

L'essor du capitalisme

Partie 4

Christian Dessureault

Le système monétaire traditionnel

Les monnaies métalliques

- Les principales pièces de monnaie réelles (ex. la piastre espagnole)
- La rareté du numéraire
- La mauvaise qualité des pièces de monnaie
- La valeur différentielle des monnaies selon les régions et les pays

Les monnaies fiduciaires

- La valeur de référence des monnaies réelles
- Les deux principales monnaies fiduciaires :
 - La livre tournoi et son équivalent colonial
 - La livre sterling et ses équivalents coloniaux (cours Halifax, cours York)

Quelques équivalences monétaires utiles

La livre ancien cours (#)
compte 20 sols et chaque
sol compte, à son tour, 12
deniers

La livre cours Halifax (£)
compte 20 « shelling » et
chaque « shelling »
compte 12 « pence »

Le dollar canadien (\$)
compte 100 cents

$1\text{£} = 24\# = 4\text{\$}$

$1\text{\$} = 1$ piastre espagnole
 25 cents = 30 sols [sous]

La piastre espagnole = 5#
10 sols en France et 6# en
Nouvelle-France.

La piastre espagnole = 4sh
6p cours Sterling; 5 sh
cours Halifax et 8 sh cours
York

L'évolution du système monétaire

Le cours Halifax devient rapidement la monnaie de compte officielle dans la Province de Québec

Dans les campagnes, on continue longtemps à référer au système monétaire colonial français : « l'ancien cours »

En 1841, le gouvernement colonial impose le cours Halifax à l'ensemble du Canada-Uni

Le système monétaire canadien évolue ensuite vers le modèle américain (le dollar)

- 1852 : une loi légalise les transactions en dollars en conservant le cours Halifax comme monnaie de compte officielle
- 1857 : une loi prévoit l'introduction dès l'année suivante d'une monnaie canadienne de type décimal (le dollar)

Des billets de banque à l'émission des billets du dominion

Les banques à charte reçoivent le privilège d'émettre une monnaie de papier convertible en espèces métalliques

Ce système privé résiste mal lors des récessions

Les crises financières de 1848 et de 1857 forcent le gouvernement à régir davantage l'émission des billets de banque

En 1866, le gouvernement émet des billets provinciaux, pour la somme de \$ 5 millions et il retire les anciens billets de banque en circulation (rachat avec 5 % de commission)

En 1868, ce papier-monnaie prend le nom de « billet du dominion »

Les mécanismes traditionnels du crédit

La rareté du numéraire et les mécanismes traditionnels du crédit constituent des freins à la circulation des marchandises et au financement des entreprises

Les échanges commerciaux reposent en grande partie sur un système pyramidal de crédit des marchands-importateurs aux marchands-détaillants, de ces marchands-détaillants à leurs clients. (fragilité du système de crédit)

La création du système bancaire

Les facteurs

L'amélioration du système de crédit pour accroître les échanges et pour financer les entreprises

Les besoins accrus de numéraire

Les modalités

L'autorisation légale du gouvernement (loi)

- L'appui de la Chambre d'assemblée
- L'appui du Conseil législatif
- La sanction du gouverneur
- L'octroi d'une charte

Les premiers projets de création d'une banque au Bas-Canada

Le premier projet de John Richardson (1792)

Le second projet de John Richardson (1808)

Les projets des marchands montréalais Austin

Cuvillier et John Richardson (1815 à 1817)

La précocité du projet et la personnalité de

Richardson expliquent l'échec rapide de 1792

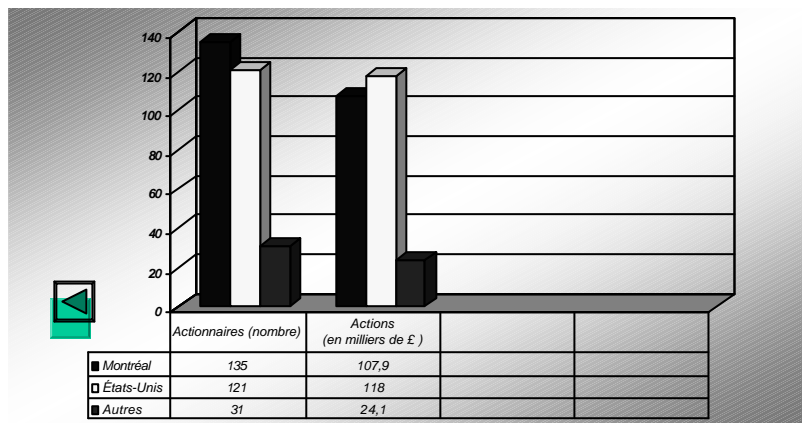
La paralysie des institutions politiques empêche l'adoption des autres projets de banque malgré l'absence de divergence sur cette question spécifique.

La fondation de la banque de Montréal (1817)

Les principaux marchands montréalais de l'époque (dont John Richardson, Austin Cuvillier et Horacio Gates) créent la Banque de Montréal sans l'autorisation légale du gouvernement et sans l'octroi d'une charte officielle.

Les promoteurs recrutent la plupart de leurs premiers souscripteurs dans la bourgeoisie montréalaise et dans les milieux financiers américains.

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



L'émergence d'un réseau bancaire

La création des banques de Québec (1818), du Haut-Canada (1821) et de Halifax (1823), puis des banques d'épargne

La création de la Banque du Peuple (Parti patriote)

L'existence éphémère de petites banques privées dans certains bourgs de la région de Montréal : la « Henry Bank » de Laprairie et la Banque de Saint-Hyacinthe

L'établissement de succursales des principales banques dans les diverses régions du Québec

Tableau 1

Banques à charte ayant leur siège au Québec, 1867-1896

Banque	Ville	Année de fondation	Actif en 1896 \$
Bank of Montreal	Montréal	1817	59 289 000
Quebec Bank	Québec	1818	11 205 000
Banque du Peuple	Montréal	1835	4 852 000
Bank of British North America	Montréal	1836	12 687 000
Molsons Bank	Montréal	1853	14 990 000
Banque Nationale	Québec	1859	4 975 000
Eastern Townships Bank	Sherbrooke	1859	6 705 000
Merchants Bank of Canada	Montréal	1861	23 895 000
Banque Jacques-Cartier	Montréal	1861	3 040 000
Union Bank of Canada	Montréal	1865	7 531 000
Mechanic's Bank	Montréal	1865	*
Metropolitan Bank	Montréal	1871	*
Exchange Bank of Canada	Montréal	1872	*
Banque Ville-Mare	Montréal	1872	1 745 000
Stadacona Bank	Québec	1873	*
Banque de St-Hyacinthe	Saint-Hyacinthe	1873	1 597 000
Banque de St-Jean	Saint-Jean	1873	528 000
Banque d'Hochelega	Montréal	1874	5 642 000

* Institutions ayant cessé leurs activités en 1896

Sources : Annuaire du Canada ; Documents de la session ; la Gazette officielle du Canada

Tirées de Linteau, Durocher et Robert, *Histoire du Québec contemporain. De la Confédération à la crise (1867-1929)*, tome 1, p. 122

L'évolution du système bancaire au Québec dans la seconde moitié du XIX^e siècle

- La place dominante de la Banque de Montréal
 - 32,5 % du capital et 37,4 % de l'actif des banques à charte du Québec en 1896 (16,3 % 18,5 des banques à charte du Canada)
 - Principal bailleur de fonds du gouvernement du Québec
- La fondation de nouvelles banques de 1850 à 1870
- Les répercussions de la crise de 1873-1878 sur le système bancaire : la consolidation des acquis.
- La diversité des institutions bancaires : selon la taille, selon la localisation, selon l'appartenance ethnique des dirigeants.

Les autres institutions financières

- Les banques d'épargne
- L'assurance-incendie (The Phoenix, 1804) et l'assurance-vie (The Scottish Amicable, 1846)
 - **La plupart des compagnies actives sont les filiales de sociétés britanniques et américaines**
 - **La fondation d'une première compagnie locale : la Sun Life en 1865**
 - **Les sociétés de secours mutuel**
- Le Crédit Foncier Franco-Canadien (1881)
 - **Les administrateurs sont québécois**
 - **Les principaux bailleurs de fonds sont français**
 - **La société se spécialise dans le prêt hypothécaire**

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 partir des taxes et des 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 : le creusage de canaux sur la rivière Richelieu, la construction de routes locales et de ponts sur les rivières.

Le financement: contre l'imposition de nouvelles taxes et les emprunts publics pour financer les grands 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 première phase (1825-1834)

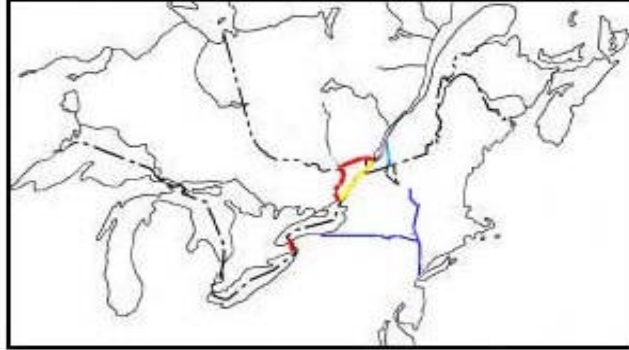
- Le tracé des canaux satisfait les objectifs de l'armée (le détour par Ottawa), mais il accroît les coûts de transport
- La faible profondeur des canaux limite la taille des navires

La seconde phase (1842-1848)

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



Les canaux de la voie du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, 1825-1848



La voie du Saint-Laurent et des Grands Lacs
Première phase des travaux, 1825-1834
Seconde Phase des travaux, 1841-1848

La voie du Richelieu
Canal Chambly

Le principal ouvrage américain concurrent:



[canaux](#)

Montréal : un nouveau port océanique

- En 1849, le système laurentien entre Montréal et le lac Érié est supérieur au canal Érié (Albany-Buffalo)
- Cette supériorité ne suffit pas à assurer la primauté de Montréal sur New York
- On veut donc faire sauter les obstacles à la navigation océanique jusqu'au port de Montréal
- Les requêtes des marchands de Montréal pour creuser un chenal dans le lac Saint-Pierre (à partir de 1826)
- La construction d'un premier chenal en 1850-1851
 - Profondeur = 3,8 m
 - Largeur = 22, 8 m
- L'élargissement du chenal de 1850 à 1887
 - Profondeur = 8,4 m
 - Largeur = 137 m

La levée des obstacles juridiques

- Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, seuls les navires britanniques pouvaient sillonner la voie laurentienne (le mercantilisme)
- **L'abolition des lois de navigation (1849)**
 - Les navires étrangers peuvent fréquenter les ports coloniaux, mais ils ne peuvent pas effectuer le transit sur les canaux intérieurs
- **Le traité de Réciprocité (1854) donne le droit aux bateaux américains de naviguer sur le St-Laurent**
- **Le traité de Washington (1871) confirme ce droit.**

Les travaux de canalisation dans la seconde moitié du XIX^e siècle

- En 1871, la Commission des canaux (gouvernement fédéral) assigne de nouveaux objectifs à la voie du St-Laurent
 - Le contrôle du commerce américain n'est plus l'objectif principal
 - Les canaux doivent servir à stimuler le développement commercial de l'ensemble du Dominion .
- La commission recommande l'amélioration des canaux. La nouvelle phase des travaux débute en 1875 et se poursuit jusqu'au début du XX^e siècle.
- Ces travaux d'aménagement vont de pair avec l'installation d'un réseau de ports dominé par Montréal.

Le port de Montréal: une entreprise

« Vers 1877, le port de Montréal prend la physionomie qu'il gardera jusqu'à la seconde guerre mondiale » (J. Hamelin et Y. Roby, p. 110)

- Les bassins sont d'équipés d'installations modernes : grues à vapeur, entrepôts, voies ferrées.
- L'emploi de nouvelles techniques permet d'abaisser les frais d'entreposage et de transbordement. De nouveaux élévateurs à grains sont capables de charger et de décharger 35 000 boisseaux à l'heure (9 en 1872; 14 en 1889)
- La Commission du port de Montréal devient une entreprise impressionnante possédant un outillage moderne (atelier flottant, bateau de forage, dragueurs, grues flottantes et terrestres, remorqueurs, etc) et dépense beaucoup en salaires et frais d'entretien.

L'essor des grandes compagnies de navigation

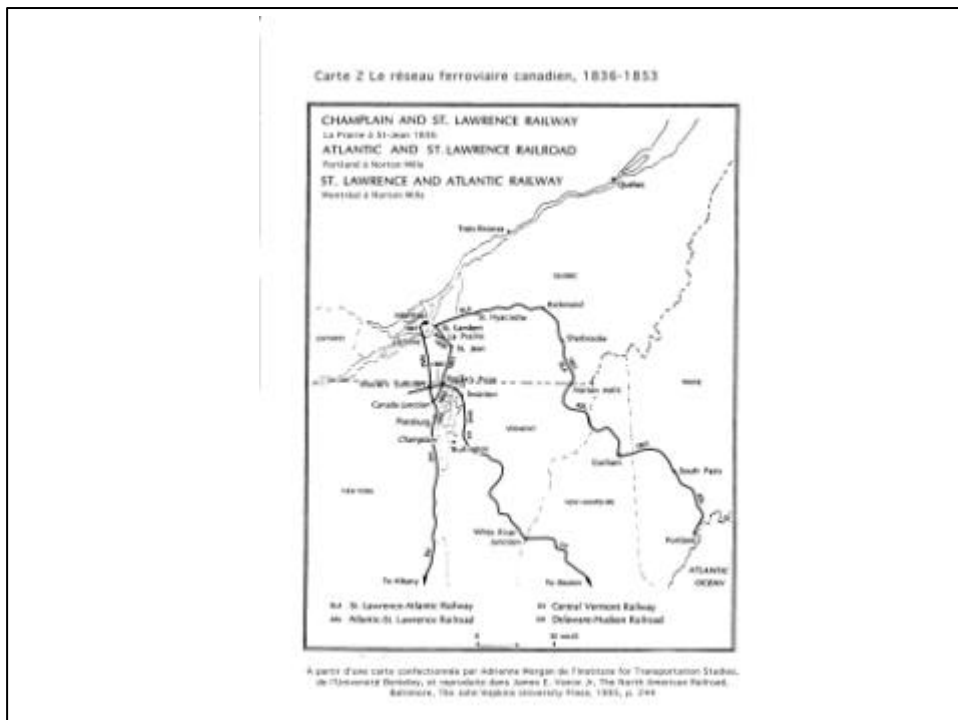
- **La croissance du trafic fluvial et la transition, à partir des années 1840, des armateurs individuels aux sociétés de navigation. (les canaux, le St-Laurent, le Richelieu)**
 - La début modeste de la Compagnie de Navigation Richelieu (1847) qui devient, après l'intégration et la fusion de plusieurs autres sociétés, la Compagnie de Navigation du Richelieu et Ontario (1875) et qui deviendra plus tard la Canada Steamship Line.
 - (Hugh Allan 1876-82, L.-A. Sénécal 1882-87 et Louis-J. Forget 1882-87)
- **Les liaisons océaniques régulières avec l'Europe**
 - La Liverpool and North American Screw Steamship Co (1853-1855) L'été = Mtl-Qc-Liverpool / L'hiver = Portland-Liverpool
 - La Montreal Ocean Steamship Co (1855) qui devient la Allan Steamship Line (1897) Andrew et Hugh Allan + des hommes d'affaires de Québec, Montréal et Kingston
 - La Canada Shipping Co ou Beaver Line (1871) William Murray et des hommes d'hommes montréalais
- **Les liaisons régulières avec les Maritimes**
 - Une série de tentatives éphémères de 1831 à 1858
 - Des relations plus régulières à partir de 1858

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 dans le Canada-Uni (vers 1850)

Le « Great Western »

Ce projet vise à orienter le nouveau réseau ferroviaire canadien vers les réseaux américains.

Ce projet est lié à l'une des principales sociétés ferroviaires américaines: le « New York Central »

[carte](#)

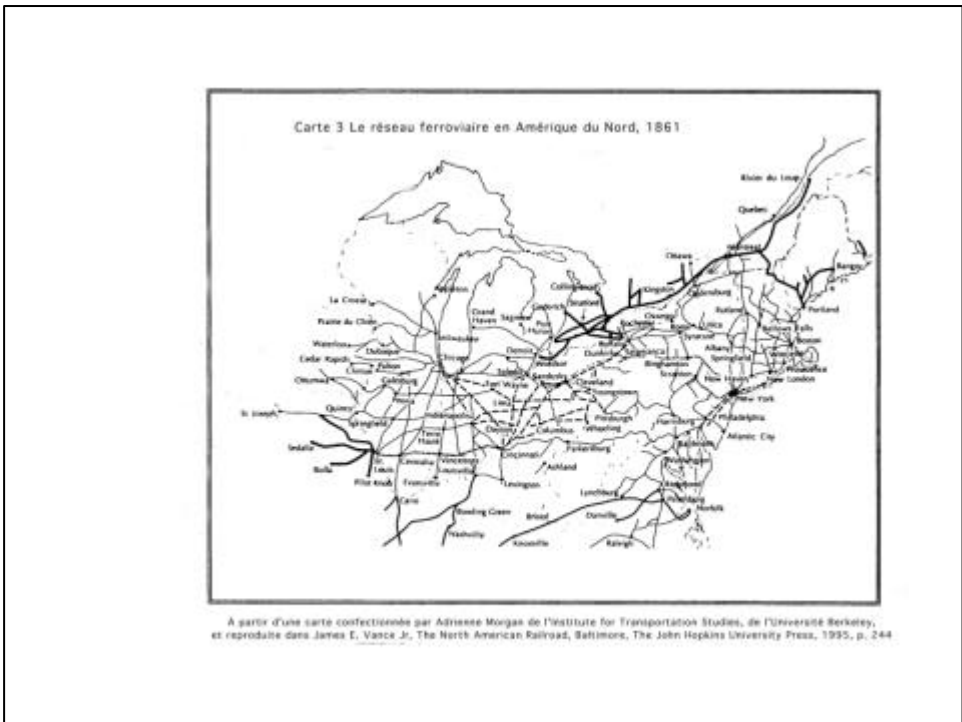
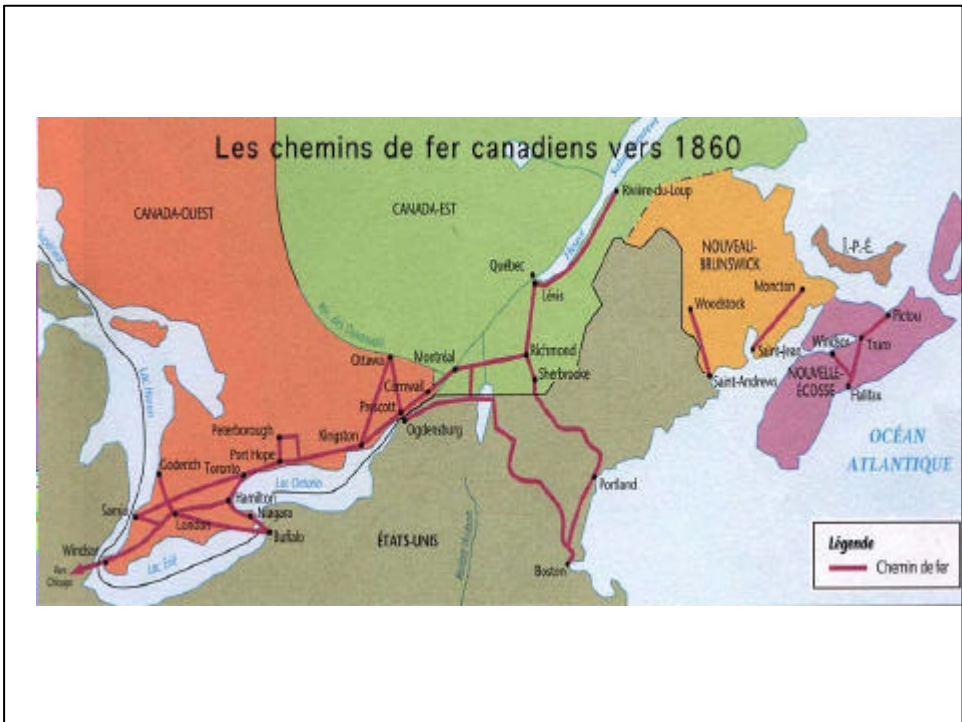
Le « Grand Tronc » (1853)

Ce projet vise à faire de Montréal la plaque tournante du réseau ferroviaire canadien en reliant la région des Grands Lacs à Montréal et Montréal au port de Portland (Maine, É.U).

Ce projet a l'appui de l'État colonial, de la bourgeoisie montréalaise et du capital britannique.

Le Grand Tronc de 1853 à 1860

- Le projet du Grand Tronc domine le paysage ferroviaire canadien dans les années 1850
- La mise en œuvre du projet comprend
 - L'achat et la rénovation d'anciennes lignes pour les relier à la ligne principale
 - La construction de nouveaux tronçons pour mettre en place la voie principale
- Le tracé du Grand Tronc en 1860 :
 - Sarnia, Montréal, St-Hyacinthe, Richmond, deux directions :
 - Sherbrooke, Portland
 - Lévis, Rivière-du-Loup
- Le pont Victoria (1859)



Les chemins de fer au Québec vers 1870

Le réseau québécois est beaucoup moins développé que le réseau ontarien (925km/2241km)

- Ce réseau comprend la ligne principale du Grand Tronc qui, dans un axe est/ouest, facilite les échanges interprovinciaux et internationaux.
- Cette ligne favorise surtout la ville de Montréal
- Ce réseau compte quelques lignes secondaires qui, dans un axe nord/sud, facilitent le transit vers les États-Unis.
- Ces lignes sont davantage présentes dans le sud du Québec

La relance dans la construction des voies ferrées de 1870 à 1900

Les projets sont de deux types

- Les nouvelles lignes principales qui résultent de initiative du gouvernement fédéral (L'intercolonial et le transcontinental) et du gouvernement provincial (le Québec, Montréal, Ottawa et Occidental)
- Les chemins de fer régionaux qui, construits avec une aide substantielle du gouvernement provincial, sont perçus comme un outil privilégié de développement économique (colonisation et commerce du bois)

La crise de 1873 à 1879 a retardé certains projets visant à assurer l'extension des chemins de fer au Québec

L'intercolonial

- L'intercolonial vise à relier par chemins de fer le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse au Canada central (obligation du gouvernement fédéral liée à l'A.A.N.B.)
- La construction s'échelonne de 1868 à 1879 (de Halifax à Rivière-du-Loup)
- Les retombées pour le Québec sont relativement mineures:
 - Croissance de la ville de Rivière-du-Loup
 - Désenclavement partiel du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie

Le transcontinental : « d'un océan à l'autre »

- En 1871, la Colombie britannique accepte d'intégrer la fédération canadienne à la condition d'être reliée par chemin de fer au Canada (un délai de 10ans)
- En 1873, le gouvernement fédéral, dirigé par le parti conservateur, confie la construction de la nouvelle ligne au groupe de Hugh Allen : le « scandale du Pacifique ».
- Durant la crise de 1873-78, le gouvernement fédéral (dirigé par le parti libéral) poursuit lentement la construction du transcontinental.
- De retour au pouvoir, le parti conservateur relance la construction du transcontinental en recourant à l'entreprise privée : un groupe d'hommes d'affaires liés à la Banque de Montréal : le Canadien Pacific Railway.

Le CPR et le parachèvement du transcontinental (1880-1885/1890)

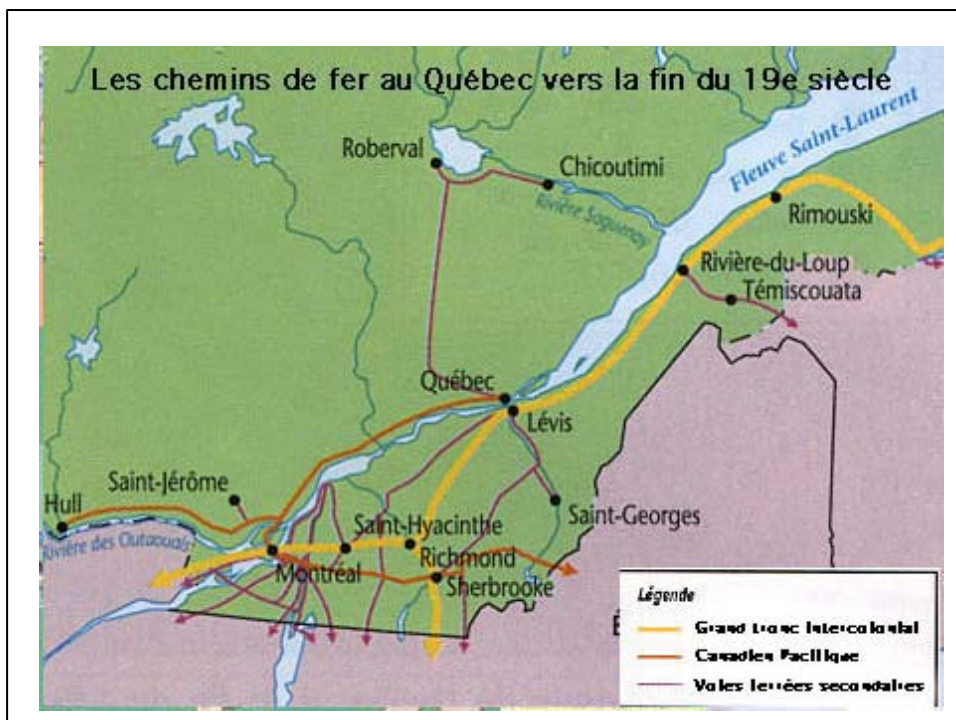
- Le gouvernement fédéral octroie au CPR:
 - 25 millions de dollars
 - 25 millions d’acres de terre
 - Un monopole pour 20 ans dans l’Ouest
 - Des exemptions de taxes à perpétuité
- La ligne du Canadien Pacifique vers la Colombie britannique est terminée en 1885
- Une nouvelle ligne entre Montréal et l’Atlantique entre Montréal et St-John est ouverte en 1890
- Au Québec, le Canadien Pacifique acquiert en 1885 la section Québec-Montréal de la nouvelle ligne locale du QMOO.

Les principaux projets de construction de lignes ferroviaires au Québec

- **Le Québec, Montréal, Ottawa et Occidental**
 - De 1874 à 1879, le gouvernement provincial assume les coûts de construction et vend ensuite la ligne à l’entreprise privée
 - Le scandale Chapleau/Sénécal)
- **Le chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean**
 - La ligne entre Québec et Roberval (1888)
 - L’embranchement vers Chicoutimi (1892)
- **Le Québec Central (Lévis à Sherbrooke via la Beauce)**
 - La ligne principale jusqu’au Sherbrooke (1880)
 - L’embranchement vers Lac Mégantic (1895)
- **Le chemin de fer de la baie des Chaleurs (1882 à 1898)**
 - Le scandale de la baie des Chaleurs et la chute du gouvernement Mercier (1891)

Les chemins de fer et l'État colonial

- Le Canada-Uni appuie financièrement la construction des chemins de fer et, surtout, le projet du Grand Tronc.
- Les représentants politiques du Grand Tronc sont les promoteurs de l'union des colonies britanniques d'A.A.N.B.
- La création de la nouvelle fédération ouvre une nouvelle phase de construction de chemins de fer au niveau national et au niveau provincial (Québec).
- Les raisons invoquées pour l'appui financier de l'État :
 - L'importance économique des chemins de fer
 - L'importance politique comme instrument de cohésion du nouvel état colonial et comme symbole identitaire (Canada)
- Les relations entre les hommes d'affaires et les politiciens provoquent des crises politiques majeures.



La transition au Capitalisme

Le rôle de l'État

- Le financement des infrastructures
- Les politiques économiques

Libre-échange ou protectionnisme

Le traité de réciprocité (1854-1866)

L'élimination des tarifs douaniers entre le Canada et les Etats-Unis pour de nombreux produits : blé, farine, beurre, fromage, animaux, poissons, minerais, bois de construction, etc.

<ul style="list-style-type: none">• Les Canadiens peuvent naviguer sur le lac Michigan	<ul style="list-style-type: none">• Les Américains peuvent utiliser les canaux du Saint-Laurent et pêcher dans les eaux canadiennes (Atlantique)
--	--

La demande américaine pour le bois et les produits alimentaires permet au Canada de maintenir un niveau élevé d'exportations malgré l'abandon du protectionnisme impérial

La politique tarifaire de Galt

- **Vers la fin des années 1850, le ministre des finances du Canada-Uni, Alexander T. Galt, décide de hausser les tarifs douaniers sur les produits manufacturés importés. Ces produits ne sont pas protégés par le Traité de Réciprocité.**
- **Cette mesure vise à:**
 - Accroître les revenus de l'État
 - Protéger les nouvelles manufactures canadiennes
- **Cette politique suscite la réprobation des Américains et des Britanniques et elle a sans doute contribué au non renouvellement du Traité de Réciprocité par les États-Unis en 1866.**

La politique nationale (*National Policy*)

- **La hausse des tarifs douaniers (jusqu'à 20 % sur certains produits importés)**
 - Protèger les industries canadiennes contre la concurrence étrangère (dans un contexte de fermeture du marché américain).
 - Accroître les revenus du gouvernement (dans un contexte de financement d'infrastructures)
- **L'extension du réseau ferroviaire pour développer un marché intérieur**
- **L'intensification de l'immigration**
 - Peupler les régions de l'Ouest
 - Élargir le bassin de main-d'œuvre
 - Accroître le nombre potentiel de consommateurs

Les premières industries et les débuts de l'industrialisation

- L'industrialisation comme processus :
 - 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
- Les principales voies du démarrage industriel :
 - Les industries liées à l'exploitation des ressources
 - L'essor de la petite industrie des biens de consommation et de production pour répondre aux besoins du marché interne
 - L'émergence des manufactures dans les villes (le passage de la production artisanale à la production industrielle)
- L'industrie légère et l'industrie lourde

L'essor industriel au milieu du XIX^e siècle

La période de 1850 à 1870 constitue une phase de mutation importante dans l'économie du Québec

De 1850 à 1870, le processus d'industrialisation est très inégal et très différencié dans l'espace. La ville de Montréal et sa région immédiate concentrent les principales activités industrielles du Québec sauf dans les secteurs reposant sur l'exploitation des richesses naturelles à proximité des entreprises.

Les principaux secteurs de l'industrie dans la phase de transition : certains exemples.

L'alimentation

- **Les meuneries : de la campagne à la ville de Montréal.**
- **Les raffineries de sucre : l'impact d'un nouveau produit.**

L'industrie du cuir :

- **La chaussure: la transition de la boutique à la manufacture.**
- **Les tanneries : l'emploi de l'écorce de pruche ou de nouveaux produits chimiques : la localisation.**

La métallurgie et la fabrication du matériel de transport

- **La spécialisation des entreprises : la production de la fonte brute et la production de biens finis.**
- **L'impact des chemins de fer et de la vapeur.**

Le textile

- **La levée des obstacles mercantilistes**

Les scieries (la principale industrie des régions)

L'industrie manufacturière au Québec, 1851-1901 (valeur de la production en dollars)

Groupe	1851	1861	1871	1881	1891	1901
Alimentation	153504	3830307	18650000	22440000	34700000	33099000
Tabac		262050	1430000	1750000	3600000	8231000
Cuir	103720	1206527	14330000	21680000	18900000	20325000
Textile	46528	788316	1340000	2400000	4300000	12352000
Vêtement		28000	585000	10040000	13600000	16542000
Imprimerie et édition			1250000	1830000	2300000	3510000
Appareils électriques			47300		400000	1815000
Bois	187276	4155693	11690000	12790000	18500000	16340000
Pâte et papier		268200	540000	1342000	2300000	6461000
Équipement de transport		648041	2910000	3600000	9900000	8058000
Fer et acier	45200	1472680	3130000	4220000	7600000	12842000
Métaux et minerais (autres)		321390				3127000
Produits chimiques		130600				4138000
Pétrole et charbon						245000
Caoutchouc						39000
Divers		35750	1510000	2490000	4270000	1342000
Total classifié	536228	13194854	62630000	84582000	120370000	148467000
Échantillon classifié (%)	89,4	87,9	81,1	80,8	78,5	96
Total du recensement	600000	15000000	77200000	104660000	153300000	153574000
Croissance (%)		2400,00	414,67	35,57	46,47	0,18

(Données tirées du tableau de J. Hamelin et Y. Roby, p. 267)