

HST 1903 Le Canada préindustriel

Partie 4a

Un Monde en ébullition (1815-1850).
Population et économie.

Les causes de l'immigration britannique

La concentration des terres et l'éviction des
paysans dans le nord de l'Écosse

Le surpeuplement, les famines et les épidémies en
Irlande

Les crises cycliques de l'économie dans les
campagnes et dans les villes

La baisse des coûts de transport

Les initiatives privées et publiques favorables à
l'immigration

L'immigration irlandaise en Amérique du Nord, 1825-1850 (évolution quinquennale)

Années	Nombre d'immigrants	Commentaires
1825-1829	53,463	
1830-1834	185,952	Crises de choléra 1832-1834
1835-1839	73,245	
1840-1844	134,956	
1845-1850	230,944	Famines de 1847-1848 et typhus

Les répercussions de l'immigration britannique

La croissance démographique rapide des colonies britanniques de l'Amérique du Nord

La diversification ethnique et religieuse des populations coloniales

La modification de l'équilibre démographique des villes de Québec et de Montréal au Bas-Canada

L'impact sur le marché de la main-d'œuvre des conditions précaires des nouveaux immigrants

La population des colonies britanniques de l'Amérique du Nord, 1791-1852

Années	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	I.-P.-E.	Bas-Canada	Haut-Canada
1791-92				170,000	20,000
1812					95,000
1819	86,000				
1822				427,000	
1824		74,000			
1825				479,000	158,000
1826-27	123,000		23,000		
1831				553,000	237,000
1833	130,000	119,000			
1840-41		156,000	47,000	717,000	432,000
1851-52				890,000	952,000

Les réseaux urbains du Québec et de l'Ontario en 1851

La même proportion de population urbaine

L'ancienneté des principales villes du Québec

Le développement récent et rapide des villes de l'Ontario

Le réseau urbain du Québec est nettement plus polarisé que celui de l'Ontario

Le développement économique et la structure des réseaux urbains du Québec et de l'Ontario

La population urbaine des colonies britanniques d'Amérique du Nord, 1784-1852

Les principales villes de l'Amérique du Nord britannique, 1784-1851

Villes	1784	1831-32	1851-52
MONTRÉAL	5 500	27 000	57 700
QUÉBEC	6 500	25 000	42 000
TORONTO	-	2 900	30 775
HALIFAX	-	17 150	20 700
ST-JOHN (N.B.)	-	16 000	22 700

La structure de la population urbaine du Québec et de l'Ontario en 1851

Catégories de villes selon le nombre d'habitants	Québec		Ontario	
	Population	%	Population	%
Plus de 25 000	100 000	76	31 000	22
De 5 000 à 25 000	-	-	41 000	30
De 1 000 à 5 000	31 000	24	67 000	48
Population urbaine totale	131 000	100	139 000	100

La croissance des villages au Québec de 1815 à 1850

La forte croissance des villages de 1815 à 1850, et plus spécifiquement entre 1815 et 1830

La région de Montréal compte davantage de villages et la taille des villages y est généralement plus imposante

Les facteurs de cette croissance :

- L'essor de l'économie de marché
- L'industrialisation naissante des campagnes

L 'évolution des villages du Québec, 1760-1850

Années	Nombre de villages*	Nombre de villageois	% de la population
1760	Environ 20		
1815	50		
1831	208	44 000	8,6
1851-52	248	82 000	9,2

* Les villages et les autres noyaux d'habitats groupés

L'émigration vers les États-Unis

Des mouvements de population, mais pas de véritables déficits migratoires avant 1820

La croissance des déficits migratoires entre le Canada et les États-Unis de 1820 à 1850

La crainte des élites canadiennes-françaises (la commission d'enquête sur l'émigration aux États-Unis de 1849)

Les comportements démographiques

Un taux de natalité extrêmement élevé

Une baisse du taux de mortalité générale

L'importance de la mortalité infantile dans les campagnes et surtout dans les villes

Les crises démographiques d'origine épidémique dans la première moitié du 19e siècle: choléra, typhus

L'agriculture : les pressions de la conjoncture

La baisse tendancielle des prix agricoles

La production de surplus structurels et la montée de la concurrence

- La croissance des rendements dans certaines régions
- L'ouverture de nouveaux terroirs au Haut-Canada et aux États-Unis

Les nouveaux comportements alimentaires de la population

La réorientation de la production au Bas-Canada et dans la région atlantique

- La régression du blé
- La montée de l’avoine et de l’orge
- La diffusion des pommes de terre
- L’essor de l’élevage
 - La transition des bœufs aux chevaux de trait
 - L’essor de l’élevage ovin

L’évolution des méthodes et des outils de production agricoles

La persistance des méthodes extensives de culture

L’amélioration de l’équipement traditionnel

Les nouveaux outils de production et les premières machines agricoles

Ces premières transformations visent davantage à accroître la productivité du travail que la croissance des rendements

Ces transformations réduisent les besoins de main-d’œuvre occasionnelle (seulement à la fin de la période)

L'évolution du secteur de la pêche de 1815 à 1850 dans la région atlantique

La pêche à la morue demeure le fondement de l'économie à Terre-Neuve, dans le nord du Nouveau-Brunswick et en Gaspésie (Bas-Canada)

L'essor considérable de la chasse aux phoques à Terre-Neuve de 1815 à 1850

La principale activité complémentaire des pêcheurs de morue dans plusieurs régions

La chasse aux phoques s'effectue durant la saison morte de la pêche

La pratique plutôt secondaire de la pêche à la baleine. La forte prédominance américaine dans ce secteur

Le système économique : la dépendance des pêcheurs face au capital marchand par le biais du crédit

La croissance du commerce du bois vers la Grande-Bretagne, 1815-1850

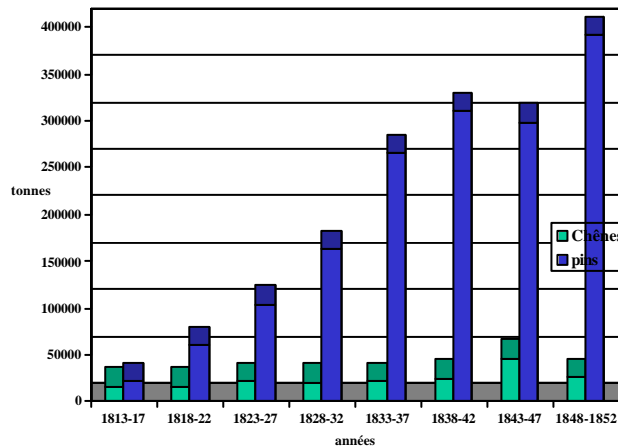
Les tarifs préférentiels en Grande-Bretagne constituent l'un des principaux facteurs de cette croissance

Les produits forestiers représentent des deux tiers jusqu'aux quatre cinquièmes de la valeur totale des exportations de Québec et de St-John (N.B.)

Les principaux produits forestiers exportés en Grande-Bretagne sont les bois équarris (pin et chêne), la potasse et les douves

L'importance des activités forestières au Bas-Canada, au Nouveau-Brunswick et au Haut-Canada (Outaouais)

Croissance des exportations de bois au port de Québec, 1813-1852 (chênes et pins)



Source: données tirées de F. Ouellet, Histoire économique et sociale du Québec, 1760-1850, Montréal, Fides, 1966

Les retombées du commerce du bois

L'essor de l'exploitation forestière

- Le marché de coupes de bois et les revenus complémentaires des colons
- les premiers chantiers forestiers

La croissance du trafic maritime

- La construction navale
- La baisse des coûts de transport et l'essor de l'immigration

L'emprise économique des grands marchands

La consolidation des entreprises forestières canadiennes

La création des banques

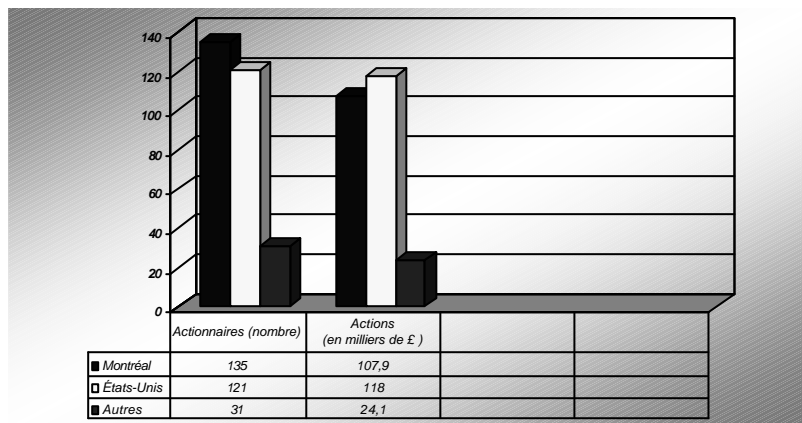
Les mécanismes traditionnels du crédit et de la monnaie

La fondation de la banque de Montréal

- La genèse politique du projet
- La coalition des intérêts économiques
- L'importance des actionnaires américains dans le capital initial de la banque de Montréal

L'extension rapide du réseau bancaire canadien

La composition initiale du capital action de la banque de Montréal, 1817



Les canaux : la bourgeoisie coloniale

Le projet: la construction de canaux entre Montréal et Détroit, le long du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Le financement: les colonies du Bas-Canada et du Haut-Canada à mêmes les taxes et les emprunts publics

L'objectif: la bourgeoisie coloniale veut développer des infrastructures de transport pour concurrencer efficacement la bourgeoisie de New York dans le circuit des échanges entre l'Europe et l'intérieur du continent américain

Les canaux : la petite-bourgeoisie du Bas-Canada

Le projet : la canalisation de la rivière Richelieu et la construction de routes locales

Le financement: contre l'imposition de nouvelles taxes et les emprunts publics pour financer les travaux de canalisation sur le Saint-Laurent

L'objectif: la petite bourgeoisie favorise le développement des infrastructures locales dans les diverses régions du Bas-Canada

Les canaux: l'administration coloniale et les autorités militaires

Le projet : la construction de canaux entre Montréal et Ottawa, et entre Ottawa et Kingston (canal Rideau)

Le financement: les colonies du Bas-Canada et du Haut-Canada

L'objectif: construire un système de canaux répondant à la fois aux contraintes fixées par les dirigeants de l'armée et aux attentes de la classe marchande

La construction des canaux: les travaux

La phase I (1825-1834)

- Le tracé des canaux satisfait les objectifs de l'armée (le détour par Ottawa), mais il accroît les coûts de transport
- La faible profondeur des canaux limite la taille des navires

La phase II (1842-1848)

- La construction de nouveaux canaux assure la navigation en ligne directe de Montréal à Détroit
- La rénovation des canaux permet le passage de navires plus imposants

[Canaux 1](#)

Les premiers chemins de fer

La première ligne ferroviaire du Canada: la liaison de Laprairie à Saint-Jean (1836)

Les premiers lignes ferroviaires comme complément au réseau de transport fluvial

Le projet de la bourgeoisie coloniale de relier Montréal à un port de l'Atlantique (Portland)

L'émergence de deux projets concurrents: Le *Great Western* et le *Grand Trunk* ou Grand Tronc

[Carte 2](#)

[Carte 3](#)

Les routes terrestres : le cas bas-canadien

Le mode de fonctionnement traditionnel

- La responsabilité locale des propriétaires
- La coordination de l'État

La construction du chemin Craig

Les modalités de l'intervention de l'État avant 1840

- Les routes inter-coloniales et inter-districts
- Les chemins de la poste
- Les subventions pour les ponts à péage et les routes privées

La création d'un département des travaux publics (1841)

L'Acte des municipalités et des chemins dans le Canada-Est (1855)

Les premières industries et les débuts de l'industrialisation

Le concept d'industrialisation:

- La production pour le marché
- La main-d'œuvre salariée et la division du travail
- L'introduction des premières machines
- L'utilisation des moteurs à vapeur

L'évolution différenciée dans l'espace canadien

Les principales voies du démarrage industriel :

- Les industries liées à l'exploitation des ressources
- L'émergence d'ateliers et de manufactures (la ville de Montréal)
- L'essor de la petite industrie (les travaux de Courville et de McCullum)

Transport maritime et construction navale dans la région atlantique avant 1850

Le développement de ce secteur repose sur l'exportation des ressources naturelles de la région vers les marchés extérieurs (bois et pêche) .

Le démarrage du commerce du bois favorise l'essor de la construction navale dans les Maritimes et au Bas-Canada au début du 19^e siècle.

Dans les Maritimes, le commerce du bois n'est pas le seul facteur de la croissance de l'industrie navale et du transport maritime : la pêche, le commerce de cabotage et le commerce avec les Antilles

L'âge d'or de la navigation à voile dans les Maritimes : de 1850 à 1878