Document généré le 2 juin 2025 17:14

Historical Papers
Communications historiques

L'Échec de la construction navale royale à la fin du régime français

Jacques Mathieu

Volume 3, numéro 1, 1968

Calgary 1968

URI : https://id.erudit.org/iderudit/030686ar
DOI : https://doi.org/10.7202/030686ar

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

The Canadian Historical Association/La Société historique du Canada

ISSN

0068-8878 (imprimé)
1712-9109 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cet article

Mathieu, J. (1968). L'Échec de la construction navale royale à la fin du régime français. *Historical Papers / Communications historiques*, *3*(1), 24–34. https://doi.org/10.7202/030686ar

All rights reserved © The Canadian Historical Association/La Société historique du Canada,1968

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/

L'ÉCHEC DE LA CONSTRUCTION NAVALE ROYALE À LA FIN DU RÉGIME FRANÇAIS

JACQUES MATHIEU
Archives du Québec

Durant tout le régime français, la possibilité d'utiliser la forêt canadienne pour la construction navale fascina le roi de France. Avec Talon, Louis XIV s'était risqué à faire construire un bâtiment de quelque importance. Mais les successeurs de l'intendant ne manifestèrent pas le même enthousiasme : on abandonna l'industrie navale.

Par la suite, nombre de projets furent mis de l'avant : le plus sérieux, présenté en 1730 par l'abbé Louis Lepage de Sainte-Claire, insistait sur les avantages qu'en retirerait la France. La situation économique était alors à son meilleur : le commerce atlantique atteignait une apogée et l'application des principes mercantilistes était encore rigoureuse. En outre, les administrateurs donnèrent leur appui à ce projet : Phélypeaux de Maurepas, ministre de la Marine, cherchait à augmenter la puissance navale de la France et l'intendant Gilles Hocquart y voyait de grandes possibilités d'expansion pour la colonie.

Malgré tous ces avantages, le roi ne se décida pas à ce moment-là. Ce n'est que 8 ans plus tard, par suite de l'évolution de la situation internationale, qu'il changea d'idée. En 1738, la guerre avec l'Angleterre pour la succession d'Autriche devint imminente. Louis XV se rendit compte de la faiblesse de sa marine de guerre. Dans l'espoir de rivaliser avec l'Angleterre qui pouvait aligner deux fois plus de vaisseaux que lui, il sanctionna sans tarder un nouveau projet de Hocquart. La réouverture des chantiers royaux de construction navale à Québec visait donc un but précis; elle répondait à des besoins immédiats : procurer à la France de l'équipement militaire.

De 1740 à 1750, une douzaine de bâtiments de guerre : corvettes, frégates, flûtes et vaisseaux de ligne de 500 à 700 tonneaux sortirent des chantiers de Québec. Dans la décennie suivante, l'activité des chantiers ralentit considérablement. On entreprit la construction de trois navires et on en termina deux. C'était l'échec.

Les difficultés de l'industrie navale en Nouvelle-France firent l'objet d'études et de rapports. On attribua l'échec au coût de la construction, aux abus de Bigot, à la rareté et à la cherté de la main-d'œuvre. Le site même des chantiers fut mis en cause. Tous

s'attardèrent aux difficultés posées par l'approvisionnement en bois, sans toutefois trouver la solution du problème. En fait, deux facteurs déterminèrent l'échec de la construction navale royale au Canada à la fin du régime français : l'inadaptation du type de navires construits aux disponibilités forestières canadiennes et la situation économique et militaire.

*
* *

Certains aspects de l'industrie navale canadienne suscitèrent l'étonnement des administrateurs et engendrèrent leurs critiques; ainsi en est-il pour le coût de revient des navires construits au Canada. En 1741, Maurepas s'étonna du coût élevé de la construction de la flûte *Le Canada*. L'estimé fait en 1731 prévoyait une dépense de 87 793 livres [1]. La réalisation de ce projet dix ans plus tard coûta 208 208 livres [2].

Par contre, en 1743, le ministre demandait un fonds spécial de 3 060 000 livres pour la construction de 8 bâtiments [3] : il estimait donc le coût d'un vaisseau à 382 500 livres. Admettons qu'il ait voulu construire les plus gros navires que la France mettait alors en circulation : il en avait lui-même fixé la limite à des bâtiments de 74 canons [4]; la même année, on construisit à Québec une flûte de 700 tonneaux pouvant porter 60 canons. Ce navire, d'un port légèrement inférieur à ceux construits en France ne coûta que 275 248 livres [5]. Dans les années 1740, le coût de la construction aux chantiers de Québec se comparait donc avantageusement à celui des constructions des ports métropolitains.

Bien sûr, comme le démontre le rapport d'un enquêteur en 1758, la venue et les menées du nouvel intendant François Bigot modifièrent les données précédentes au désavantage de la colonie : « On prétend (affirme cet enquêteur) que les vaisseaux bâtis à Québec coutent beaucoup plus que ceux bâtis dans un port de France; mais on n'ajoute pas que ce n'est qu'en apparence attendu qu'il passe sur le compte de la construction beaucoup de depenses qui n'y ont aucun rapport [6]. » Il faut cependant se rappeler que la perspective de l'échec obscurcit l'horizon de l'industrie navale cana-

1 Hocquart au Ministre, 20 sept. 1731, AQ, C11A, 55 : 26v.
2 Le même au même, 31 oct. 1742, APC, C11A, 78 : 49-50.
3 Roland Lamontagne, *Aperçu structural du Canada au XVIIIe siècle* (Montréal 1964), p. 85.
4 G. Lacour-Gayet, *La marine militaire de la France sous le règne de Louis XV* (Paris 1910), p. 102.
5 Hocquart au Ministre, 1er oct. 1745, APC, C11A, 83 : 341.
6 Mémoire au Ministre, oct. 1758, APC, C11A, 103(2) : 725.

dienne dès 1749 [7]. L'administrateur arrivait alors à Québec; son influence ne s'était pas encore fait sentir sur les budgets de la colonie. Par la suite, la préparation de la guerre retint l'attention et les autorités regardèrent moins à la dépense. La grande pénurie de navires de guerre en France faisait passer outre à ces inconvénients financiers.

D'autre part, le choix d'un site convenable pour les chantiers de Québec suscita des problèmes car les deux endroits choisis comportaient des inconvénients : le peu de profondeur de l'eau dans la rivière Saint-Charles et la force du courant devant le Cul-de-Sac ont toujours nui au lancement des navires. De plus l'aménagement des chantiers ne fut jamais complet. Les besoins de l'industrie navale canadienne n'étaient toutefois pas si grands; on pouvait s'accommoder de ces chantiers.

Nous ne pouvons donc retenir les abus de Bigot, le coût de la construction ou le site des chantiers comme des facteurs déterminants de l'échec de la construction navale royale à Québec. Seule, l'absence de hangars sur le chantier de construction aurait pu avoir des conséquences graves : elle pouvait entraîner une détérioration rapide dans la qualité du bois.

*
* *

L'approvisionnement en bois des chantiers de Québec constitue l'un des aspects les plus controversés de cette industrie. Que l'on considère le coût, la qualité, la quantité ou les mesures de protection de cette matière première, les témoignages se contredisent. Les uns, comme l'ingénieur Chaussegros de Léry, le constructeur Levasseur et l'intendant Hocquart ne voyaient dans le Canada « qu'une forêt toute remplie de beaux et bons bois ». D'autres, par contre, attribuaient l'échec de la construction à cette fourniture : le ministre s'étonna de son coût élevé [8]; Bigot fut surpris de sa médiocre qualité : « les trois quarts ne seroient pas reçus dans les ports du Roy en France [9] », dit-il; de plus sa pénurie entraîna parfois la suspension temporaire de l'activité des chantiers.

Par ailleurs, les méthodes à prendre pour assurer la protection du bois étaient nombreuses; leur efficacité, vitale. Levasseur et Hocquart ont soumis plusieurs projets à cette fin; mais l'approbation

[7] Pierre Kalm, *Voyage de Kalm en Amérique.* Analysé et traduit par L. W. Marchand dans *Mémoires de la Société historique de Montréal* (Montréal 1880).

[8] Ministre à Hocquart, 1er mai 1739, AQ, B, 68 : 43.

[9] Bigot au Ministre, 6 oct. 1749, APC, C11A, 93 : 293.

du ministre a parfois tardé et souvent, elle n'est jamais venue. On utilisait cependant au Canada les mêmes méthodes qu'en France; la situation ne pouvait être pire dans la colonie.

Comment donc attribuer l'échec de la construction navale à l'approvisionnement en bois tout en reconnaissant l'immense richesse de nos ressources forestières ? Faut-il accepter l'hypothèse de Groulx qui rejette l'échec sur la mauvaise foi d'experts français qui se seraient acharnés à dénigrer les bois du Canada ? N'y a-t-il pas plutôt un dénominateur commun, une raison de base permettant d'expliquer et de comprendre l'échec de la construction navale sous le régime français et son éclatant succès au XIXe siècle ?

L'approvisionnement en bois des chantiers de Québec provenait de la forêt mixte du sud du bouclier canadien et surtout, de la région du lac Champlain. Cette forêt recelait en particulier du chêne et du pin : les deux espèces de bois les plus utilisés dans la construction navale. Il fallait cependant découvrir des pièces de grandes dimensions et le bois sain n'atteignait pas toujours les proportions requises. La forme de l'arbre devait aussi s'adapter au gabarit du navire; ainsi, les bois courbes et les genoux ne se trouvaient pas facilement : la nature produisait rarement des formes semblables. De plus, la métropole exigeait qu'on utilisât que du beau bois au grain bien serré et sans défaut. Le Canada ne pût satisfaire à toutes ces exigences. On a demandé à la nature de donner ce qu'elle ne possédait pas.

L'inadaptation du type de navires construits aux disponibilités forestières canadiennes suscita toutes les difficultés d'approvisionnement en bois des chantiers du roi : le Canada ne disposait pas des ressources aptes à la construction de navires de 700 tonneaux. Toutes les plaintes enregistrées sur la mauvaise qualité du bois, sa rareté, et même, en partie, sur son coût de revient s'expliquent par cette raison. Au Canada, on n'a pas tenu compte du fait que « The limitations of the tree proved the limitation of the ship [10] ».

Mais Hocquart tenait tellement à développer l'industrie navale en Nouvelle-France qu'il accepta l'offre du ministre de la Marine de construire des bâtiments de 500 tonneaux et plus. Il savait pourtant que ce type de constructions ne convenait pas aux disponibilités canadiennes. A sa demande, en effet, l'écrivain Médard Vallette de Chevigny avait visité la région du lac Champlain et lui avait remis un rapport défavorable :

[10] Robert Greenhalg Albion, *Forest and Sea Power. The Timber Problem of the Royal Navy 1652-1862* (Toronto 1956), p. 5.

> de tous les Endroits que nous avons parcourus avec autant d'Exactitude qui nous a Esté possible... ou on nous avoit assuré que nous trouverions des bois de toutes Espèces, propres pour les vaisseaux du Roy et qui Sont en Effet bordés de chenes ne peuvent tout au plus fournir des bois propres que pour la construction des Navires marchands de deux cent a deux cent cinq^te^ tonneaux [11].

Deux ans plus tard, des ouvriers confirmaient indirectement ce témoignage en informant l'intendant de leur découverte de chênières propres à la construction de navires de 90 à 100 pieds de quille. On construisit des bâtiments de 115 à 135 pieds de quille.

La nécessité de fournir de grosses pièces d'un gabarit particulier engendra toutes les difficultés : les maîtres charpentiers n'affirmaient-ils pas :

> on trouveroit aisément des pinieres de pins cyprès pour faire des menuëes vergues ou péroquets de battiments de 30 a 40 canons mais que les gros pour mats de hune et de misaine des vaisseaux de ce rang étoient extrémement rares [12].

Le bois tors tiré des racines atteignit rarement l'épaisseur désirée [13] et l'approvisionnement en courbes d'épinette d'un gros échantillon fut toujours un problème majeur [14].

La décision de construire des 700 tonneaux affecta les disponibilités canadiennes non seulement en ce qui concerne la quantité, mais aussi, la qualité. On tira les grosses pièces d'arbres trop vieux; il n'était alors plus profitable de les couper. On abat le chêne alors qu'il a entre 80 et 100 ou 120 ans et mesure entre 20 et 22 pouces de diamètre. Plus vieux, il pourrit par l'intérieur [15]. La circonférence extérieure de l'arbre — l'aubier, formé par la pousse des 5 ou 10 dernières années — contient les canaux actifs de sève et n'est jamais saine. Les difficultés ont surgi quand la recherche de pièces de grosse dimension a conduit à l'inclusion de bois trop âgé — sur le retour — et de bois de sève pour obtenir quelques pouces de plus d'échantillon. Ce bois paraissait beau à l'œil, mais il pourrissait rapidement.

Les difficultés d'obtenir des pièces de bonne qualité apparurent dans les grosses constructions. Les vaisseaux de 700 tonneaux et plus, *Caribou, Saint-Laurent* et *Algonquin,* ont terni la réputation de Québec comme centre de construction maritime. Le *Caribou,* un

11 Chevigny au Ministre, 19 oct. 1734, AQ, C11A, 62 : 265v.
12 Bigot au Ministre, 21 oct. 1752, APC, C11A, 98 : 169.
13 Hocquart au Ministre, 22 sept. 1739, APC, C11A, 71 : 120.
14 Le même au même, 9 oct. 1746, APC, C11A, 85 : 62.
15 Albion, *op. cit.,* 7.

700 tonneaux, fut le premier navire dont on eut à se plaindre. Le *Canada,* lancé deux ans auparavant n'avait pas soulevé de problèmes : c'était un 500 tonneaux. Dans le vaisseau le *Saint-Laurent,* on n'avait employé qu'une seule virure de serre bauquière : il en eut fallu cinq : celles utilisées furent trouvées de trop faible échantillon [16]. Lors de la construction de l'*Algonquin,* plus de 400 pièces de bois furent rebutées [17].

Le *Caribou* fut l'objet d'une visite approfondie et d'un rapport détaillé. Hocquart, rendu à Brest, procéda à cet examen :

> Presque tous les bordages du v.^au^ Se Sont trouvés bons, mais jl n'y a pas un membre de gros échantillon ou la pourriture n'ait gagné. La plupart des gournables Sont aussi dans ce dernier cas. On a observé que l'altération commance dan le cœur Soit que cette partie de l'arbre se trouve employé a la surface des membres Soit qu'elle l'ait esté dans l'ouv. intérieur; et l'on a jugé avec raison que cela vient de ce que dans les gros arbres le bois dur est plus léger, plus alterable et moins fort que celui qui le couvre, au lieu que dans les jeunes bois qui croissent encore, le cœur doit estre plus dur, plus compact, plus fort et moins alterable.
>
> . . .
>
> Il faut choisir pour les membres les arbres les plus jeunes qu'on pourra trouver et n'en exploiter que dans des endroits élevés.
>
> Par raport aux bordages, le vice prend toujours dans le cœur, il conviendroit d'en faire lever un de 3 pouces d'epaisseur au milieu de l'arbre pour le rebuter, et par là les autres pourront Sans Inconvénient estre employés [18].

La hausse du coût de l'approvisionnement en bois n'étonne plus. A l'augmentation arithmétique de la grosseur des pièces de bois correspondait une augmentation géométrique de son prix. Ce fait se vérifie bien au XIXe siècle. En 1853, à Québec, un mât de 99 pieds de long par 30 pouces de diamètre se vendait 30 livres; un de 90 pieds par 27 pouces, 27 livres; un de 81 pieds par 24 pouces, 10 livres seulement [19]. L'on comprend aisément que la recherche de grosses pièces rares, en multipliant le nombre et l'étendue des visites de recherche, a accru les dépenses. L'obligation de rejeter le bois pourri qu'on avait accepté et payé et le remplacement des pièces haussa considérablement le coût de cet approvisionnement.

D'autres preuves justifient notre hypothèse. Les colonies américaines qui ont construit de gros navires ont rencontré les mêmes

16 Ministre à Bigot, 18 avril 1749, AQ, B, 89 : 20.

17 Bigot au Ministre, 21 oct. 1752, APC, C11A, 98 : 166.

18 Ministre à LaJonquière et Bigot, 15 avril 1750, AQ, B, 91 : 25-25v.

19 D. D. Calvin, *A Saga of the St. Lawrence. Timber & Shipping through three Generations* (Toronto, 1945), p. 86.

problèmes qu'à Québec : les navires ne duraient pas [20]. Au début du XIXe siècle, les exportateurs de bois à Québec considéraient que les pièces de 20 à 22 pouces de diamètre étaient les meilleures. Ils auraient préféré des pièces plus grosses, mais elles étaient rares et leur qualité douteuse [21].

L'explosion de la construction navale à Québec au XIXe siècle confirme encore notre hypothèse. On construisit de petits bâtiments en comparaison de ceux construits pour le roi sous le régime français.

TONNAGE DES NAVIRES CONSTRUITS À QUÉBEC AU DÉBUT DU XIXe SIÈCLE [22]

Années	100-500	500-700	700 et plus
1797 – 1799	22	1	0
1800 – 1809	105	3	0
1810 – 1819	201	8	2
1820 – 1829	236	3	0
1830 – 1834	107	18	1

Avant 1835, les constructeurs n'ont offert aux armateurs que des navires de tonnage moyen. Sur plus de 700 navires – en ne comptant que ceux ayant plus de 100 tonneaux – 33 jaugeaient entre 500 et 700 tonneaux; trois seulement dépassaient 700 tonneaux. N'est-ce pas là un signe certain des restrictions que les ressources forestières canadiennes imposaient à la construction des navires ? La différence entre le type de vaisseaux construits au cours des deux siècles permet de comprendre l'échec sous le régime français et le succès sous le régime anglais.

Le Canada ne put donner une réponse adéquate aux exigences françaises. En effet, même si l'on construisit à Québec les navires dont la France avait besoin, ce type de construction ne convenait pas aux disponibilités locales. Cette décision, cause de l'échec, entraîna des difficultés dans tous les domaines : malgré l'étendue des ressources forestières, l'obtention de grosses pièces a nécessité des recherches longues et coûteuses; à cause de cette rareté, on tint moins compte de la qualité et les gros navires ont pourri très rapidement.

[20] J. Leander Bishop, *A History of American Manufactures from 1608 to 1860 : exhibiting the Origin and Growth of the Principal Mechanic Arts and Manufactures, from the Earliest Colonial Period to the adoption of the constitution; and comprising annuals of the Industry of the United States in Machinery, manufactures and useful Arts, with a notice of the Important Inventions, Tariffs, and the Results of each Decennial Census* (London, 1868, Johnson Reprint 1967), p. 52.

[21] Calvin, *op. cit.*, 38.

[22] Compilation d'après les données de Narcisse Rosa, *La construction des navires à Québec et ses environs. Grèves et naufrages.*

Qu'une clique se soit organisée dans le but de décrier les bois canadiens reste possible. Mais, Hocquart lui-même a surveillé la visite du *Caribou*. Son rapport fut bien nuancé. D'ailleurs, s'il y eut clique, son influence fut restreinte : en pleine guerre, la France cherchait toute les possibilités de développer sa puissance navale. De plus, à la suite de l'examen des bois du *Caribou*, le ministre ne ferma pas les chantiers; il décida plutôt, conformément au rapport, de faire l'expertise sur de plus petits navires. En 1755, il était encore dans les mêmes dispositions : il recommandait de poursuivre la recherche des bois, d'en déterminer le site, la quantité, la qualité et d'en assurer la protection [23]. Ces expériences ne furent cependant jamais complétées car la colonie manqua de certaines ressources humaines et matérielles indispensables à la construction navale.

* * *

Certains produits industriels secondaires comme le fer, le lin et le chanvre pour les voiles et les cordages, le brai et le goudron étaient en effet tout aussi essentiels à l'industrie navale que les gens de métier. Deux possibilités s'offraient aux administrateurs pour disposer de ces éléments à Québec : former les hommes de métier et produire la matière première au Canada ou, recourir aux ressources de la métropole. La crise eut raison des tentatives canadiennes et la guerre, empêchant les communications avec la France, priva les chantiers de leur dernière source d'approvisionnement. Ainsi, le second facteur déterminant de l'échec de l'indutrie navale en Nouvelle-France relève de la structure même de l'économie canadienne.

Dès le début, l'intendant Hocquart chercha à rendre autonome l'industrie navale canadienne. Il tenta de faire jouer à cette industrie son rôle de pôle de croissance économique et d'y former des gens de métier.

Trois étapes caractérisèrent la vie des secteurs industriels secondaires à la fin du régime français [24]. De 1730 à 1738, Hocquart mit en place l'infrastructure de l'industrie navale. Il favorisa et encouragea l'établissement de fabriques de brai et de goudron, la culture du lin et du chanvre. Les Forges de Saint-Maurice furent enfin exploitées. Partout, les rendements s'accrurent et permirent les plus grands espoirs. L'établissement des chantiers de Québec donna un

[23] Ministre à Vaudreuil et Bigot, 15 juillet 1755, AQ, B, 101 : 16v.

[24] Les cadres de ce travail ne permettent pas de développer en détail les étapes marquantes de chacune des industries secondaires. Nous référons ceux qui désirent plus de données à notre thèse : *La construction navale royale à Québec, 1739-1759* (Québec 1967), pp. 148-167.

nouvel essor à ces productions secondaires. Les rendements dépassèrent les besoins. Il fallut exporter cette surproduction en France. Mais 1742 marque le début d'une crise au Canada. Issue des mauvaises récoltes, cette crise se généralisa et entraîna une hausse du coût de la vie. Les producteurs perdirent leurs bénéfices, se découragèrent et abandonnèrent.

Deux facteurs limitèrent l'influence de l'industrie navale sur les secteurs secondaires. La surproduction canadienne exportée en Europe se payait cinq fois plus cher; il fallait défrayer en plus les coûts de transport. L'industrie reposant sur ce commerce n'était pas promise à un grand avenir. De plus, le système économique colonial comportait un vice à la base. Chaque secteur relevait individuellement de l'intendant qui fixait les prix. Le producteur ne pouvait pas jouir du principe de l'offre et de la demande. Ainsi, le maintien du prix du chanvre à un taux peu élevé explique le peu de faveur de cette culture auprès de l'habitant. De tout temps, le producteur qui ne bénéficie pas d'un ajustement rapide à la situation économique ne reste pas en activité bien longtemps. C'est ce qui se produisit au Canada à partir de 1744.

Cet échec de l'industrie secondaire au Canada rendait l'industrie navale totalement dépendante de la France. Mais, en même temps, la guerre se déclenchait entre la France et l'Angleterre. L'intendant, ayant connu les désagréments de la crise, appréhendait encore plus les effets de la guerre. De fait, la marine anglaise dressa un rempart quasi infranchissable entre les sources d'approvisionnement françaises et les chantiers de Québec. La métropole dut suspendre l'approvisionnement des chantiers : on manqua de cordages, de toile à voile et des agrès essentiels à l'industrie navale[25]. Bientôt, on ne put plus construire dans la colonie.

Par ailleurs, l'industrie canadienne avait aussi besoin de capital humain, d'hommes de métier. Il est intéressant de constater que l'évolution des demandes en ce domaine suivit une ligne sensiblement parallèle à celle de l'industrie secondaire. A une phase d'engouement pour les chantiers du roi, succéda à partir de 1744 une vague de désertion qui entraîna une grave pénurie d'hommes de métier dans l'industrie navale canadienne.

Les chantiers de Québec avaient besoin d'environ 200 travailleurs. En 1738, le Canada ne pouvait fournir qu'une cinquantaine

[25] Pierre-Georges Roy, *Dossiers de recherche aux Archives du Québec.* Il s'agit d'une copie d'une lettre de La Galissonnière et Hocquart au Ministre, 24 sept. 1747, dont l'original se trouve aux archives des Colonies à Paris, C11E, 10 : 79.

d'hommes de métier [26]. Hocquart estimait toutefois que la venue d'un constructeur suffirait à assurer la formation de gens de métier [27]. Bientôt cependant, il réclama le secours de spécialistes pour encadrer cette main-d'œuvre [28], car, insuffisants en quantité, les Canadiens l'étaient aussi en compétence [29].

Hocquart dut reviser à nouveau sa position avec l'apparition de la crise. Les gages offerts aux hommes de métier s'avéraient insuffisants pour compenser à la hausse du coût de la vie et permettaient à peine de subsister. Les hommes de métier quittèrent les chantiers. Seuls les jeunes, célibataires, pouvaient surmonter la crise et demeurèrent aux chantiers en espérant un bel avenir dans l'industrie navale. Les pères de famille ont préféré retourner à la terre : ils y vivaient mieux. Ainsi, quand Bigot affirme : « Ce sont des enfants devenus grands qui composent présentement le chantier », il veut dire — contrairement à ce que les historiens ont généralement affirmé — que les chantiers navals n'ont pas contribué à la formation d'hommes de métier et qu'il fallut se contenter des enfants.

Les demandes d'ouvriers français illustrent bien cette évolution. Dans les premières années, l'intendant fit appel à des maîtres de métier, à des chefs d'atelier : il avait encore bon espoir quant à la formation d'ouvriers au Canada. Par la suite, il se contenta de simples ouvriers ou compagnons. Les demandes diminuèrent en qualité, mais s'accrurent en quantité : 50 à 60 ouvriers sont demandés en 1744 [30], 150 en 1748 [31] et 100 à 150 en 1749 [32]; 40 constituaient un minimum vital en 1750 [33].

La réponse à ces demandes fut bien maigre. Si le ministre s'efforça de procurer à la colonie les maîtres de métier essentiels à la construction royale, il n'en fut pas de même pour les hommes de métier. Des 150 charpentiers demandés en 1748, il ne vint que 23 mauvais sujets dont l'engagement ne valait que pour un an [34]. C'était payé bien cher une faible ressource.

La guerre vint enfin disperser le reste des hommes de métier dans la colonie. Elle força l'érection de petits chantiers. En 1757, Bigot écrivait : « Il en faut près de mil toujours en estat tant pour

26 Hocquart au Ministre, 22 sept. 1739, APC, C11A, 71 : 121.
27 Roi à Beauharnois et Hocquart, 15 mai 1738, APC, C11A, 69 : 22.
28 Hocquart au Ministre, 22 sept. 1739, APC, C11A, 71 : 122.
29 Bigot au Ministre, 16 oct. 1748, APC, C11A, 92 : 41.
30 Hocquart au Ministre, 7 oct. 1744, APC, C11A, 81 : 391.
31 Bigot au Ministre, 10 oct. 1748, APC, C11A, 92 : 32.
32 Le même au même, 6 oct. 1749, APC, C11A, 93 : 295.
33 Le même au même, 9 oct. 1750, APC, C11A, 96 : 17.
34 Le même au même, 6 oct. 1749, APC, C11A, 93 : 294.

le fleuve, que le lac Champlain et le fort Frontenac; je ne parle pas des charpentiers que j'entretiens à Niagara, sur le lac Érié, sur la rivière aux bœufs et la belle Rivière [35]. » Quelle dispersion ! L'œuvre de Hocquart ne pouvait subsister sans ouvriers.

Privée de main-d'œuvre, manquant de produits essentiels, l'industrie navale canadienne ne pouvait connaître le succès.

*

* *

Si la construction navale à Québec fut une industrie de guerre, elle fut aussi une industrie française : les ouvriers, les méthodes de travail et les décisions importantes vinrent de la métropole. Les décisions prises à l'échelon le plus élevé étaient conçues et valables pour la métropole; elles ne tenaient pas compte des possibilités de la colonie. De là vint le drame. La métropole imposa un type de construction qui ne convenait pas aux ressources forestières du Canada.

Industrie française, la construction navale royale à Québec le fut aussi par l'apport de la métropole dans les secteurs industriels secondaires. La France a fourni tout ce qui manquait, mais, quand la guerre coupa les communications, l'industrie fut pratiquement suspendue.

En fait, la structure même de l'économie canadienne était touchée. Avant 1760 en effet, le commerce maritime constituait un élément essentiel de la structure économique coloniale. Mais cette structure était dangereusement affectée par la conjoncture : la guerre en particulier la touchait très durement. Quand en 1744, elle éclate contre une puissance maritime comme l'Angleterre, non seulement l'économie, mais le sort même de la colonie était en jeu.

[35] Le même au même, 22 oct. 1757, ADCV, C11A, 102 : 300.