

BLISS, Michael, *Northern Enterprise: Five Centuries of Canadian Business*. Toronto, McClelland and Stewart, 1987. 640 p. 39,95 \$

José E. Igartua

Volume 41, numéro 3, hiver 1988

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/304591ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/304591ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (imprimé)

1492-1383 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Igartua, J. E. (1988). Compte rendu de [BLISS, Michael, *Northern Enterprise: Five Centuries of Canadian Business*. Toronto, McClelland and Stewart, 1987. 640 p. 39,95 \$]. *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 41(3), 419–422.  
<https://doi.org/10.7202/304591ar>

BLISS, Michael, *Northern Enterprise: Five Centuries of Canadian Business*. Toronto, McClelland and Stewart, 1987. 640 p. 39,95 \$

Il y a quelques années, la Compagnie d'assurance-vie Manufacturers, de Toronto, signait avec Michael Bliss un contrat en vertu duquel celui-ci s'engageait à produire une synthèse de l'histoire des affaires au Canada pour le centenaire de la compagnie en 1987. La compagnie lui offrait des dégrèvements d'enseignement pour deux ans, prenait à sa charge les frais de recherche et lui laissait entière liberté quant au contenu de l'ouvrage. De son côté, Bliss s'engageait à rembourser l'argent ainsi obtenu s'il ne rencontrait pas le délai fixé. Ce gros livre est le fruit de cette course contre la montre.

Écrit à l'intention d'un vaste public, de l'étudiant au chef d'entreprise, le volume touche à tous les principaux aspects de l'histoire des affaires au Canada, depuis l'industrie de la pêche au 16<sup>e</sup> siècle jusqu'au projet de libre-échange du gouvernement Mulroney. Les dix-neuf chapitres du livre sont regroupés en deux sections. La première s'étend jusqu'à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, alors que la deuxième, légèrement plus longue, traite de la période «nationale» de l'économie canadienne.

La première partie est plutôt thématique. Ses chapitres portent sur la pêche, le commerce des fourrures, le bois, le commerce d'import-export et la production locale en Nouvelle-France, les réseaux de marchands britanniques, le développement des transports grâce aux engins à vapeur, l'Ouest, et enfin les débuts de l'industrie et ceux de la finance.

La deuxième partie suit davantage l'ordre chronologique. Elle souligne la montée des grandes entreprises au début du siècle et la réaction contre les monopoles, les succès et les échecs des années vingt, les difficultés de la Crise, la Deuxième Guerre et le mythe C. D. Howe, la prospérité de l'après-guerre, le développement du secteur énergétique de l'Ouest et l'influence de l'économie mondiale sur la situation canadienne dans les années quatre-vingt.

Bliss propose une interprétation franchement libérale de l'histoire des affaires au Canada. La thèse principale pourrait se résumer dans l'expression «défense et illustration du marché». D'après Bliss, le Canada a souffert non pas d'un manque d'entrepreneurship, mais d'une surabondance qui a amené le lancement d'un tas de projets mal pensés, qui faisaient fi des lois du marché ou des règles élémentaires de la conduite des affaires. C'est le marché qui définit les occasions de faire des affaires; les occasions créées artificiellement par l'État mènent le plus souvent à l'échec. «The invisible hand grinds on, sometimes slowly, always inexorably, and its power always wears down the structures created by human hands.» (p. 10) Même le Canadien Pacifique n'échappe pas à la règle: le chemin de fer aurait pu être construit plus tard, à moindre frais pour les contribuables, sans que le développement de l'Ouest en ait été affecté. Seuls les extraordinaires talents d'administrateur de ses dirigeants permirent de faire du Canadien Pacifique une entreprise rentable dès ses débuts.

L'auteur dépeint les hommes et les femmes d'affaires sous un jour généralement favorable. Ainsi, tout en rappelant leur philanthropie et la richesse sur laquelle elle se fondait, il excuse les conditions de travail faites aux ouvriers par les pressions de la concurrence ou la situation marginale des entreprises. Il souligne les conclusions optimistes de la Commission d'enquête sur le Capital et le Travail davantage que les témoignages accablants qu'elle recueillit. S'il ne se gêne pas pour dénoncer à l'occasion l'arrogance ou l'ineptie de certains hommes d'affaires, ce sont surtout les hommes politiques qui tiennent le mauvais rôle; ils jouent les balourds, menés par leurs penchants démagogiques, et ne réussissent d'habitude qu'à fausser le jeu du marché.

Au fil des pages, il arrive souvent que la «défense» de la thèse cède le pas à l'«illustration». La trame s'effile dans des séries de vignettes sur telle ou telle entreprise, ou telle ou telle industrie qui remplissent certains chapitres. Même si ces vignettes sont assez réussies, l'accumulation tend à essouffler le lecteur.

Une synthèse comme celle-ci a évidemment ses points forts et ses faiblesses. L'ouvrage met à profit une documentation secondaire qui est devenue imposante depuis quelques années, et dont la bibliographie commentée donne un bon aperçu. Parmi les meilleurs chapitres, ceux qui portent sur la Nouvelle-France font très bien ressortir les tensions entre les forces du marché et les volontés politiques; ils rappellent les difficultés du commerce d'Ancien Régime, l'importance des relations personnelles et celle des liens avec l'État. Plus loin, le chapitre sur C. D. Howe réglera les amateurs de défenestration. Enfin, le dernier chapitre met en évidence les défis qui se posent au monde des affaires et à la société canadienne en général à la fin des années quatre-vingt.

L'auteur admet dans son introduction que le choix des sujets traités a été particulièrement difficile et que la sélection opérée reflète le jugement qu'il porte sur l'importance relative de chacun. Cela rend l'absence presque complète des hommes d'affaires canadiens-français après 1760 assez révélatrice. Rien sur Joseph Masson, le roi de l'import-export des années 1830-1840, mais plusieurs pages sur Isaac Buchanan; rien sur Augustin Cantin, propriétaire du plus grand chantier naval de Montréal dans les années 1850, mais un paragraphe sur James Morton de Kingston; rien sur Louis-Adélarde Senécal, Charles-

Séraphin Rodier, Côme-Séraphin Cherrier, Guillaume-Eugène Chinic, pour prendre quelques personnages du volume XI du *Dictionnaire biographique du Canada*, à peine quelques mots sur les Forget et rien sur Paul Desmarais; on n'a droit qu'à Charles Trudeau, le père de Pierre-Elliott, et évidemment à Armand Bombardier. L'auteur n'est pas allé aussi loin dans ses recherches sur le Canada français que sur l'Ouest. Devrait-on y sentir l'influence du marché?

Bliss évacue assez légèrement la question de la concentration du capital. Les empires financiers ne sont mentionnés qu'au passage. Il cite les conclusions du rapport de la Commission royale d'enquête sur les groupements de sociétés, de 1978, pour affirmer que leur influence est à la baisse, mais la situation a tellement évolué depuis 1978 que l'Association des banquiers canadiens a elle-même attiré l'attention en 1985 sur la concentration du capital entre les mains de quelques grandes familles. Peu importe l'opinion qu'on se fasse de ce phénomène, il mérite plus qu'une note de bas de page. On regrette aussi que le livre ne traite pas davantage de l'évolution des structures des entreprises et des méthodes de gestion, mais il s'agit là d'un sujet qui a donné lieu à très peu d'études sur lesquelles s'appuyer.

Bliss écrit sur un ton familier, parfois provocant par ses remises en question et ses jugements à l'emporte-pièce. Les images frappent: sur les transports dans les années cinquante et soixante, Bliss écrit: «Canadians loved their cars and paid a kind of alimony to trains in the subsidies necessary to maintain minimal passenger service.»

Comme l'auteur projette des mises à jour de son ouvrage, il n'est peut-être pas inutile de relever quelques erreurs qui se sont glissées dans la présente édition. De Montréal, le Grand Tronc se dirige vers l'est, et non vers l'ouest, pour atteindre la côte américaine (p. 189). Relents de Creighton, on utilise encore «racial» pour désigner les différences ethniques (p. 208). Le titre du chapitre 10 (p. 255) ne concorde pas avec la table des matières et les en-têtes des pages suivantes. Il est curieux de retrouver Baie Comeau, incorporée en 1936, utilisée comme exemple dans le chapitre sur les années vingt (p. 401). Alcoa s'est établie à Shawinigan en 1899, non «in the early 1900s» (p. 403). Dans les années vingt, les banquiers auraient voulu voir davantage, et non moins, de consolidations dans le secteur des pâtes et papiers (p. 405). Beaverbrook n'a pas réussi à prendre le contrôle de Price Brothers dans les années trente (p. 420). L'Alcan n'a pas fermé ses alumineries «for years at a time» durant la Crise (p. 421); celle de Shawinigan fut fermée pendant presque trois ans, mais celle d'Arvida continua à produire, quoique de façon réduite. C'est à Arvida, et non à Kitimat, qu'on trouve le plus grand complexe d'électrolyse au monde (p. 462). Presque toutes les expressions en français dans le texte contiennent des coquilles (pp. 60, 62, 97, 323, 504, 513). On trouvera d'autres coquilles aux pages 416, 434 et 529. Cela fait tout de même très peu dans un ouvrage de cette taille. Faut-il remercier le MacIntosh dont s'est servi l'auteur?

Bliss s'est attaqué à un projet très ambitieux. Il n'a pas entièrement réussi son tour de force. Étant donné la longueur du volume, on peut se demander si l'étudiant ou l'homme d'affaires pressés prendront le temps de le fouiller pour en trouver les lignes directrices. Par ailleurs, le spécialiste appréciera la commodité qu'il procure comme ouvrage de référence, mais en regrettera certaines

faiblesses, en particulier sur le monde des affaires au Canada français. Espérons que la prochaine édition y remédiera.

*Département d'histoire  
Université du Québec à Montréal*

JOSÉ E. IGARTUA