins de la moitié des importations se faisaient avec la Métropole.

Autre trait fondamental de l'économie canadienne de 1739, elle était centrée sur les fourrures. En effet, le commerce des fourrures constituait 89.5 p.c. des exportations vers la France et 71.3 p.c. des exportations totales, tandis que la même année 1739, à New-York, il ne constituait que 27.4 p.c. des exportations vers l'Angleterre. Pour 1739, nous avons déjà évalué les exportations totales de New-York à environ cinq fois la valeur des exportations

Tableau 9

Valeur des exportations du Canada selon la destination et le produit en 1739 [91]

Destination	Produits	Valeur
France	Fourrures	1,075,014
	Castor	361,917
	Autres fourrures	713,097
	Produits alimentaires [92]	9,894
	Poisson	96,991
	Bois	1,109
	Fers et mitraille	18,619
	Total	1,201,627
Antilles	Produits alimentaires [93]	78,474
	Poisson	32,540
	Bois	3,340
	Total	114,360
Acadie et Isle royale	Produits alimentaires [94]	180,391
	Poisson	3,650
	Bois	4,696
	Total	188,737

91. « État sommaire des marchandises (importées en 1739) (...) » et « État sommaire des marchandises sorties du port de Québec (en 1739) (...) » A.P.C. F. 2 B., tableau 1739.

92. Il s'agit de farine (4,428 livres), de pois, de tabac, de capillaire.

93. Il s'agit de farine (73,998 livres), de pois, de légumes, de viande, de beurre, de capillaire.

94. Il s'agit de farine (93,006 livres), de biscuits (69,017 livres), de pois, de légumes, de tabac, de viande, de capillaire.

de la colonie vers l'Angleterre : ce qui voudrait dire que le commerce des fourrures ne constituait que 5 p.c., c'est-à-dire le vingtième, des exportations de cette colonie. D'autre part, rien ne nous laisse croire qu'au Canada l'année 1739 ne soit pas représentative. Cependant, il est probable que la concentration des exportations sur un seul produit, la fourrure, et un seul pays, la France, ait été plus grande en 1700 et qu'elle ait lentement décrû jusqu'en 1750. Toutefois, en cette dernière année, la structure du commerce ne devait pas être très différente de ce qu'elle était en 1739.

L'analyse des données de 1739 nous montre aussi que la balance commerciale canadienne était déficitaire avec les Antilles et la France. Celle de New-York ne l'était qu'avec l'Angleterre. En 1739, le rapport exportations / importations de New-York avec l'Angleterre était défavorable à la colonie dans la proportion de un à six ; mais rappelons encore que les échanges avec la Métropole ne constituaient qu'environ 20 p.c. de la totalité des échanges de New-York. De plus, avec tous les autres pays ou colonies, New-York avait une balance commerciale favorable. Au Canada, le rapport des exportations sur les importations avec la Métropole

Tableau 10

Valeur des exportations du Canada selon les produits en 1739 [95]

Produits		Valeur	Pourcentage
Fourrures		1,075,014	71.3
Castor	361,917		—
Autres fourrures	713,117		—
Produits alimentaires		268,763	17.9
Poisson		133,181	9.0
Bois		9,145	0.6
Fer et mitraille		18,619	1.2
Total		1,504,726 [96]	100.0

95. « État sommaire des marchandises sorties du port de Québec (en 1739) ». A.P.C. F. 2 B., tableau 1739. Les pourcentages sont de nous.

96. L'addition donne 1,504,722 livres. Les 4 livres qui manquent sont dues au fait que sols et deniers n'apparaissent qu'aux totaux et sous-totaux. L'addition de la valeur des exportations vers les Antilles donne 114,358 livres, mais sols et deniers font 114,360. L'addition des exportations vers la France, l'Acadie, L'Isle Royale, les Antilles donne 1,504,724, mais sols et deniers font monter le total à 1,504,726.

n'est favorable que dans la proportion de 1 sur 1.5. Viennent redresser la balance des paiements (en totalité et le plus souvent en partie), 1) une balance commerciale favorable avec l'Acadie et Louisbourg, peut-être même parfois avec les Antilles; et 2) surtout les dépenses considérables de la France en salaires et en constructions militaires, en subsides divers. Nous avons comparé les dépenses des deux métropoles dans leur colonie respective (voir tableau 11). La volonté de la France de garder la maîtrise du continent a nécessité des dépenses beaucoup plus considérables que celles de l'Angleterre.

Le Canada n'a jamais réussi à bâtir un commerce extérieur multilatéral. Les premières tentatives d'établir des relations commerciales avec les Antilles remontent à Talon. En 1670, trois bateaux chargés de poisson, de bière, de farine, de porc, quittèrent Québec pour les Îles. « Mais jusqu'en 1707 les échanges furent très irréguliers, des bateaux ne quittèrent Québec pour les Indes occidentales qu'en 1679, 1680, 1681 et 1688 [97]. On se rappelle que, dès le régime hollandais, les habitants de la Nouvelle-Amsterdam ont développé un commerce important avec les An-

Tableau 11

Dépenses de l'État à New-York et au Canada

Années	New-York (New York pounds)	New-York (livres françaises)	Canada (livres françaises)
1691	3,044	76,100	—
1692	3,524	88,100	—
1693	4,583	114,575	—
1694	6,132	153,300	—
1695	4,722	118,050	—
1711	—	—	445,265
1723	7,621	143,275	—
1728	—	—	751,098
1730-41	—	—	500,000
1737	—	—	534,000
1738	4,000	71,400	—
1740-50	—	—	1,750,000

97. G. Rocher, *The Relations between Church and State in New France During the Seventeenth Century, A Sociological Interpretation*, Thèse de Ph.D., inédite, Cambridge, Harvard University, 1957, pp. 187-188.

tilles. Québec a exporté aussi des produits agricoles vers Plaisance, le principal port français de pêche à Terre-Neuve. Mais la faible population de la colonie de pêcheurs n'exigea jamais un volume considérable de produits d'importation. Terre-Neuve fut d'ailleurs cédée à l'Angleterre de même que l'Acadie (Nouvelle-Écosse moins l'île du Cap-Breton) en 1713. L'Acadie était elle-même peu peuplée : quelque centaines d'habitants en 1670. Les établissements français de la baie de Fundy faisaient d'ailleurs partie de la sphère économique de Boston plutôt que de Québec [98]. La construction de Louisbourg, après la cession de l'Acadie et de Terre-Neuve, permit de remplacer les marchés perdus ; toutefois, les envois ne furent pas volumineux : farine et biscuits, les deux principaux produits exportés, ne s'élevèrent jamais, respectivement, à plus de 9,000 et 12,000 quintaux par année, précise Hamelin [99]. Même Louisbourg, la forteresse française, dépendait partiellement de la Nouvelle-Angleterre pour ses importations. Un document [100] évalue à 196,403 livres françaises la valeur des exportations de Québec à Louisbourg, en 1740. Il s'agissait principalement de farine, 106,000 livres, et de biscuits, 75,000 livres. En cette même année, Louisbourg importait de la Nouvelle-Angleterre, du bois, des bureaux, des haches [101], etc., pour une valeur de 49,147 livres [102], soit le quart de la valeur des importations venues de Québec. La proportion aurait probablement été plus grande si le roi n'avait réservé qu'à la Nouvelle-France la vente de produits agricoles à Louisbourg.

Le commerce de Québec avec les Antilles se développa plus régulièrement au 18e siècle, mais les échanges restèrent néanmoins faibles. Nous ne connaissons la valeur des exportations dans cette direction que pour les années 1739 et 1741. 1739 : 114,360 livres ; 1741 : en cette année, d'après Lamontagne, « neuf navires (du Canada) déchargèrent à la Martinique des cargaisons évaluées à

98. W.T. Easterbrook, H.G. Aitken, *Canadian Economic History*, Toronto, The MacMillan Company of Canada Ltd., 1967, p. 62.

99. J. Hamelin, *Économie et Société en Nouvelle-France*, p. 58.

100. « Estat Sommaire des Marchandises venues du Canada entrées à Louisbourg » ; A.P.C. F. 2 B., tableau 1740.

101. « Estat Sommaire des Marchandises venues de Nouvelle-Angleterre entrées à Louisbourg ». A.P.C., F 2 B., tableau 1740.

102. « Estat Sommaire des Marchandises venues de Nouvelle-Angleterre entrées à Louisbourg ». A.P.C., F 2 B., tableau 1740.

371,439 livres. » [103] C'est une amélioration par rapport à 1739, mais ce commerce reste marginal. Les Antilles françaises, d'ailleurs très prospères, obtenaient des colonies anglaises la majeure partie du poisson, des produits agricoles et du bois dont elles avaient besoin [104]. Les Actes de Navigation n'y faisaient pas objection. De plus, contrairement à New-York, le Canada n'a pas commercé avec l'Europe méridionale, ni avec l'Afrique, ni avec certains pays d'Amérique centrale ou d'Amérique du Sud comme le Honduras ou les Guyanes. Autre remarque, à New-York, la réexportation était liée à un commerce triangulaire intense. Faute de ce commerce triangulaire, Québec n'a pu jouer un rôle majeur comme centre portuaire de réexportation.

Comment expliquer le caractère unilatéral plutôt que multilatéral des échanges canadiens ? Comment expliquer aussi la faible diversification dans la production de *staples* ? Nous trouvons très éclairantes les diverses explications d'Easterbrook, la principale étant d'ordre géographique :

> « Contrairement à Boston et aux autres ports de la Nouvelle-Angleterre, le St-Laurent était fermé à la navigation durant les mois d'hiver à cause des glaces. D'autre part, durant les mois d'été, juillet, août et septembre, la navigation était très dangereuse pour les petits voiliers à cause des ouragans. Un bateau qui quittait le St-Laurent aussitôt que le fleuve était dégagé des glaces pouvait tout juste arriver avant le début de la saison des ouragans. Les voyages partant de Québec à l'automne étaient moins périlleux mais impliquaient plusieurs délais. Habituellement, il n'était pas possible de remplir une cargaison de sucre avant la fin de février aux Antilles. Un bateau qui aurait quitté le St-Laurent tard à l'automne, juste avant la formation des glaces, serait arrivé aux Antilles fin décembre ou début janvier. Il serait donc resté à ne rien faire pour six ou huit semaines avant de charger sa cargaison de sucre pour la France. Avec de la chance et une habile direction il lui était possible de rentrer à Québec vers la fin de l'été, si bien qu'un voyage par année était un maximum. Autre possibilité, le bateau pouvait quitter Québec à la fin de l'été et arriver aux Antilles vers la mi-octobre, il pouvait être alors en France en janvier et de retour à Québec au printemps ; mais la fin de l'été était le pire temps pour obtenir une cargaison de poisson séché en Nouvelle-France et octobre n'était pas un bon mois pour vendre une telle cargaison à bon prix aux Antilles. Bref, de toutes façons, un voyage triangulaire entre la Nouvelle-

103. R. Lamontagne, *L'Atlantique jusqu'au temps de Maurepas : Aspect de géohistoire du Canada*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 1965, p. 75.
104. W.T. Easterbrook, H.G. Aitken, *Canadian Economic History*, p. 63.

France, les Antilles et la France était lent et coûteux. Par contre, les bateaux de la Nouvelle-Angleterre pouvaient faire deux voyages par année aux Antilles durant l'hiver et s'occuper à la pêche en haute mer l'été. La Nouvelle-France handicapée par les distances et le climat ne pouvait concurrencer la Nouvelle-Angleterre comme fournisseur des Antilles. La situation aurait pu être différente si un centre commercial s'était développé en Nouvelle-Écosse ou au Cap-Breton, mais ce ne fut pas le cas. » [105]

Les difficultés engendrées par la distance et le climat se sont doublées de l'incapacité de la France à contrôler les mers, facteur fondamental dans le contexte d'une économie mercantile [106]. De plus, contrairement à l'Angleterre, la France, puissance continentale, était relativement autarcique et la vie économique était organisée autour du commerce intérieur plutôt qu'extérieur [107]. Enfin, le rythme de croissance économique en Angleterre était plus rapide qu'en France et la dominance des vestiges de la société médiévale, moindre [108]. Ces diverses raisons auraient favorisé le développement de l'empire anglais avec un commerce intercolonial intense. Il n'en est pas de même pour ce qui regarde l'empire français, notamment au Canada.

L'influence de la nature du principal *staple* du Canada, la fourrure, a peut-être aussi défavorisé le commerce maritime, incitant plutôt à la pénétration de tout l'intérieur du continent. Mais en Nouvelle-Hollande et à New-York, le commerce des fourrures n'a pas empêché le développement du commerce maritime. D'autres facteurs entrent aussi en ligne de compte. Le faible peuplement de la Nouvelle-France par rapport aux colonies anglaises en est un. Une économie complémentaire entre les diverses colonies anglaises de la côte Atlantique et une population vingt fois plus nombreuse qu'en Nouvelle-France ont donné lieu à un commerce intercolonial très intense. Une balance très fortement déficitaire du commerce de New-York avec sa métropole a incité au développement du commerce avec les Antilles. Au Canada, la valeur assez phénoménale de la production des fourrures a réduit consi-

105. *Ibid.*, p. 62.
106. *Ibid.*, pp. 14, 63.
107. *Ibid.*, p. 70.
108. *Ibid.*, p. 11.

dérablement le déficit des échanges avec la métropole incitant d'autant moins au développement d'autres activités économiques.

À la faiblesse du commerce extérieur canadien Ouellet propose indirectement une explication. Cette explication, mettant en cause les valeurs des marchands, concerne, il est vrai, la faible diversification de l'économie canadienne, mais ce problème est directement relié au commerce extérieur.

> « Mais il est certain que les hommes d'affaires locaux n'ont pas saisi toutes les possibilités qui se présentaient. En dépit de la concurrence des colonies anglaises, il y avait une place beaucoup plus large sur le marché des Indes Occidentales pour les produits du Canada, le poisson, le blé, le bois de la vallée du St-Laurent auraient eu des acheteurs. Les commerçants locaux n'ont-ils pas préféré le prestige à bon marché et la dépense somptuaire à une conquête économique plus rationnelle ? N'ont-ils pas préféré les servitudes exaltantes de la géographie à l'effort créateur ? » [109]

De son côté, après avoir comparé le volume des exportations du Canada et de New-York et avoir trouvé la position du Canada excellente à ce point de vue, Nish conclut :

> « Il ressort aussi très clairement, de toutes ces informations statistiques et de toutes ces comparaisons, que les chiffres ne révèlent aucune différence importante qui soit imputable à la culture entre les colonies anglaises et françaises. Pour ce qui est du nombre, au moins, « l'Éthique protestante » et la « Mystique capitaliste » ont eu peu d'influence. » [110]

« Pour ce qui est du nombre », écrit Nish, mais qu'en est-il pour les autres caractéristiques de la vie économique ? Il serait étonnant qu'à l'économie d'une monoproduction (surtout quand il s'agit de la fourrure, *staple* par excellence de l'aventurier et du trafiquant) corresponde une classe bourgeoise identique à celle d'une économie très diversifiée et en voie de se donner une infrastructure de petites industries. Du point de vue de leur mentalité et de leurs activités économiques, nous trouverions surprenant que le marchand de fourrure de Montréal même s'il participe au commerce du blé et du bois, soit proche parent de son congénaire de New-York, grossiste, actionnaire important d'une distillerie, propriétaire

109. F. Ouellet, *Histoire économique et sociale du Québec, 1760-1850*, Montréal, Fides, 1966, p. 6.

110. C. Nish, *La Bourgeoisie canadienne, 1729-1748*, p. 63a.

d'un ou de quelques bateaux commerçant aux Antilles, d'où il importe de la mélasse. Nous en faisons une hypothèse.

Passons maintenant brièvement en revue les principaux secteurs de l'activité économique canadienne. La traite des fourrures a fait vivre le Canada, c'est déjà une distinction fondamentale par rapport à New-York. Cependant, le système des compagnies dont les actionnaires étaient presque toujours métropolitains, a dominé l'organisation de la traite, tandis que dans la colonie new-yorkaise, le système de compagnie n'a duré que le temps du régime hollandais. En effet, sous le régime anglais, les marchands d'Albany obtinrent le monopole de la traite, en retour du monopole d'exportation des fourrures concédé à la ville de New-York. D'autre part, ce qui est le plus caractéristique du commerce des fourrures au Canada, c'est la course des bois. Pour des raisons déjà explicitées : présence des Iroquois comme intermédiaires, produits manufacturés de meilleure qualité et à meilleur compte, on n'eut pas recours à la course des bois à New-York. Albany resta le centre de traite, doublée après 1727 d'Oswego comme avant-poste. Le recours à la course des bois a eu au Canada des effets bien spécifiques. Il a permis d'accroître la production de fourrures, mais a réduit le profit par unité à cause du coût de la main-d'œuvre. La course des bois a aussi détourné d'activités autres, un pourcentage considérable de la main-d'œuvre : le quart de la population active, peut-on affirmer sans risque d'erreur. Ces absents ne pouvaient concourir au développement d'une agriculture commerciale dans la vallée du Saint-Laurent. La course des bois avait un autre effet, peut-être plus fondamental encore : la vie aventurière qu'elle impliquait, doublée du contact avec les Indiens, se substitua aux valeurs de régularité et d'assiduité des agriculteurs : les coureurs de bois étaient reconnus pour être réfractaires aux besognes sédentaires [111]. Les profits qu'ils amassaient étaient dépensés rapidement lors de leurs séjours à Montréal, phénomène normal pour des travailleurs saisonniers. Somme toute, tel qu'organisé au Canada, le commerce des fourrures a enlevé à d'autres secteurs de la vie économique : agriculture, commerce, petite industrie, une partie importante de la main-d'œuvre dont elle aurait pu disposer. En

111. F. Ouellet, *Histoire économique et sociale du Québec, 1760-1850*, pp. 4-6.

outre, il a favorisé l'apparition de valeurs contraires au développement de ces secteurs : nomadisme et dilapidation des profits en dépenses somptuaires. Enfin, le commerce des fourrures n'a pas provoqué d'investissement dans d'autres secteurs économiques. Le tableau 12 permet de comparer la valeur des exportations de fourrures dans les deux colonies.

Les pêcheries n'ont jamais constitué une activité économique importante pour le Canada. Du côté anglais, dans la deuxième moitié du 17e siècle, la flotte de la Nouvelle-Angleterre a graduellement remplacé la flotte des îles Britanniques sur les bancs de Terre-Neuve. Il n'en fut pas de même pour le Canada et la France. Les Canadiens n'ont à peu près jamais participé à la pêche en haute mer. Jusqu'en 1720, les pêcheries restèrent à peu près à un point mort. Les établissements sédentaires du golfe étaient fréquemment dévastés par les corsaires anglais [112]. Au dire de Hamelin, les pêcheries firent des progrès assez remarquables de 1720 à 1740, sur la côte nord en particulier. La morue, le saumon, le marsouin, les loups-marins formaient l'essentiel des prises. En 1739, le poisson constituait 9 p.c. des exportations canadiennes, se situant ainsi au troisième rang. Par ailleurs, les pêcheries, tout comme le commerce maritime, sont des entreprises précaires sans le contrôle des mers. C'est ce qu'illustre, en 1746-1747, la dévastation, par les corsaires anglais, des deux tiers des installations de pêche sédentaire du Canada [113].

Tableau 12

Valeur, en livres françaises, des exportations de fourrures au Canada et à New-York, 1700-1750 [114]

	1720	1725	1730	1739	1750
New-York	134,825	173,800	65,275	126,825	142,750
Canada	446,472	510,418	1,371,593	1,053,178	1,124,839
New-York en p.c. du Canada	30.2	34.0	4.8	12.1	12.7

112. J. Hamelin, *Économie et Société en Nouvelle France*, p. 26.
113. *Ibid.*, p. 34.
114. E.J. Lunn, *Economic Development in New France, 1713-1760*, pp. 464-465, M.G. Lawson, *Fur : A Study in English Mercantilism, 1700-1775*, p. 108.

Nous avons dit que la vallée de l'Hudson a développé très rapidement une agriculture commerciale. Rien de semblable dans la vallée du Saint-Laurent. L'agriculture y est demeurée essentiellement autarcique, sauf peut-être à la fin du régime. Vers 1650-1660, soit probablement une décennie après la Nouvelle-Hollande, le pays a commencé à se suffire au point de vue agricole, fait caractéristique du passage du comptoir à la colonie. Au cours du 17e siècle, les progrès furent très lents. Les guerres iroquoises jouèrent en cela un rôle de frein important, mais pour l'essentiel, l'explication tient à l'absence de tout marché extérieur pour des produits agricoles. Au début du 18e siècle, la colonie commença à exporter du blé. Mais le commerce du blé n'a vraiment été important qu'après 1720, période de la construction de Louisbourg. Cela correspond à partir de 1722, à une croissance moins rapide de la population que du nombre d'arpents. La tendance se maintiendra au moins jusqu'en 1739, date à laquelle se termine le tableau de Lunn, d'où nous avons tiré cette information [115].

Le rendement des terres était élevé après le défrichement, mais avait par la suite tendance à décroître régulièrement. Hamelin et Ouellet [116] ont évalué le rendement à huit minots l'arpent, en 1668, mais à une moyenne se situant entre 4.8 et 6.7 minots l'arpent, entre 1706 et 1739. Les informations sur New-York à ce sujet, sont beaucoup moins fiables : elles ne reposent pas sur des données de recensement, mais sur les dires d'un ou deux contemporains. Le rendement du maïs était évalué à quinze boisseaux l'acre, soit un peu plus de cinq minots l'arpent. Dix boisseaux de blé à l'acre ou un peu plus de quatre minots l'arpent était considéré comme un bon rendement. Ces chiffres sous-estiment très probablement la réalité, mais il est possible que le rendement n'ait pas été tellement plus élevé à New-York. Dans les deux colonies, on pratiquait d'une façon assez inconsistante l'assolement triennal et on cultivait souvent les terres jusqu'à épuisement. Toutefois, l'habitant de New-York n'allait quand même pas jusqu'à atteler

115. E.J. Lunn, *Economic Development in New France, 1713-1760*. Graph showing land under cultivation in arpents against population, 1712 to 1739, p. 445.

116. J. Hamelin, F. Ouellet, « Les Rendements agricoles dans les seigneuries et les Cantons du Québec : 1700-1850 », *France et Canada français du XVIe au XXe siècles*. Les Cahiers de l'Institut d'Histoire, no 7, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1966, p. 83.

les bœufs par les cornes comme le faisait son congénaire canadien [117]. Une observation nous incite à croire au caractère plus traditionnel de l'agriculture canadienne. Les exportations des produits agricoles ont subi beaucoup plus de fluctuations au Canada qu'à New-York. Dans cette dernière colonie, il semble y avoir eu stabilité relative après 1710. Tandis qu'à New-York les variations sont fonction de la demande, au Canada elles sont fonction de l'offre. C'est dire qu'au Canada la cause ne réside pas dans un marché instable, mais plutôt dans une production instable ; ce qui entraîna, dans la colonie, un grand nombre d'années de disette [118]. Hamelin et Ouellet précisent : « Un calcul rapide indique que, de 1706 à 1756, les habitants de la Nouvelle-France eurent à affronter quinze années de mauvaises récoltes. Cette instabilité dans la production rendait difficiles, sinon impossibles, des prises de position fermes sur le marché extérieur. » [119] Rien d'une telle instabilité ne nous est apparu à New-York. McAnear [120] considère cependant que la décennie 1730-1740 fut mauvaise pour les agriculteurs, en particulier les années 1731-1732 et 1735-1736. Mais l'historien qualifie d'assez obscures les raisons de ces fluctuations qui, d'ailleurs, correspondraient à un mouvement d'ensemble dans les colonies américaines. Ce sont là les seules informations que nous ayons trouvées.

L'agriculture canadienne était axée sur la production du blé. Les habitants ont aussi cultivé de l'avoine pour le bétail et, après 1720, du tabac, du chanvre, du lin. Mais le blé resta, de loin, la principale production agricole. De même, à l'exportation, blé et farine constituaient l'essentiel des ventes de produits agricoles : la viande, les pois, le tabac étant beaucoup moins importants. Quant à l'élevage, ce secteur ne dépassait pas le niveau de la subsistance. Agriculture commerciale et commerce triangulaire ne se sont pas développés au Canada pour les mêmes raisons. Il n'existait pas de débouchés extérieurs pour l'agriculture avant 1700 et même 1720. Un marché est apparu après cette date et a pris de l'im-

117. M. Trudel, *Initiation à la Nouvelle-France*, Montréal, Holt, Rinehart & Winston Ltée, 1968, p. 221.

118. C. Nish, *La Bourgeoisie canadienne, 1729-1748*, p. 51.

119. J. Hamelin, F. Ouellet, « Les Rendements agricoles dans les seigneuries et les Cantons du Québec : 1700-1850 », p. 87.

120. B. McAnear, *Politics in Provincial New York, 1699-1761*, vol. I, p. 359.

portance. Les exportations de produits alimentaires occupaient le deuxième rang et constituaient 17.9 p.c. des exportations. À la même époque, ce poste devait constituer environ la moitié des exportations de New-York. La concentration des efforts sur la traite des fourrures a sûrement nui aussi à l'agriculture. En 1754, on a dénombré 6,820 chefs de famille et 3,000 voyageurs [121]. Comme nous l'avons déjà dit, les voyages dans les Pays d'En-Haut n'ont pas seulement enlevé des bras à l'agriculture, ils ont transformé les coureurs de bois en aventuriers difficilement aptes, par la suite, au travail sédentaire et assidu. Trudel [122], Hamelin et Ouellet [123] proposent aussi une autre explication au faible développement de l'agriculture canadienne : les immigrants, surtout des soldats et des gens de métier, étaient pour la plupart dépourvus d'expérience agricole. Nous doutons de la validité de cette explication : la composition de l'immigration canadienne ne diffère pas tellement, semble-t-il, de celle de l'immigration new-yorkaise.

L'évolution de l'industrie du bois suit à peu près celle de l'agriculture. Elle eut un problème identique à celui de l'agriculture : l'absence de débouchés extérieurs. Les premiers moulins à scie remontent à 1630, mais, pendant tout le régime français, ils n'ont répondu qu'à la demande locale. En 1739, les exploitations de bois totalisaient 0.6 p.c. du total des exportations. Le développement des exportations des produits agricoles incita cependant à la production de douves. Nous n'en connaissons pas le volume de production ; mais la colonie en exportait 9,500 en 1727 et 53,000 en 1737 [124]. Les moulins à scie produisaient en plus du bois de charpente et des douves, des planches, des bardeaux, des mâts. La reprise de la construction navale a favorisé l'expansion de l'industrie du bois. Mais, dans ce domaine, la comparaison avec New-York nous fait voir pour le Canada, un retard de quelques décennies. Le gouverneur Bellomont écrivait, en 1700, que la colonie comptait 40 moulins à scie [125]. Le Canada n'en avait alors

121. J. Hamelin, F. Ouellet, « Les rendements agricoles dans les seigneuries et les Cantons du Québec : 1700-1850 », p. 84.

122. M. Trudel, *Initiation à la Nouvelle-France*, pp. 218-219.

123. J. Hamelin, F. Ouellet, « Les Rendements agricoles dans les seigneuries et les Cantons du Québec : 1700-1850 », p. 85.

124. E.J. Lunn, *Economic Development in New France, 1713-1760*, pp. 468-469.

125. The Earl of Bellomont to the Lords of Trade, janvier 1700, E. O'Callaghan ed., *Documents Relative to the Colonial History of the State of New York*, vol. IV, p. 825.

que quelques-uns. Selon Trudel, il y en avait 10 en 1717, et 50 en 1737 [126]. Dans un texte déjà cité [127], le gouverneur Bellomont se montrait ébahi par le moulin d'un M. Livingston, construit en 1699 et où fonctionnaient 12 scies. Ce n'est probablement qu'une quarantaine d'années plus tard que le Canada eût ses premiers moulins de quelque envergure, comme le laisse entendre Ryerson. « Un document de l'époque (1739) décrit une nouvelle merveille : des moulins à scie hydraulique (...) une seule roue mécanique produit autant que 12 scies actionnées à la main par 3 hommes. » [128]

La construction navale, qui devait être la clé de voûte de l'édifice économique de Talon, ne s'est pas poursuivie après 1681. Comme on peut le voir au tableau 13, elle reprit faiblement et d'une façon très intermittente au début du 18e siècle : avant 1724, la production annuelle variait entre 1 et 3 bateaux. Pour 11 des 25 années s'insérant entre 1704 et 1728 inclusivement, Lunn [129] ne cite aucun document concernant la construction navale. Il n'est pas improbable que ce soit parce qu'on n'en a pas construit durant ces années-là. La construction régulière commence en 1729, alors que Hocquart obtient du roi des subsides pour encourager les constructeurs [130]. En 1739, l'État organise à Québec un chantier de construction navale. « Ce chantier, qui lance plusieurs flutes et frégates de plus de 500 tonneaux, connaît une activité intense entre 1739 et 1750. » [131] À partir de 1738, la construction navale était probablement plus forte au Canada qu'à New-York. De 1738 à 1742, elle varia entre 700 et 1,117 tonneaux annuellement, alors qu'elle était de 955 tonneaux à New-York en 1769. Néanmoins, elle ne répondait pas à tous les besoins du marché, puisqu'en l'année 1737, l'Isle Royale acheta 13 navires aux An-

126. M. Trudel, *Initiation à la Nouvelle-France*, p. 218. Selon G. Rocher, *The Relations between Church and State in New France During the Seventeenth Century*, pp. 187-188, il y en avait plutôt 19 en 1719. S. Ryerson, *The Founding of Canada. Beginnings to 1815*, Toronto, Progress Books, 1963, p. 152, évalue leur nombre à 70 en 1739.

127. The Earl of Bellomont to the Lords of Trade, janvier 1700, E. O'Callaghan, ed., *Documents Relative to the Colonial History of the State of New York*, vol. IV, p. 825.

128. S. Ryerson, *The Founding of Canada. Beginnings to 1815*, p. 152. Traduction libre.

129. E.J. Lunn, *Economic Development in New France, 1713-1760*, pp. 473-474.

130. J. Hamelin, *Le Canada Français : son évolution historique, 1497-1967*, Trois-Rivières, Boréal Express Ltée, 1967, p. 22.

131. *Ibid.*, p. 22.

glais [132]. En 1758, Bougainville écrivait qu'il y avait, dans toutes les places maritimes de la Nouvelle-France, des bateaux construits en Nouvelle-Angleterre [133].

Certains marchands canadiens étaient propriétaires de bateaux, mais le fait qu'on ne parle nulle part de la flotte de Québec implique qu'elle ne devait pas être très imposante. Quant au nombre annuel d'entrées de navires dans le port, Eccles [134] l'évalue à une cinquantaine au 18e siècle. À New-York, pour les six années où nous le connaissons, entre 1715 et 1754, il varia entre 196 et 266 [135], ce qui est logique étant donné le commerce maritime plus intense à New-York.

Reste à voir les quelques industries du Canada. Les Forges du Saint-Maurice ouvertes par Talon ne durèrent pas. Des particuliers les ont fait renaître en 1733, mais ils ont fait faillite en 1741. Elles employaient alors une centaine d'hommes. En 1743, l'État les a prises en main et fait fonctionner à perte jusqu'à la fin du régime français [136]. La production de la poix et du goudron n'eut guère d'importance. La brasserie de Talon a fermé ses portes après le départ de l'intendant et la production de textile n'a guère dépassé le stade des métiers domestiques. Il n'existait au Canada ni raffinerie, ni verrerie, ni imprimerie.

Une étude détaillée du fonctionnement des entreprises économiques dépasse les cadres de cette thèse. Précisons néanmoins qu'une étude comparée des principales entreprises des deux colonies pourrait être d'un grand intérêt : origine des capitaux, mode d'administration, rôle de l'État, production, croissance, marchés, profits, faillites, réinvestissements.

L'économie canadienne était beaucoup moins diversifiée que l'économie new-yorkaise. Nous ne croyons pas que la rareté et la cherté de la main-d'œuvre soient une explication valable. La situation était la même à New-York. D'ailleurs, la cherté de la main-d'œuvre,

132. J. Hamelin, *Économie et Société en Nouvelle-France*, p. 32.

133. R. Lamontagne, *Aperçu structural du Canada au XVIIIe siècle*, Montréal, Les Éditions Léméac, 1965, p. 58.

134. W.J. Eccles, *La Société canadienne sous le Régime français*, Montréal, Harvest House Ltd., 1968, p. 53.

135. Committee on Historical Statistics of the Social Science Research Council ; *The Statistical History of the United States from Colonial Times to the Present*, p. 759, Z. 66.

136. M. Trudel, *Initiation à la Nouvelle-France*, p. 216.

Tableau 13

La construction navale au Canada, nombre de navires et tonnages, 1704-1742 [137]

Années	Nombre	Tonnage	Années	Nombre	Tonnage
1704	1	50	1731	3	450 [144]
1706	1	130 [138]	1732	11	810 [145]
1709	1	130	1733	10	299
1711	1	90	1734	9	620 [146]
1713	1	350 [139]	1735	11	350
1714	1	150	1736	10	669 [147]
1715-1717	3	433 [140]	1737	2	175
1718	1	125 [141]	1738	4	735
1723	1	100 [142]	1739	10	1,117 [148]
1724	7	875 [143]	1740	6	700 [149]
1729	7	372	1741	9	720
1730	5	700	1742	12	1,092 [150]

137. E.J. Lunn, *Economic Development in New France, 1713-1760*, pp. 473-476.

138. Le tonnage n'est pas indiqué. Nous avons alloué 130 tonnes pour cette frégate, soit le tonnage d'une frégate construite en 1709.

139. Le tonnage est évalué à 300 ou 400. Nous avons choisi 350.

140. Il s'agit d'une moyenne annuelle.

141. Un bateau de 33 pieds. Nous avons alloué 125 tonnes.

142. Un bâtiment, nous avons alloué 100 tonnes.

143. Nous avons alloué une moyenne de 125 tonnes pour chaque bâtiment. Ils sont décrits comme des « bâtiments considérables ». Pour les années précédentes le tonnage des bateaux varie entre 50 et 200 tonnes.

144. Deux bateaux à 150 tonnes et un troisième dont le tonnage n'est pas connu. Nous avons alloué 150. Au dire de Lunn, il est impossible qu'il s'agisse, dans le cas de ce 3e, d'un bâtiment construit en 1730.

145. Lunn donne la description de 10 bateaux pour un total de 734 tonnes. Toutefois, Lunn note que le Mémoire du Roi pour l'année 1733 parle de 11 bateaux construits au Canada en 1732. Nous avons calculé la moyenne du tonnage par navire. Pour 1732, nous retenons 11 navires et 810 tonnes.

146. Nous connaissons le tonnage de 8 navires, non du 9e ; nous avons fait la moyenne : 8 navires = 550 tonneaux, 9, = 620.

147. Pour cette année, nous savons que 10 navires furent construits mais leur tonnage n'en est pas précisé, sauf pour l'un d'entre eux, 300 tonnes, nous avons évalué les 9 autres en faisant la moyenne du tonnage par bateau pour les 3 années précédentes, soit 1733, 1734, 1735 ; nous avons obtenu un tonnage moyen de 41 ce qui donne 369 tonneaux pour 9 bateaux plus 300 tonneaux pour un 10e bateau, donc 669 tonneaux.

148. Nous ne connaissons le tonnage que pour 8 navires sur 10. Nous avons fait la moyenne, 8 = 817, 10 = 1,017.

149. 6 bateaux de 68 à 300 tonnes dont 1 de 200 ou 250 tonnes. Nous avons considéré 4 navires à 80 tonnes chacun et 2 navires à 250 tonnes chacun.

150. Seul le nombre de bateaux construits est connu. Nous avons calculé le nombre moyen par navire pour l'année 1741. Nous obtenons 12 × 91 = 1,092 tonneaux.

si elle peut freiner l'expansion économique en rendant certaines productions non concurrentielles sur le marché, a, d'autre part, un effet positif sur la croissance économique, puisqu'elle implique un niveau de vie élevé des artisans, lesquels constituent un nouveau marché. Nous serions des plus étonnés que l'immigration à New-York ait été plus qualifiée. Quant à la politique mercantile de la France, elle n'était pas plus rigoureuse que celle de l'Angleterre. En 1733, l'Angleterre a fait fermer à New-York des fabriques de chapeaux de castor et, en 1749, une fabrique de tôle. De son côté, la France ordonnait, en 1717, la fermeture des petites fabriques canadiennes de chapeaux de castor. Restrictions mercantiles identiques, celles-ci ont pourtant été interprétées d'une façon contradictoire selon la colonie étudiée. Histoire de point de vue ! Voyons ce qu'en disent Ryerson et Bridenbaugh. Ryerson écrit que la société féodale et monarchique, le statut de colonie ont stoppé le développement économique de celle-ci [151]. Mais Bridenbaugh explique que les fabriques de chapeaux de castor se sont suffisamment développées à Boston, Newport et New-York, pour effrayer le Parlement britannique au point de passer le *Hat Act* de 1732, ordonnant la fermeture de ces fabriques [152].

L'instabilité et la rareté de la monnaie ont été caractéristiques et de l'histoire canadienne et de l'histoire new-yorkaise. Mais il reste que l'histoire monétaire canadienne a été passablement plus mouvementée que celle de New-York. Au Canada la monnaie de cartes remonte à 1685 et les lettres de change à 1689. L'État qui devait récupérer en totalité à la fin de chaque année, le papier émis, ne le fit bientôt qu'en partie. Les sommes sur le marché grossirent considérablement et, en 1705, le refus de l'intendant de racheter pour 100,000 livres de cartes fit perdre confiance dans la monnaie. De 1713 à 1719, l'État racheta toute la monnaie en circulation, environ 2,000,000 de livres, à la moitié de la valeur nominale [153]. En 1729, on revint au système abandonné : monnaie de cartes, lettres de change, acquits. Cette monnaie fonctionna tant bien que mal jusqu'en 1745, après quoi la trésorerie de la marine

151. S.B. Ryerson, *The Founding of Canada, Beginnings to 1815*, p. 161.
152. C. Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness*, p. 338.
153. Tous nos renseignements sur l'histoire monétaire canadienne sont tirés de J. Hamelin, *Économie et Société en Nouvelle-France*, pp. 37-46.

retarda d'un trimestre à l'autre le paiement des lettres de change. En 1750, les lettres de change à solder étaient de 2,000,000 de livres et de 30,000,000 en 1759. Le papier alors ne valait à peu près plus rien.

À New-York, le recours au papier monnaie ne remonte qu'en 1709. L'Assemblée le vota pour financer une expédition contre le Canada. La législature émit d'autre papier monnaie en 1711, dont une partie seulement fut rachetée en 1714. D'autres émissions suivirent. Le tableau 14 en fait la liste. De trop grandes émissions et des conditions défavorables du marché ont entraîné une dévaluation régulière : la livre de New-York équivalait à 90 p.c. de la valeur de la livre sterling en 1714, à 87.5 p.c. en 1718, à 75.2 p.c. en 1723, à 71.4 p.c. en 1740 et à 57.1 p.c. en 1742 [154]. Dans

Tableau 14

Valeur des émissions des « Bills of Credit » et des « Noted Treasury » à New-York [155]

Années	New-York Pounds	New-York pound en p.c. du pound sterling	Livres françaises
1709	13,000	100	325,000
1711	10,000	100	250,000
1714	28,000	90.0	630,000
1717	17,000	85.5	372,000
1723	2,000	75.2	38,000
1725	7,000	75.2	132,000
1727	3,000	75.2	56,000
1730	3,000	75.2	56,000
1734	12,000	71.4	214,000
1737	48,000	71.4	857,000
1739	10,000	71.4	179,000
1746	53,000	57.1	757,000
1747	28,000	57.1	400,000
Total	234,000	—	4,266,000

154. Nos renseignements sur l'histoire monétaire de New-York sont tirés de B. McAnear, *Politics in Provincial New York, 1689-1761*, vol. I, pp. 279-281, 356-359, vol. II, p. 525 et 536.

155. Committee on Historical Statistics of the Social Science Research Council, *The Statistical History of the United States from Colonial Times to the Present*, p. 773, Z. 364. — B. McAnear, *Politics in Provincial New York, 1689-1761*, vol. I, pp. 279-281, 356-359, vol. II, p. 525 et 536.

la première moitié du 18e siècle, New-York a émis de la monnaie pour 4,266,000 livres françaises. De ce montant, un fort pourcentage devait être encore en circulation en 1750, soit probablement plus qu'au Canada. Dire cependant que les deux colonies ont connu jusqu'en 1760 des problèmes monétaires semblables ne nous semble pas juste. L'intensité de la « crise monétaire » ne fut pas équivalente. De 1709 à 1760, la monnaie de New-York ne se dévalua pas de moitié ; celle du Canada se dévalua de moitié de 1689 à 1719. On recommença à neuf en 1729, mais aux dernières années du régime français correspondit une inflation telle que la monnaie ne valait presque plus rien. Les contrecoups de l'instabilité monétaire ont sûrement été beaucoup plus pénibles pour les marchands canadiens que pour les marchands new-yorkais. À tout le moins, c'est ce que laisse voir une observation rapide. C'est là un problème qu'il faudrait approfondir par des recherches plus poussées.

L'influence du taux d'intérêt sur l'expansion économique n'est pas négligeable. Les deux colonies ont maintenu un taux semblable, soit 8 p.c. Au Canada, Hamelin l'a établi à 40 p.c., dans le commerce des fourrures au 17e siècle [156] ; mais selon Nish, dans les autres secteurs, il était de 8 p.c. [157]. Au 17e siècle, à New-York, à partir du régime anglais, le taux a varié entre 8 et 10 p.c. En 1717, l'Assemblée a plafonné le taux à 8 p.c.

Les domaines dans lesquels on investit sont significatifs autant d'une mentalité que de l'évaluation de l'organisation économique. À New-York comme au Canada, la terre est restée aux premiers rangs des investissements. La prédilection des marchands pour les grands domaines tient à la fois au désir de spéculation et à des valeurs issues du Moyen Âge, qui associent prestige et propriété terrienne. Les marchands de New-York investissaient aussi dans les prêts au gouvernement, dans les entreprises commerciales, dans la Banque d'Angleterre, dans les prêts personnels, et, en particulier à partir de 1730-1740, dans les industries reliées au grand commerce. Le mode de formation et d'investissement des capitaux à New-York corrobore la théorie du *staple*. Les capitaux ont été

156. J. Hamelin, *Économie et Société en Nouvelle-France*, p. 55, note 37.
157. C. Nish, *La Bourgeoisie canadienne, 1729-1748*, p. 79.

effectivement accumulés dans le secteur des exportations de *staples*. D'autre part, les capitaux réinvestis dans les affaires, l'ont été dans des domaines connexes aux exportations : moulins à scie et à farine puis, reliés au commerce triangulaire, distilleries, raffineries, chantiers navals, mines. Parallèlement à l'orientation d'un nombre grandissant de capitaux vers l'industrie, on observe l'apparition d'une tendance à la spécialisation. La distinction entre le grossiste et le détaillant se fait jour [158]. Spécialisation par produit aussi, par exemple : Jacob Frank en quincaillerie, les Bayard dans le trafic des esclaves [159]. La théorie du *staple* ne s'applique pas aux investissements au Canada. Les capitaux accumulés dans le secteur des exportations n'ont pas été le moteur du développement économique. C'est plutôt l'État qui a joué ce rôle. Ce ne sont pas les marchands mais Talon, avec l'argent de l'État, qui a ouvert le premier chantier naval, exploité les mines du Saint-Maurice, mis sur pied une brasserie. La disparition de ces trois entreprises après le départ de Talon n'indique-t-elle pas leur caractère artificiel ? Au Canada, aucune entreprise privée de quelque importance, tant au 17e qu'au 18e siècles, n'a fonctionné sans subsides de l'État. Relancées par des particuliers avec des subsides de l'État en 1733, les Forges du Saint-Maurice ont fait faillite en 1741. Par la suite, c'est l'État qui les a prises en main. Même chose pour la construction navale : c'est l'intendant Hocquart qui l'a vraiment lancée dans les chantiers de l'État. Il n'y a absolument rien d'équivalent à New-York. De deux choses l'une, ou bien les capitaux des marchands canadiens étaient insuffisants pour lancer ces entreprises et l'État a dû intervenir pour promouvoir la croissance économique, ou bien ils étaient importants mais les marchands réinvestissaient plutôt dans la propriété terrienne et les dépenses somptuaires. Ryerson propose sur ce problème une interprétation intéressante :

> « Le conflit « commerce des fourrures — colonisation » était une autre contradiction interne profonde. Qu'est-ce qui est à la base de ce conflit ? Une contradiction entre les exigences de deux phases distinctes du développement capitaliste : l'accumulation primitive *(primary accumulation)* que représentaient le capital des marchands et le commerce des fourrures ; et les débuts de la production capitaliste, de la production manufacturière, en train d'émerger des vieux cadres de la société aristocratique d'ancien

158. B. McAnear, *Politics in Provincial New York, 1689-1761*, vol. II, p. 530.
159. C. Bridenbaugh, *Cities in the Wilderness*, pp. 338-339.

régime et rurale [160]. Ces deux processus, bien que non sans relations, n'étaient absolument pas identiques. Les marchands qui sont parvenus à « l'accumulation primitive » du capital par l'obtention de profits fabuleux tirés du commerce avec les Indiens, avaient peu d'intérêt dans les petites (et relativement moins payantes) filatures de chanvre, tanneries, ou dans les autres formes de production du début du capitalisme, telles que celles que Talon a voulu lancer. » [161]

On pourrait ajouter que l'incitation des marchands à investir dans les activités de deuxième phase était d'autant moins grande que le *staple*, d'où ils tiraient leurs profits, ne l'exigeait pas. C'est ainsi, pour reprendre une phrase de Ouellet, que « le marchand-aventurier n'est pas nécessairement l'ancêtre du grand capitaliste. » [162]

Il importe de noter une autre différence fondamentale. L'économie canadienne était en bonne partie contrôlée par des marchands métropolitains. Il ne semble pas que le contrôle étranger ait été aussi fort à New-York. Les marchands forains ont toujours été nombreux à venir faire fortune au Canada, puis à repartir. Hamelin cite le document suivant de Hocquart en 1733 :

> « Les forains ont effectivement embrassé tout le commerce encore avec plus d'estendue que les années précédentes, ils ont même porté leur avidité jusqu'à achepter partie des cargaisons les uns des autres ; (...) leurs magasins (ceux des marchands domiciliés) sont déserts et ils ne peuvent faire avec ces mesmes forains aucune négociation avantageuse parce que ces derniers font tout le détail. » [163]

Selon Hocquart, en 1737 les « marchands de La Rochelle et de Bordeaux contrôlaient 50 p.c. du commerce de la Nouvelle-France. » [164] Il est possible qu'il faille généraliser ce pourcentage au 18e siècle. N'est-ce pas normal dans une économie où plus de 80 p.c. des échanges se font avec la Métropole ? Le caractère multi-latéral du commerce de New-York explique peut-être l'absence d'un tel contrôle des marchands métropolitains. Chose

160. L'auteur écrit « féodale ».
161. S. Ryerson, *The Founding of Canada, Beginnings to 1815*, p. 149.
162. F. Ouellet, *Histoire économique et sociale du Québec, 1760-1850*, p. 6.
163. Hocquart au Ministre, 25 octobre 1733 : C. 11 A, 60, 264. Cité dans J. Hamelin, *Économie et Société en Nouvelle-France*, p. 133.
164. Hocquart au Ministre, Québec, 27 octobre 1737, A. P. C. C 11 A, vol. 58. Cité dans C. Nish, *La Bourgeoisie canadienne, 1729-1748*, p. 72.

certaine, la plupart des grands marchands étaient des Hollandais implantés dans la colonie depuis le premier régime. Indication intéressante : à partir de 1730 et surtout de 1740 à 1760, de nombreux capitaux ont été investis à New-York dans des manufactures. Ces capitaux venaient en partie d'Angleterre mais principalement des marchands de la ville de New-York [165].

Le commerce canadien a-t-il donné lieu à la constitution de fortunes ? Nish [166] a prouvé que le commerce des fourrures, en particulier [167], mais aussi celui du blé, du bois, du transport avaient contribué à des fortunes imposantes. L'État était au Canada un très grand acheteur, responsable qu'il était de la défense d'un continent. Nish [168] a clairement montré que les principaux marchands obtenaient les contrats les plus importants. Les fortunes du Canada et de New-York étaient-elles comparables ? Beauharnois et Hocquart, gouverneur et intendant, ont « évalué entre 50,000 et 60,000 livres les plus grandes fortunes individuelles, sauf une. » [169] Nish ayant établi à 600 livres par an une moyenne élevée de salaire [170], ce critère comparatif lui permet de dire qu'avec 50,000 et 60,000 livres, les marchands étaient fort bien nantis. Cet historien a observé, d'autre part, que l'échelle des salaires était analogue dans les treize colonies américaines [171]. En 1678, le gouverneur Andros estimait qu' « un marchand qui vaut 1,000 livres sterling (25,000 livres françaises environ) ou 500 livres sterling (12,500 livres françaises environ) passe pour bien nanti ; on juge riche (disait-il) un planteur dont les biens mo-

165. B. McAnear, *Politics in Provincial New York, 1689-1761*, vol. II, p. 532.

166. C. Nish, *La Bourgeoisie canadienne, 1729-1748*, voir les chapitres II à VI.

167. Si on transforme en pourcentage le tableau « Répartition des revenus du castor en l'année 1685 » dans J. Hamelin, *Économie et Société en Nouvelle-France*, pp. 54-55, on obtient le résultat suivant : un profit net de 113 p.c. pour le traiteur et de 29 p.c. moins les frais de transport pour le négociant. Dans sa critique du livre de Hamelin, P. Harvey « Stagnation économique en Nouvelle-France », a mal interprété Hamelin en prenant pour bénéfices nets ce qui était la différence entre le coût des marchandises de traite et la valeur des fourrures sur le marché européen (700 à 1,000 p.c.).

168. C. Nish, *La Bourgeoisie canadienne, 1729-1748*, pp. 98-105.

169. Beauharnois et Hocquart au Ministre, Québec, 1er octobre 1733, A.P.C. C 11 A, vol. 59-1, p. 71, cité dans C. Nish, *La Bourgeoisie canadienne, 1729-1748*, pp. 72-73.

170. C. Nish, *La Bourgeoisie Canadienne, 1729-1748*, p. 67.

171. *Ibid.*

biliers valent la moitié de cela. »[172] Selon Flick[173], la plupart des marchands ont investi 2,000 livres *(pounds)* dans leur entreprise, mais pour plusieurs, il s'agissait plutôt de 10,000 livres *(pounds)*[174] : soit 30,000 et 150,000 livres françaises. Ceci n'inclut pas les fortunes personnelles qui variaient selon Flick[175] de quelques centaines à quelques milliers de livres *(pounds)*. Le plus riche de tous, l'importateur Stephen De Lancey, faisait un chiffre d'affaires annuel de 10,000 à 12,000[176] livres *(pounds)*, soit 150,000 à 180,000 livres françaises. Sa fortune était évaluée à 100,000 livres *(pounds)* ou 1,500,000 livres françaises. Le colonel William Bayard valait 1,125,000 livres françaises et John Watts 300,000 livres françaises[177]. Ce sont là des évaluations minimales des plus grosses fortunes. Il est probable que les grands marchands new-yorkais valaient quelquefois les marchands canadiens.

Comment qualifier l'économie des sociétés coloniales étudiées ? La révolution industrielle ne les a pas encore marquées, mais elles ne correspondent plus, d'autre part, à une économie *folk*[178]. Dans ce type d'économie, le commerce se fait sur une petite échelle, de même que l'entreposage ; le commerce confère aussi à ceux qui s'y engagent un statut inférieur[179]. Cela ne s'applique pas à la société coloniale nord-américaine des 17e et 18e siècles. Cette société garde néanmoins des vestiges du passé : contrôle des prix du pain dans les deux colonies et, à New-York, formation de guildes. L'influence des guildes demeura cependant très restreinte, à l'exception, peut-être, de la guilde des tonneliers de la ville de New-York qui obtint le monopole de l'exercice du métier, en 1672[180].

172. Answers of Governor Andros about New York, avril 1678, E. O'Callaghan, ed., *Documents Relative to the Colonial History of the State of New York*, vol. III, p. 261. Traduction libre.

173. A.C. Flick, *History of the State of New York*, vol. II, p. 366.

174. Pour cet exemple comme pour ceux qui suivent, nous ne sommes pas certains s'il s'agit de « pounds sterling » ou de « New York pounds ». Nous avons opté pour « New York pounds » que nous avons évaluées à 0.6 « pound sterling ». La livre sterling vaut 25 livres françaises.

175. A.C. Flick, *History of the State of New York*, vol. II, p. 366.

176. B. McAnear, *Politics and Provincial New York, 1689-1761*, vol. I, p. 332.

177. A.C. Flick, *History of the State of New York*, vol. II, p. 366.

178. Rappelons que dans notre terminologie, économie « folk » correspond à économie féodale chez Sjoberg.

179. J. Sjoberg, *The Preindustrial City, Past and Present*, Illinois, The Free Press of Glencoe, 1960, p. 183.

180. O.Y. Barck, H.T. Lafler, *Colonial America*, New York, The MacMillan Company, 1964, p. 295.

Le capitalisme commercial est probablement ce qui définit le mieux l'économie de New-York et du Canada. Dans un excellent article sur les classes sociales au Canada [181], Alfred Dubuc a défini le capitalisme commercial et le capitalisme industriel comme suit :

> « Les historiens ont, dans l'évolution du capitalisme, distingué le capitalisme commercial du capitalisme industriel. (1.e) Dans le premier cas, l'activité économique de base est l'échange de produits, dans le second, la production de biens. (2.e) Le profit provient dans la première structure principalement de la spéculation dans le temps et dans l'espace, donc des fluctuations dans le volume de la demande, dans la deuxième structure, du calcul rationnel des coûts c'est-à-dire des variations dans le volume de l'offre. (3.e) De plus l'entrepreneur typique du capitalisme commercial est un grand marchand ; celui du capitalisme industriel accumule des biens d'équipement et se fait souvent innovateur. (4.e) Dans la première structure, la société connaît principalement des activités primaires, dans la seconde, des activités secondaires, pour utiliser la classification de Colin Clark et de Jean Fourastié. Les deux sociétés étant totalement dissemblables, les individus et les groupes ont, dans chacune d'elles, des comportements et des attitudes différentes. » [182]

Dans les deux colonies, le secteur primaire dominait ; l'activité économique de base était l'échange des produits ; le profit originait des fluctuations dans le volume de la demande et les entrepreneurs étaient de grands marchands. Deux différences fondamentales cependant. Premièrement, l'activité économique canadienne consistait, jusqu'en 1720, en l'échange d'un seul produit, la fourrure, après quoi se sont ajoutés, mais loin derrière la fourrure, les produits agricoles et le poisson. À New-York, l'échange d'une grande variété de produits avec un grand nombre de pays caractérisait l'activité économique de base. Comme le prévoit le modèle de Watkins [183], cette grande diversification de la production de *staples* a permis une croissance assez régulière de l'économie de New-York. Au Canada, l'histoire d'une économie, fondée sur la production d'un *staple* de luxe, a été marquée, au 17e siècle, de crises plus fréquentes et plus aiguës, correspondant aux périodes

181. A. Dubuc, « Les Classes Sociales au Canada », *Annales : Économies, Sociétés, Civilisations*, vol. 22, no 4, juillet 1967, pp. 829-844.

182. *Ibid.*, p. 830. Les chiffres 1er, 2e, 3e, 4e, sont de nous.

183. M.H. Watkins, « A Staple Theory of Economic Growth », *Approaches to Canadian Economic History*, Toronto, The Carleton Library, no 31, McClelland and Steward Ltd., 1967, pp. 53, 60.

de surproduction de fourrure. Deuxièmement, à New-York, dès la fin de la période étudiée, avec l'orientation des investissements vers toute une gamme de petites industries, des signes du capitalisme industriel ont commencé d'apparaître. Rien de cela au Canada.

Denys DELAGE