

# Review Essays/Notes critiques

## Développement et sous-développement en milieu colonial pré-industriel

MÊME SI, DEPUIS 1970, les théories du sous-développement ont perdu de leur popularité au profit des idées de modernisation, l'historiographie de l'économie coloniale pré-industrielle reste néanmoins tiraillée entre ces deux tendances. En effet, même en devenant plus ponctuelle, la littérature sur les pêcheries, les pelleteries, l'exploitation forestière et l'agriculture se départage toujours entre des modèles axés sur le progrès, tels le *staple* (moteur du développement) et la *centralité du commerce*, et des théories, auxquelles se rattache le concept de *staple trap*, qui véhiculent les idées de retard et de sous-développement. Notre intention n'est pas de revisiter les oeuvres les plus marquantes des années 1970, si souvent invoquées dans les monographies des années 1980, mais de concentrer surtout la discussion sur des travaux plus récents attentifs à l'expansion du capitalisme commercial et industriel en milieu colonial et traitant de questions aussi fondamentales que la main-d'oeuvre saisonnière, le *troc* (échange direct de produits contre des produits) ou un ensemble de pratiques aux significations multiples et enchevêtrées associées au *truck system*: le travail payé en travail, le salariat payé en argent ou en nature, le crédit à la consommation et à la production remboursé, en tout ou en partie, en produits.

Le livre de Jean-François Brière, *La pêche française en Amérique du Nord au XVIIIe siècle* (Montréal, Fides, 1990), constitue de ce point de vue une excellente introduction puisqu'il démontre que la France, s'exprimant par le biais de ses marchands et par sa réglementation, s'est vigoureusement objectée à ce que les pêcheries ne deviennent un des moteurs de l'économie coloniale. Car, outre qu'elle lui était fort bénéfique sur le plan économique, la pêche à la morue, telle que pratiquée depuis le XVIe siècle, le paraissait bien davantage envisagée sous l'angle de sa rivalité économique et militaire avec l'Angleterre et du recrutement des matelots (ch. 9), surtout, précise T. Le Goff, pour la marine royale et le "grand monopole d'État qu'était la Compagnie des Indes",<sup>1</sup> sans compter la marine marchande.

Les chiffres donnés par Brière sur cette pêche terre-neuvrière sont impressionnants: 12,000 navires et une main-d'oeuvre de 450,000 hommes au XVIIIe siècle. Brière peut donc parler de "véritables petites usines flottantes" préfigurant par le positionnement rigide du travailleur et l'automatisme des gestes "l'ère du machinisme industriel" (p. 29). Pour bien montrer le regroupement des ouvriers sous un même toit et la tendance à la concentration des entreprises, il fait état d'équipages pouvant même atteindre les 160 hommes pour un seul navire et mentionne le nom

1 Tim Le Goff, "Le recrutement géographique et social des gens de mer bretons. Résultats préliminaires", dans *La Bretagne, une province à l'aube de la Révolution. Colloque Brest-Quimper* (1989), pp. 207-34.

d'un armateur malouin, dont le nombre d'employés sur sa flotte terre-neuviènne s'élevait à 1,155 hommes en 1786 (p. 59).

Ainsi que l'attestent les chiffres de Brière sur cette main-d'oeuvre saisonnière et l'étude de T. Le Goff sur le recrutement géographique et social des gens de mer bretons à la fin de l'Ancien Régime,<sup>2</sup> le *travail saisonnier*, capital en milieu colonial, était quand même un élément significatif de l'emploi dans la métropole. C'est en puisant, dirons-nous, dans ce réservoir de saisonniers (matelots, futurs matelots ou non) débordant largement les besoins du trafic terre-neuvier et en misant sur un mode approprié de rémunération, que les marchands français ont pu perpétuer le caractère strictement métropolitain des pêcheries françaises. Sur chaque navire, dit Brière, il y avait des gens d'expérience, des mousses, des novices et souvent même des clandestins (pp. 18, 34-8).

Dans sa description fort détaillée du système très complexe de rémunération utilisé dans les pêcheries, Brière montre que celui-ci contrastait avec le régime du *simple salariat* employé dans les marines marchande et royale. En effet, sur la voie terre-neuviènne prédominait un type de rémunération à deux volets: le premier, le *pot de vin*, attribué quelque temps avant le départ, n'était pas vraiment, dit-il, une avance en argent mais un *appât* (sitôt reçu, sitôt dépensé) destiné à garantir l'embarquement du matelot; le second, le *lot*, portion de la production, distribué à l'équipage au retour, visait à répartir les risques et, surtout, à promouvoir la productivité de la main-d'oeuvre. Cela semble assez juste mais n'oublions pas non plus, étant donné que les armateurs devaient faire des avances de fonds considérables pour l'ensemble de l'expédition, que la compétition, aussi bien en France que le long du parcours, était partout très vive. Aussi, le contrôle de la main-d'oeuvre à toutes les étapes du voyage était-il essentiel. Il fallait non seulement l'attirer par des avances sous forme de *pot de vin* (payé en argent) ou autrement mais la conserver jusqu'au retour par l'attrait du partage des bénéfices de l'expédition.

À la pêche à la *morue verte* (pêche errante) sur les grands bancs, l'efficacité de ce système allait presque de soi. Ici, une fois hors de France, le navire manoeuvré par un modeste équipage d'une quinzaine d'hommes ne quittait jamais la mer avant le retour au lieu d'origine. D'ailleurs, le pourcentage des navires affectés à cette destination régressa au cours du XVIIIe siècle. Il en fut autrement de la pêche à la *morue sèche*, dont l'unique escale, consistait dans un long séjour sur terre afin de procéder au séchage du poisson. L'équipage moyen de ces navires comprenait de 55 à 60 hommes qu'il fallait souvent regrouper pour les ramener tous au port d'attache dans des navires spéciaux. Comment aurait-on pu empêcher ceux qui voulaient quitter ces navires pour devenir colons ou pêcheurs indépendants si ce n'est en les liant fermement par tous les éléments du système de rémunération? Notre façon de voir confirme la conclusion de Brière qui affirme (p. 265) que la pêche ainsi pratiquée ramenait tout en France: poisson, pêcheurs et profits. Le territoire où se déroulait la pêche, étant partie intégrale de la métropole, celle-ci était, souligne-t-il, *ennemie du peuplement et de la colonisation agricole*.

2 *Ibid.*, pp. 207-22.

C'est donc la solidité de cette structure par le contrôle qu'elle impliquait sur la main-d'oeuvre, la production et la mise en marché de la morue en France et en Méditerranée, qui empêcha l'intégration des pêcheries dans l'économie de la Nouvelle-France. Ceci dit, dans l'estuaire, le Golfe et en Gaspésie, des marchands et des habitants de la Nouvelle-France, résidant ou non sur les lieux, parvinrent à s'insérer, bien que d'une façon marginale, dans ces activités (p. 168). Mais cette faille dans le système, attribuable au coût plus élevé de cette main-d'oeuvre métropolitaine et du transport des produits nécessaires à la pêche et à la subsistance des équipages, était appelée à s'élargir avec le temps et à l'échelle d'un espace économique qui, outre la Nouvelle-Angleterre, inclura Terre-Neuve, l'Île Saint-Jean, l'Île Royale, Louisbourg, Saint-Pierre et Miquelon.

Brière assume, précisant bien que le changement technologique fut jusqu'à la fin du XIXe siècle à peu près absent de ce secteur, que la pêche à la morue bénéficiait finalement à ceux qui y participaient, soit à titre de métropolitains ou de colons. Aussi, en décrivant l'émergence de cette nouvelle structure qu'il nomme la *traite de la morue*, pratique qui correspond au *truck system*, il ne part pas de l'idée que les avances de produits faites par les marchands métropolitains et locaux aux *habitants-pêcheurs* au début de la saison et leur remboursement en poisson à la fin de la saison égalaient simplement exploitation des travailleurs et sous-développement du milieu colonial. Car, il reconnaît à la fois les abus auxquels se livraient les marchands résidents et non-résidents et les risques qu'ils couraient suite à leur perte de contrôle sur la production et sa qualité. La crainte de n'être pas remboursés en fin de saison des crédits consentis aux pêcheurs était sans cesse présente.

Si Brière avait voulu pousser plus loin l'analyse de ce changement résultant de l'établissement des colons près de la mer, il aurait pu se référer au texte de Christopher Moore<sup>3</sup> qu'il semble ignorer et qui, tout en signalant l'expansion énorme de la pêche à l'Île Royale, montre que, de 1718 à 1754, la part des résidents, pêcheurs individuels et marchands-pêcheurs (ces derniers réussissant la moitié des prises en 1753) s'y est accrue de 48 à 88 pour cent. Au cours de ces années, Louisbourg où était concentré le plus gros de la population marchande, devint ainsi avec son modeste arrière-pays acadien le centre d'un trafic volumineux et diversifié incluant la France, l'Acadie, les Antilles, la Nouvelle-France et les colonies américaines. Les échanges clandestins, tolérés ou officiels avec ces dernières devinrent tellement importants que Louisbourg tomba peu à peu dans leur orbite.<sup>4</sup>

Un processus analogue à celui décrit par Brière semble aussi avoir joué dans les rapports Angleterre-Nouvelle-Angleterre. Le texte "Merchant Credit and Labour Strategies in the Cod Fishery of Colonial Massachusetts" de Daniel Vickers paru dans une importante collection d'essais éditée par Rosemary E. Ommer sous le titre de *Merchant Credit and Labour Strategies in Historical Perspective* (Fredericton, Acadiensis Press, 1990) soutient qu'à l'origine la Grande-Bretagne avait mis en place un système qui était une sorte de réplique du système français. Lui aussi

3 Christopher Moore, "The Other Louisbourg: Trade and Merchant Enterprise in Île Royale, 1713-1758", *Histoire sociale/Social History* XII, 23 (mai-Mai 1979), pp. 79-96.

4 Une telle conclusion pourrait aussi être tirée du livre de J. Mathieu sur *Le commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIIIe siècle* (Montréal, 1981).

reposait sur le refus de la colonisation et, pour tout dire, sur le contrôle presque absolu, jusqu'au jour du retour en Grande-Bretagne, de la main-d'oeuvre saisonnière recrutée dans les ports de la métropole et leurs environs par les marchands. Notons toutefois que le mode de rémunération, moins complexe qu'en France, se limitait seulement, semble-t-il, à un partage des bénéfices de l'aventure, soit environ un tiers pour l'équipage et le reste pour l'investisseur. Mais, dans cette Nouvelle-Angleterre encore *périphérique* où, rappelons-le, comme en Acadie le processus de colonisation avait été engagé en dehors de la pêche, tout en l'entraînant dans son sillage, ce système qui misait sur une main-d'oeuvre métropolitaine, fut vite remplacé, dit Vickers, par le recours à une main-d'oeuvre coloniale rémunérée selon les normes du *truck system*. Alors, de plus en plus, le marchand (*local*, semble-t-il) qui équipait un ou plusieurs navires, fournissant lui-même tous les vivres et produits nécessaires à la pêche, confiait l'expédition à des pêcheurs recrutés sur le littoral qui en assumaient les risques et, au retour, recevaient leur part de la vente du poisson. Cependant, vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, les circonstances changèrent, la région perdit ses traits *périphériques* et le *truck system*, devenu alors très coûteux, fut remplacé, raconte Vickers, par une succession de pratiques plus compatibles, semble-t-il, avec l'évolution vers une économie de marché.

Si cela est vrai (on pourrait croire qu'il fut plus étalé dans le temps qu'il ne suppose), il n'est pas douteux à notre avis que, sous l'effet de la demande accrue de travailleurs saisonniers, le recrutement de la main-d'oeuvre non spécialisée dans les pêcheries comme dans la construction navale, au lieu d'être confiné aux résidents du bord de la mer, se serait étendu par le biais du simple *salariat* payé en argent, enrichi ou non d'apport en nature, aux nombreuses familles vivant à l'intérieur des terres et adonnées à une agriculture de subsistance. Dans ces familles, contrairement à celles, sans doute de plus en plus nombreuses, qui produisaient des surplus substantiels pour le marché, il y eut toujours une certaine disponibilité pour la migration saisonnière d'un ou plusieurs de ses membres. D'ailleurs, pas plus que celle de Vickers, notre version du processus en cours ne concorde avec celle d'Alan Taylor. Car, dans son texte "A Struggle of Finesse: Creditors and Debtors on the Northeastern Frontier, 1780-1820", qui rappelle le livre de Normand Séguin<sup>5</sup> sur Hébertville sur le *développement du sous-développement* dont l'analyse était inspirée des idées de Gunder Frank et Samir Amin, il raconte, sans qu'elle soit mise en rapport avec la Nouvelle-Angleterre dans son ensemble, l'expérience des colons d'une localité du Maine qui, rêvant d'indépendance, étaient allés vers 1780 s'établir sur des terres en un lieu où ils avaient accès à la mer et où la forêt était abondante. Mais ils tombèrent sous la coupe de marchands-entrepreneurs et de commerçants qui, par le biais du *truck system*, les rendirent si endettés et dépendants du travail en forêt qu'ils négligèrent la mise en valeur de leurs terres. Ce discours est familier et il serait sans doute plus nuancé si, pour étayer son analyse, Taylor appuyait ses dires sur un aperçu de la qualité des terres, sur la comptabilité de ces entrepreneurs et si le nom de Caleb, personnage assez curieux qui incarne l'endetté chronique, figurait dans leurs livres.

5 Normand Séguin, *La conquête du sol au 19<sup>e</sup> siècle* (Sillery, Que., 1977).

Une telle interprétation va certainement à l'encontre de ce que McCusker et Menard<sup>6</sup> disent à propos de la diversification et de l'intégration croissantes de l'économie de la Nouvelle-Angleterre par la pêche, l'exploitation forestière, la construction navale, le "shipping", la production des grains et l'élevage à l'économie atlantique. Bien qu'eux-mêmes s'inspirent d'une vision modernisante représentée par le concept de *centralité du commerce*, ils se tiennent cependant à égale distance de deux visions actuelles opposées de l'activité agricole: celle d'une agriculture de subsistance à peu près statique et repliée sur la famille et la maisonnée et celle qui érige le producteur agricole ordinaire au rang de capitaliste en herbe. D'ailleurs, les chiffres que McCusker et Menard<sup>7</sup> avancent pour toutes les régions, y compris la Nouvelle-Angleterre, démontrent qu'au XVIIIe siècle il y eut articulation progressive de l'agriculture aux marchés intérieur et extérieur. Stimulant la croissance du groupe des producteurs excédentaires, une mutation de ce genre ne peut qu'avoir eu, pensons-nous, des effets significatifs sur l'offre de main-d'oeuvre dans les campagnes et, conséquemment, sur la structure et le fonctionnement des entreprises dans les autres secteurs.

En vérité, le processus dont il est question dans ces études est celui de l'émergence d'économies et de sociétés coloniales à partir d'un contexte où, à l'origine, la métropole accaparait, hors les débris de poisson et de forêt, tous les risques et bénéfices. Dans la mesure où elle s'appesantissait, l'exploitation de la main-d'oeuvre était tout à fait métropolitaine et pré-coloniale. Le retrait subséquent presque total des marchands métropolitains de certaines activités et leur remplacement sur le terrain par des marchands locaux et des colons-pêcheurs résultaient des conditions économiques et non de leur générosité ou de celle de la métropole. Mais, pour fonctionner dans ce nouveau contexte, les marchands coloniaux et les pêcheurs avaient besoin de crédit, avancé par les métropolitains sous forme de produits, qu'ils devaient eux-mêmes rembourser en argent ou en poisson. Aussi, le *truck system*, dicté pour une large part par la rareté du numéraire et par les besoins pressants de crédit, devint-il jusqu'à un certain point une technique liée à l'inévitable enracinement des colons et impliquant un partage des bénéfices commerciaux qui réduisait, sans la faire disparaître, la suprématie des marchands métropolitains. Serait-il quand même possible que le *truck system* n'aurait-il été jusqu'au milieu du XXe siècle, comme on l'a si souvent soutenu, qu'un simple instrument d'exploitation des pauvres pêcheurs et la cause du sous-développement économique?

Dans *Merchant Credit and Labour Strategies* les historiens de Terre-Neuve sont d'une seule voix pour dire, à l'encontre de Vickers, qu'à l'origine les marchands des Îles britanniques utilisèrent une main-d'oeuvre salariée payée en argent qu'ils ramenaient au port d'origine une fois la saison terminée. Partant de ce fait, James Hiller dans son texte "The Newfoundland Credit System: An Interpretation" pense à la suite de plusieurs autres (p. 101) que, si on avait maintenu cette forme de rémunération au lieu d'adopter le *truck system* au moment de la sédentarisation, l'économie de Terre-Neuve se serait développée et modernisée. Évidemment, Hiller

6 John J. McCusker et Russell R. Menard, *The Economy of British America* (Chapel Hill, 1985), ch. V, p. 71.

7 McCusker et Menard, *The Economy of British North America*, pp. 108, 130, 132, 174, 199.

part du postulat que le *truck system* fut inventé par les marchands pour mieux asservir les pêcheurs en les endettant, ayant presque en tête la volonté de tenir l'économie dans un état permanent d'anémie en la vidant de sa substance. À vrai dire, dans un monde idéal, la colonisation aurait pu débiter sur un meilleur pied par le biais d'une économie entièrement monétaire. Mais l'exploitation des travailleurs existait bien avant cette transition et c'était surtout pour réduire les risques et les coûts reliés au transport et aux salaires d'une main-d'oeuvre excessivement abondante que les métropolitains anglais s'étaient résignés au fait de la sédentarisation plus vite même que leurs compétiteurs français. En effet, pour les Anglais comme pour les Français, la sédentarisation de la main-d'oeuvre signifiait une réduction radicale des effectifs des équipages et des frais. Si Hiller a totalement raison, comment se fait-il que ces marchands nés de la colonisation créèrent dès avant 1860 des banques et introduisirent, longtemps avant les Français, des navires à vapeur dans leurs opérations? À cela, Hiller répond que ces innovations ne profitèrent qu'au seul capitalisme marchand et ne modifièrent aucunement un système qui, perpétué pendant plusieurs siècles, engendra l'indifférence, l'imprévoyance, la malhonnêteté et la démoralisation chez les petits pêcheurs (pp. 96-101).

Hiller simplifie sans doute la nature du processus en cours. Car les marchands métropolitains n'ont pas tous décidé ensemble et subitement de se tenir à l'arrière-scène des pêcheries pour en tirer le plus de profits possibles. En agissant ainsi, ils devaient accepter, ce qui n'était pas aisé, un certain partage des gains avec les colons. À moins que pour réduire la part de ces derniers et maintenir leur emprise, ils n'optent eux-mêmes pour la sédentarisation. Ainsi, Patricia Thornton, par son examen dans "The Transition from the Migratory to the Resident Fishery in the Strait of Belle Isle" de la comptabilité d'un marchand britannique qui, vers 1800, avait décidé d'établir ses quartiers à Terre-Neuve, fait ressortir le caractère inégal et échelonné du processus de la sédentarisation et de l'implantation du *truck system* (p. 165). Non seulement, dit-elle, cet entrepreneur nommé Bird rencontra des compétiteurs sur sa route qui influencèrent sa stratégie mais, dans ce contexte, ses relations avec les marchands locaux (*planters*) à qui il avançait des produits et dont il exportait la production, devinrent de plus en plus compliquées. Pour rendre compte de ces rapports, Thornton parle de subordination, souvent d'interdépendance, parfois d'association, mais aussi de rivalités et de conflits. À propos des pêcheurs individuels employés par les *planters*, elle admet sans peine qu'ils furent exploités; mais, après avoir tout pesé, y compris les formes successives de paiement auxquelles ils furent soumis, elle conclut: "The underlying reason why servants chose to become independent fishermen revolved around their desire to become settlers and hence demographically as well as economically self-reliant" (p. 155). Tout cela semble parfaitement logique: ceux qui se sont faits colons, qu'ils fussent commerçants ou engagés, ont considéré que, tout compte fait, il leur était plus avantageux économiquement ou autrement de le faire que de retourner chaque automne en Angleterre.

Ainsi, la colonisation commence avec les colons et, avec eux, un partage des profits et un certain développement dont le rythme varie au gré des circonstances locales. Sans doute le *truck system* engendra-t-il de l'exploitation mais il fut

davantage le reflet que la cause du sous-développement. Pour sa part, Robert Lewis dans "The Survival of the Planters' Fishery in Nineteenth and Twentieth Century Newfoundland" estime que, tout dépendants qu'ils furent des métropolitains, les *planters* exercèrent une activité de caractère capitaliste. Car ce groupe en pleine croissance ne pouvait fonctionner, dit-il, sans acheter "the means of production and wage goods from other capitalists" (p. 103). À la suite de son étude de l'entreprise Newman, une firme britannique établie sur place mais opérant par des agents, David A. Macdonald, ayant soigneusement distingué entre crédit, *truck* et *troc*, dans "They Cannot Pay Us in Money: Newman and Company and the Supplying System in the Newfoundland Fishery, 1850-1884" affirme: "As few planters could afford to conduct the fishery from their own resources, credit was essential to all but the richest fishermen" (p. 126). Ainsi, en procurant le crédit au *planter* sous forme de produits, le marchand lui donnait la possibilité de développer une pêcherie commerciale et, ainsi, d'en partager les profits. Ni le marchand ni le *planter* n'avaient non plus intérêt à adopter une stratégie qui aurait visé à endetter systématiquement le pêcheur. Macdonald a aussi raison de dire que "Supply was, then, a system of investing capital — in this case circulating capital — in the fishing industry" (p. 128). N'empêche que ce même crédit consenti sous forme de biens de production et de consommation pouvait aussi être utilisé dans un contexte de compétition pour contrôler la main-d'oeuvre et donner lieu à de l'exploitation.

Ces études dégagent des mécanismes mais offrent peu de précisions sur le contexte terre-neuvier et international dans lequel se déroule cette transition au niveau des marchands et de la main-d'oeuvre. C'est pour cette raison que le livre de Shannon Ryan, *Fish Out of Water: The Newfoundland Saltfish Trade, 1814-1914* (St. John's, Breakwater Books, 1986), est avec celui de Brière tellement central. Car, en plus d'analyser le volume et l'évolution de la production de morue sèche, Ryan fait un tour complet des compétiteurs internationaux et des marchés où Terre-Neuve exportait son produit. La liste des compétiteurs est d'ailleurs longue: depuis Gaspé, en passant par la Nouvelle-Écosse et la Nouvelle-Angleterre, jusqu'à la France, l'Écosse, la Norvège et l'Islande. Dans sa revue des rivalités pour la maîtrise des marchés des Indes occidentales, du Brésil, de l'Europe du sud et de la France, Ryan ne se contente pas d'attirer l'attention sur les tarifs préférentiels et le protectionisme de certains pays mais il met l'accent sur les insuffisances du produit terre-neuvier qu'il attribue à la compétition interne et à l'importance excessive prise par l'exploitation familiale. Tout cela est capital et permet ultimement de mieux mesurer les conséquences sociales de l'expansion de la production, notamment la croissance d'une bourgeoisie locale et d'une classe de pêcheurs individuels et familiaux.

Dans sa discussion, Ryan assume que les exportations de morue sèche constituaient le reflet de la production. À partir de là, il insiste sur le caractère modéré des performances (p. 39) puisque que, de 1814 à 1914, l'augmentation des exportations fut vraiment modeste: seulement 32 pour cent de 1811 à 1860 et 24 pour cent de 1860 à 1911. Cet accroissement, dit-il, fut inférieur à celui de la population. À ce sujet, notons que les expéditions par tête vers l'extérieur déclinerent tout au long du siècle d'une façon beaucoup plus dramatique et régulière que son analyse ne l'indique: d'après nos calculs, elles se sont d'abord accrues de 30.6 (582, 849:19,034) quintaux par tête en 1803 à 35.5 (582,849:19,034) en 1811; mais, par la

suite, elles s'effondrèrent par étapes successives à 11.2 en 1857 et à 4.9 en 1911 (pp. 258-60). Évidemment, ces chiffres ne tiennent pas compte des exportations d'huile mais Ryan soutient que la chasse aux phoques a suivi le mouvement de la morue sèche. Que conclure de tout cela, si ce n'est à l'appauvrissement massif des habitants, à l'émigration ou, encore, à une redistribution de la population dans d'autres secteurs de l'économie? Ou les trois, plus ou moins?

C'est au coeur de cette transition que s'opère, dit Ryan, la prise en charge progressive au XIXe siècle de la pêche commerciale terre-neuvienne par les marchands de l'île. Que quelques entreprises britanniques, si importantes furent-elles, se soient alors installées à Terre-Neuve et aient confié leurs opérations à des agents ne serait pas tellement significatif. Car, ajoute-t-il, la plupart de ces maisons furent incapables de s'adapter aux circonstances locales. Au contraire, les marchands terre-neuviens de St. John's réaménagèrent la distribution du crédit aux marchands locaux et étendirent ainsi leur emprise à travers toute l'île. Vers 1815, St. John's avait déjà l'allure, dit-il, d'une ville commerciale polyvalente (p. 59s.). En 1857, selon nos estimations, un quart de la population de l'île vivait dans cette agglomération. Si le recul des métropolitains établis sur l'île fut aussi marqué que le dit Ryan, il faudrait en conclure que les Terre-Neuviens n'ont pas attendu la fondation des banques, auxquelles eux-mêmes participèrent, pour réaliser une portion substantielle de leurs paiements en numéraire.

Ryan est non moins explicite en ce qui concerne le mouvement de la sédentarisation de la main-d'oeuvre dans la pêche commerciale. Amorcée, dit-il, au début du XVIIIe siècle, cette évolution aurait été facilitée par les guerres et les conditions économiques et se serait plus ou moins achevée au début du siècle suivant. Cette interprétation est confirmée par ses chiffres sur l'accroissement du nombre des résidents entre 1784 à 1795 (p. 35) et par le fait selon nos calculs que, de 1803 à 1825, l'écart entre la population hivernale et estivale se referme considérablement: la première représentant seulement 75 pour cent de la seconde en 1803 et 88 pour cent en 1825 (p. 258). Cette progression peut d'ailleurs être illustrée par un simple calcul du taux de croissance démographique qui démontre que l'augmentation de la population fut de plus en plus vigoureuse jusqu'à 1860, bien que diminuant par la suite. Au début, ce taux fut inférieur à celui du Québec mais, après 1814, il s'en rapprocha pour finalement le dépasser faiblement vers 1860: de 1710 à 1814, 2.3 pour cent en moyenne par an sur l'île contre 3.8 pour cent au Québec; de 1814 à 1857: 2.6 pour cent contre 3.4 pour cent; de 1857 à 1901: 1 pour cent contre 0.98 pour cent.

L'expérience de Terre-Neuve en ce qui regarde le rapport entre le *staple* et la croissance démographique serait donc assez semblable à celle du Québec d'avant 1800. Car, au Québec aux XVIIe et XVIIIe siècles, comme ce fut le cas sur l'île au siècle suivant pour les expéditions de poisson, les exportations de pelleteries augmentèrent beaucoup moins rapidement que la population.<sup>8</sup> À cette différence près qu'à Terre-Neuve (si on excepte les aborigènes pour qui chasse et subsistance étaient liés), si on veut donner aux chiffres leur sens, la pêche était pratiquée pour assurer la

8 Fernand Ouellet, *Economy, Class and Nation in Quebec* (Toronto, 1991), p. 145.



subsistance aussi bien de ceux qui produisaient pour les marchés extérieur et intérieur que de ceux qui oeuvraient d'abord dans l'agriculture, l'exploitation forestière, le cabotage et la construction navale. Dans cette économie où prédominait le travail saisonnier, le déclin relatif, même radical, des exportations de morue sèche ne se traduisit pas par une chute équivalente de la participation à la pêche dans la population. Cette interprétation est confirmée par les recensements: bien que substantiel, le déclin de la main-d'oeuvre adonnée à la pêche ne reflète pas l'ampleur de la chute des exportations par tête de morue. En effet, la catégorie "pêcheurs" représente environ 85 pour cent de la main-d'oeuvre de 1858 à 1888 et 60 pour cent de 1891 à 1911. De plus, comme la population de St. John's ne constitue plus en 1911 que 19 pour cent de la population de l'île, soit une chute de 5 pour cent par rapport à 1857, il faut croire que, même en tenant compte de l'émigration, on trouvera que la population s'est redistribuée jusqu'à un certain point dans d'autres activités, dont l'agriculture, les manufactures et les services, et en d'autres lieux sur le territoire. Il est vrai que l'île resta déficitaire sur le plan agricole. Mais, étant donné que les recensements mettent l'accent sur ceux dont l'activité principale était la culture de la terre: depuis les excédentaires jusqu'aux déficitaires, on en conclut que ces dénombremens n'incluent pas (et de loin) tous ceux qui pratiquaient l'agriculture pour y trouver une partie de leur subsistance. N'oublions pas qu'à Terre-Neuve, agriculture, pêche et exploitation forestière sont si peu étanches et si compatibles que les individus n'ont le plus souvent aucune difficulté à inclure ces activités dans leur agenda selon les saisons.

Cet élément structurel a été décrit par Peter Neary dans son étude sur l'économie de Conception Bay et l'établissement en 1895 de la mine de Bell Island par des "intérêts étrangers" à la région,<sup>9</sup> axés sur un marché étranger à la région et générateurs de dépendance et de conservatisme parmi les mineurs. Bien sûr, en étudiant le contexte traditionnel précédant ce cas d'émergence du capitalisme industriel et de création d'une cité ouvrière, Neary mentionne l'existence du *truck system* en tant qu'instrument d'exploitation des travailleurs saisonniers de la région. Mais il fait surtout état de la facilité avec laquelle ces individus combinaient des activités diverses mais complémentaires: la pêche, l'agriculture, la coupe du bois et la construction des navires. Au sujet de cette main-d'oeuvre qu'il caractérise par son abondance, sa mobilité sur le territoire, son bon marché et sa disponibilité, il écrit: "the way of life which the economic system of the Bay fostered focused on the extended family, which was equipped to provide most of the basic necessities of life for itself...The varied and seasonal nature of their fishing enterprises, required the Bay people to exhibit a variety of skills...it also made them itinerant workers...an extremely versatile worker. [This worker] could build, mend, repair, hunt, farm and fish".<sup>10</sup> Il n'est donc pas étonnant de constater que ces Terre-Neuviens polyvalents, nombre d'entre eux continuant à habiter hors de Bell Island une fois engagés à la mine, allèrent constituer la main-d'oeuvre de cette entreprise dans une proportion de 98 pour cent. Avec le temps, une forte proportion d'entre eux s'éleva au rang

9 Peter Neary, "'Traditional' and 'Modern' Elements in the Social and Economic History of Bell Island and Conception Bay", *Historical Papers 1973 Communications historiques*, pp. 105-36.

10 Neary, "'Traditional' and 'Modern' Elements".

d'ouvriers spécialisés. Neary ne dit rien de la forme de rémunération des mineurs mais on peut facilement en conclure qu'ils étaient payés en monnaie puisqu'ils résistèrent à son remplacement par des *chèques*.

En lisant certains de ces travaux, on pourrait facilement avoir l'impression que presque tout le poisson exporté par Terre-Neuve à travers le monde l'était sur des navires construits et possédés par des habitants de l'endroit. Ainsi, lancée sur la voie de l'intégration par la sédentarisation, l'économie locale aurait, à l'exemple de celle de la Nouvelle-Angleterre, échappé de plus en plus à l'emprise des métropolitains. Pourtant, si sédentarisation égale colonisation et risque de donner lieu le plus souvent à un partage inégal des profits en faveur des métropolitains, on peut se demander si, en dehors du cabotage et du trafic avec les Indes occidentales, le capital marchand local a joué un rôle aussi décisif dans les contacts extérieurs qu'on le suggère ici. Dans son livre *Maritime Capital*<sup>11</sup> Eric Sager qui se tient à mi-chemin de la thèse des *staples* et des *théories de la dépendance*, laisse entendre que c'est précisément au niveau du transport de leurs produits vers l'extérieur que les colonies atlantiques britanniques, y compris Terre-Neuve, furent les plus mal représentées. À cet égard, il écrit: "Although there is no single path toward growth, the experience of other countries may suggest certain minimal conditions for growth. These conditions include, we suggest, close integration of capital in shipping with both commercial capital engaged in major overseas trades and with state policy".<sup>12</sup>

Ce point est, bien entendu, amplifié par Rosemary E. Ommer, dans son livre *From Outpost to Outport: A Structural Analysis of the Jersey-Gaspé Cod Fishery, 1767-1886* (Montreal-Kingston, McGill-Queen's University Press, 1991), où elle aborde cette question du développement en s'inspirant du modèle *centre-périphérie*. Son histoire débute à Jersey au moment où l'économie de l'endroit était suffisamment forte pour bénéficier d'une percée dans les lointaines pêcheries terre-neuvières. De périphérique qu'elle était, Jersey, tout en restant tributaire de la Grande-Bretagne, devint alors un centre de diffusion du capitalisme et du colonialisme. Pour explorer les rapports de dépendance nés de cette aventure, Ommer suit de près les activités d'une famille de marchands, les Robin, qui, après le départ des Français en 1760, avaient décidé de s'établir à Gaspé pour y mener des opérations de pêche à la morue. Ainsi, Gaspé serait devenue une colonie de Jersey. Comme l'objectif premier des Robin était de contrôler la production, ils avaient besoin d'une main-d'oeuvre saisonnière, abondante, à bon marché et loyale. Celle-ci existait à Jersey (comme en France et sur les Îles britanniques) et c'est là qu'ils recrutèrent des engagés dont certains devinrent les premiers colons. Puis, avec le temps, Gaspé attira des loyalistes et, du Québec, des travailleurs saisonniers et des colons. Ainsi, l'accès à la production passait par le contrôle de la main-d'oeuvre et de l'importation des produits nécessaires à la pêche et à la subsistance des habitants.

L'instrument tout désigné pour obtenir ce résultat, dit Ommer, fut le *truck system* qui, par le biais du crédit et de l'endettement, rendit les *planters* et les pêcheurs individuels tout à fait dépendants d'eux (pp. 35-40). Les yeux rivés sur leurs intérêts

11 Eric Sager et Gerry Panting, *Maritime Capital: The Shipping Industry in Atlantic Canada, 1820-1914* (Montreal-Kingston, 1990).

12 Sager et Panting, *Maritime Capital*, p. 207.

et ceux de Jersey, les Robin, dit-elle, découragèrent les initiatives nouvelles (p. 139). Ainsi, ce système, loin d'engendrer la diversification de l'économie et l'apparition d'une bourgeoisie locale, contribua essentiellement à l'appauvrissement des Gaspésiens et au développement de Jersey:

The Jersey-Gaspé cod trade brought people to Gaspé and wealth to Jersey. It brought development to the metropole and left a legacy of underdevelopment in the colony. But that underdevelopment was not a necessary consequence of the fishery *per se*. It was in large part a consequence of the manner in which metropolitan merchants operated a colonial staple using strategies which secured their business but, in the process, warped regional development. (p. 199)

Bien qu'Ommer sur-estime les possibilités de développement de la région sans le *truck system*, on doit quand même lui donner partiellement raison quant aux effets conjugués du colonialisme et des pratiques d'un capitalisme marchand qui éprouve de grandes difficultés à jeter des racines à Gaspé. Ceci dit, non seulement oublie-t-elle qu'aucun employeur n'avait intérêt à ruiner ses employés, mais elle minimise d'une façon significative le degré de compétition auquel les Robin furent quand même soumis dans la région. En effet, d'après nos chiffres, de 1826 à 1837, leur part dans les exportations de morue à Gaspé et New Carlisle se tint généralement entre 33 et 40 pour cent du total. Ces données sont confirmées par l'étude de Roch Samson, rédigée dans la même veine que celle d'Ommer, qui évalue à 64 pour cent pour les années 1855-90 la part que des rivaux des Robin accaparent dans les exportations de morue au seul port de Gaspé.<sup>13</sup> En outre, plusieurs marchands de Québec et des paroisses riveraines qui écoulaient leur poisson par Québec, étaient présents dans ces eaux. À vrai dire, les Robin n'exercèrent jamais un monopole au niveau de la région et ils ne furent jamais en mesure de fonctionner d'une façon arbitraire en ce qui concerne le prix des produits et la rémunération de leurs employés. Ce qui veut dire aussi que le réservoir de main-d'oeuvre saisonnière fut beaucoup plus étendu, diversifié et ouvert à la compétition qu'Ommer ne le dit. Les paiements en argent étaient certainement assez répandus non seulement dans le cas des pêcheurs individuels, cultivateurs à temps partiel ou non, mais parmi les engagés venus du Québec avec des marchands de l'endroit.

À vrai dire, en regardant de près les chiffres alignés par Ommer, on peut en déduire que les pêcheurs et *planters* impliqués dans le système de crédit (*truck*) des Robin n'étaient pas aussi mal en point qu'elle l'affirme. Car, pour mieux comprendre ses données sur la clientèle de ces marchands (p. 124), il faut se rappeler que ces personnes tiraient la nourriture de leur famille de la mer et, fort souvent, de la culture de la terre. En outre, ce que les travailleurs achetaient à crédit des Robin était composé non seulement de choses nécessaires à la pêche commerciale mais d'avances de produits divers utiles à leur famille. *Donc, le fait de terminer une saison sans dettes était un résultat positif.* Ainsi, de 1826 à 1864, à Paspebiac et à

13 Roch Samson, *Pêcheurs et marchands de Gaspé au XIXe siècle* (Ottawa, 1984).

Percé, le cinquième des clients eut un bilan positif, les deux cinquièmes s'en tirèrent sans dettes et le reste fut déficitaire. Il est aussi à noter que le pourcentage des déficitaires déclina du début à la fin de la période.

On comprend mieux pourquoi la région attira des colons en assez grand nombre. Partageant leur temps entre la pêche, l'agriculture et l'exploitation forestière, ils contribuèrent à gonfler le réservoir de main-d'oeuvre saisonnière à bon marché. Très vigoureux, le taux annuel de la croissance démographique se tint à 5.7 pour cent pendant la période 1774 à 1860 et fit plus que doubler celui de Terre-Neuve. La contribution des francophones québécois à cet égard fut de plus en plus importante. En 1851, après avoir été pendant longtemps fort minoritaires dans cette partie de la province, ceux-ci constituaient alors 55.4 pour cent de la population. N'empêche que, comme à Terre-Neuve, la population augmenta beaucoup plus rapidement que les exportations de morue: selon nos calculs, 10.6 quintaux par tête en 1820, 5.4 en 1831 et 4.4 en 1860. Même si la région resta déficitaire sur le plan agricole, il ne fait pas de doute qu'il y eut aussi, comme à Terre-Neuve, redistribution de la population dans d'autres secteurs, si peu vigoureux furent-ils. Vers 1880, au moment où se joua l'avenir des Robins, l'économie de Gaspé qui ne pouvait compter que sur une gamme limitée de ressources, avait déjà basculé du côté Québec-Maritimes.

Cet amalgame de colonialisme, de *staples*, de travail saisonnier, de *truck* et de *troc*, auquel il faut ajouter le seigneurialisme, a une longue histoire en Nouvelle-France et au Québec. Comme la colonie cessa très vite d'être un comptoir de traite pour devenir une colonie de peuplement, les marchands métropolitains en vinrent plus rapidement peut-être qu'à Terre-Neuve, quand ils n'étaient pas représentés sur place par des agents, à abandonner aux intervenants locaux le soin d'oeuvrer sur le terrain. Mais, bien qu'en retrait, ils contrôlaient quand même le crédit et le transport des produits importés et exportés, surtout ceux impliqués dans le trafic dit triangulaire. Des éléments de cette hiérarchie qui, en gros, se maintint jusqu'en 1850 ont été identifiés pour le régime français.<sup>14</sup>

Au Québec, disions-nous, le premier *staple* (les pelleteries) se développa d'une façon assez similaire aux pêcheries terre-neuvières dont le rôle resta ici marginal. Le crédit accordé aux marchands locaux et aux traiteurs venait de la métropole et était dispensé sous forme de produits destinés soit à l'usage de la population ou sous forme de produits utilisés par les marchands pour aller quérir de plus en plus loin les fourrures auprès des Indiens. Comme l'agriculture de subsistance se développa au rythme de la croissance démographique et de la prise de possession du sol, il y eut dans les campagnes, étant donnée la taille de la famille rurale, un abondant réservoir de main-d'oeuvre saisonnière à bon marché. Fait important, ces travailleurs, une fois engagés par les traiteurs, furent, pour l'essentiel, rémunérés en argent, ce qui leur permettait à leur retour à la campagne d'acheter des produits importés, et de faire face à leurs obligations à l'égard des seigneurs et des curés. Car les redevances et les honoraires exigés par ceux-ci devaient être payés soit en travail (corvées), soit en nature (telles la banalité et la dîme), soit en argent (tels les mariages et sépultures),

14 J.F. Boshier, *The Canada Merchants, 1713-1763* (Oxford, 1987); Mathieu, *La Nouvelle-France et les Antilles*; Dale Miquelon, *Dugard of Rouen: French Trade to Canada and the West Indies, 1729-1770* (Montreal, 1978); et pour les années 1760-1850 voir Ouellet, *Economy, Class and Nation*.

soit sous les deux derniers modes (tels les cens et rentes et quête de l'Enfant-Jésus). Ces rapports devinrent encore plus complexes lorsque le blé eut un marché extérieur et devint un second *staple* susceptible de réduire l'offre de main-d'oeuvre rurale saisonnière. Alors les commerçants de pelleteries, afin de mieux contrôler les salaires, agrandirent leurs entreprises et innovèrent dans les modes de transport. Le monopole exercé par la plus grande d'entre elles, la *Compagnie du Nord-Ouest*, qui en vint à établir une sorte de maîtrise relative du réservoir d'engagés (saisonniers ou à l'année longue), fut le résultat de cette évolution qui visait aussi à lui assurer le contrôle des fournisseurs de fourrures dans l'ouest. On doit supposer que cette entreprise était en mesure de consentir des avances salariales en argent aux engagés saisonniers et à ceux qui allaient dans l'ouest pour plus d'une saison. Avec les aborigènes, la compagnie pratiqua d'abord le *troc* (*barter*). Puis, sans doute, lorsqu'elle eut des bases stables dans l'ouest, en vint-elle à recourir au *truck system* (*credit system*). Cette question est encore sans réponse.

Pourtant, de ce mouvement incessant de main-d'oeuvre en partance de Montréal vers le sud-ouest et le nord-ouest: un grand minimum de 230,000 hommes de 1660 à 1825, il est à peine question dans *Merchant Credit and Labour Strategies*. En effet, les trois textes relatifs à cette pénétration du continent vers l'intérieur par la traite des pelleteries portent sur les aborigènes, les missionnaires moraviens et la *Compagnie de la Baie d'Hudson*. Le premier de ces essais, "Missionaries as Traders: Moravians and the Inuit, 1771-1860", concerne les missionnaires moraviens qui, afin de mieux civiliser les Inuit, se convertirent eux-mêmes de 1771 à 1860 en commerçants et tentèrent de les enchaîner à la mission par le *truck system*. Les conséquences de ce mélange d'évangélisme et d'exploitation commerciale diffusé par les mêmes personnes furent, dit Carol Brice-Bennett dans "Missionaries as Traders: Moravians and the Inuit, 1771-1860", néfastes pour les pêcheurs et chasseurs Inuit. À vrai dire, ceux-ci tentèrent parfois d'échapper à cet univers mais, ajoute-t-elle: "The application of merchant credit to a people for whom debt was a concept of mutual obligation and support, rather than a calculation based on individual financial transactions, was ultimately destructive" (p. 246). Tout cela est fort intéressant mais, faute d'une analyse suffisante du contexte, ne rend pas compte de l'intensité de la compétition qui existait dans cette partie du golfe.

Toby Morantz, dans son essai sur "The Debt System in the James Bay Fur Trade", reprend ce thème de la *mutualité* chez les aborigènes mais elle se refuse quand même à les présenter comme des victimes de la *Compagnie de la Baie d'Hudson*. Les Cris, dit-elle, furent impliqués dans le *debt system* dès le XVIIe siècle et ils le restèrent jusqu'au XXe siècle, s'adaptant positivement à tous les changements dans les circonstances. Aussi longtemps que la concurrence régna en Nouvelle-France et dans le Québec d'avant 1821 entre les traiteurs de l'intérieur et, à l'extérieur, entre les marchands de Montréal et la *Compagnie de la Baie d'Hudson*, les Cris eurent le meilleur dans les échanges: payant moins cher pour les avances de marchandises faites avant la chasse et recevant plus au retour pour les pelleteries. Quand la concurrence s'estompa vers 1821, ce fut la compagnie qui, au contraire, eut l'avantage (p. 205) jusqu'à la reprise de la concurrence après 1880. Même à l'époque où la compagnie domina le marché et la distribution du crédit, dit Morantz, "the company could not dictate fully the hunting activities and productivity of the Cree"

(p. 212). Bien sûr, cette interprétation n'est pas sans rapport avec les débats actuels sur les aptitudes des autochtones au *self-government*. Elle a toutefois le mérite de montrer qu'ils ne furent pas tout à fait, quel que fut son poids, les victimes passives de l'exploitation, qui incontestablement leur fut infligée.

De son côté, dans son texte "The Decline of Paternalism in the Hudson's Bay Company Fur trade, 1870-1945", Arthur Ray, sans aller jusqu'à postuler des rapports d'égalité entre la compagnie et ses employés dans le système de *credit/barter*, insiste néanmoins sur l'aptitude des autochtones à faire des choix indépendants. Pourtant, son analyse est centrée sur un moment historique: l'ouest à l'époque où, après 1880, renaît la concurrence sur le marché de la main-d'oeuvre et où se produit l'épuisement des ressources en pelleteries. C'est alors que se manifeste l'intervention du gouvernement fédéral, que se construisent les chemins de fer et que se multiplient les paiements en argent. Ainsi, les conditions qui avaient favorisé depuis le XVII<sup>e</sup> siècle l'enracinement du *paternalisme* au sein de la compagnie, s'estompent de décennie en décennie et font éclater l'extrême vulnérabilité de la population autochtone: "a dying race", dit-on. Fait intéressant à noter, Ray explique que, même dans ces circonstances critiques, la vigilance des autochtones en ce qui regarde la défense de leurs droits n'eut d'égale, en dépit de débats internes, que la volonté de la compagnie de continuer à assumer les coûts sociaux habituels des employés, allant même jusqu'à consentir aux travailleurs des remises de dettes et une aide économique. À propos des motifs de la compagnie, tiraillée, avait-il admis, entre ses intérêts et ses responsabilités traditionnelles, Ray affirme cependant: "It simply could not risk the annihilation of the cheap native labour force it depended upon, even though it was losing the ability to control these workers by traditional means" (p. 2012.).

Le *truck system*, tellement répandu dans les pêcheries mais, semble-t-il, moins populaire parmi les engagés canadiens-français de la traite des pelleteries, fut aussi propagé dans les milieux ruraux québécois par l'entremise des commerçants des campagnes. Le marchand de campagne québécois des années 1780 issu de la commercialisation du blé fut, tel que Louis Michel le décrit,<sup>15</sup> non seulement celui qui achemina vers les marchés urbains et les ports les surplus de blé des seigneurs, des curés et des paysans excédentaires mais aussi celui qui faisait venir les produits importés, les vendait localement à crédit aujourd'hui et demain mais était payé plus tard en argent ou en produits de la ferme. Son rôle était donc multiple puisqu'il apparaissait, avec ou sans concurrents sur place, comme un dispensateur de crédit, parfois consenti en argent mais généralement attribué sous forme de biens de consommation ou de production. Ses clients se recrutaient dans toutes les catégories sociales: entrepreneurs, producteurs agricoles et simples consommateurs. Le remboursement avec intérêts, s'il avait lieu, l'était soit en numéraire soit en produits agricoles ou forestiers. Ce personnage était donc plus qu'un bienfaiteur de l'humanité et un initiateur de développement. Car, en pratiquant le crédit à ses risques mais pour son profit, il exerçait un pouvoir, jouissait d'un prestige et se livrait toujours à une certaine exploitation. Il n'est pas besoin d'adopter tous les

15 Louis Michel, "Le livre de compte (1784-1792) de Gaspard Massue, marchand à Varennes", *Histoire sociale/Social History* XIII, 26 (novembre-November 1980), pp. 369-98.

arguments dans le livre d'Allan Greer à propos de la conduite de Samuel Jacob,<sup>16</sup> pour se convaincre de ce fait.

La vision que propose Douglas McCalla, dans son essai du livre de Ommer, "Rural Credit and Rural Development in Upper Canada, 1790-1850", vise au contraire à mettre en cause une certaine imagerie marxiste de l'exploitation et du sous-développement. Vu par McCalla, le marchand de campagne serait plutôt le dernier maillon d'une chaîne de crédit capitaliste partant de Londres, passant par Montréal, qui suscita à la fois la croissance et la diversification économiques dans le Haut-Canada. Étant donnée la rareté de numéraire, son rôle quant à la diffusion du crédit sous forme de biens de production et de consommation était bien inspiré puisque ni les semences ni les autres besoins de la famille rurale ne coïncidaient avec les récoltes et les rentrées en espèces. La firme Barker et Stevenson de Picton qui sert à la démonstration de McCalla, pratiqua donc le *truck* et le *barter* (le troc). En 1829, par exemple, ses ventes à crédit se chiffèrent à 1801 livres alors que les rentrées de fonds sous forme de produits agricoles et forestiers ne s'élevèrent qu'à 563 livres. Si, pendant ce temps, l'endettement de la clientèle ne s'était accru de 384 livres, la firme aurait en outre reçu, tout cela d'après nos calculs (tableaux 1 et 2, pp. 259-61), 1,238 livres en espèces et non 854 livres comme la chose se produisit. Ce 854 livres de remises en espèces, égalant 60 pour cent des paiements de l'année, tend à prouver que, même à ce stade initial de son développement, le Haut-Canada (pas plus que le Bas-Canada) ne souffrait pas autant qu'on le prétend d'une pénurie de numéraire. Cette situation est peut-être attribuable en partie aux fonds apportés par les immigrants et à ceux dépensés pour la construction du canal Rideau. Quoi qu'il en soit, le fait est que cette entreprise, en plus de ravitailler les habitants de l'endroit en produits importés, acheminait vers les marchés extérieurs leurs surplus de production, composés de denrées agricoles dans une proportion de 76 pour cent en 1829. Dans les paiements en nature, ce pourcentage de denrées agricoles est encore plus élevé puisqu'il se tient entre 83 et 95 pour cent de 1829 à 1837. Cela signifie qu'à cette époque l'économie locale était active mais encore peu diversifiée. Ceci dit, même en admettant à la suite de McCalla que la concurrence obligeait la firme Barker et Stevenson à fixer raisonnablement ses prix, ne pourrait-on pas croire que, dans cet univers compétitif, il y avait quand même de la place pour une certaine domination des métropolitains, de leurs intermédiaires et, au niveau local, pour le paternalisme et un certain degré d'exploitation? D'ailleurs, la montée de l'endettement de la clientèle (tableau 1, colonne C, p. 259) indique que cette extension libérale du crédit à la production et à la consommation comportait des risques contre lesquels il fallait se prémunir. De là, à élargir un peu trop les marges de profits, il n'y avait qu'un pas.

Chose surprenante, dans ce Haut-Canada qui afficha une croissance démographique spectaculaire de 8.9 pour cent par an entre 1784 et 1850 contre 3.6 pour cent dans le sud des États-Unis, les marchands paraissent tellement *raisonnables* comparés à ces commerçants virginieniens frénétiques présentés par Michael L. Nicholls. La fièvre dont il est question dans "Competition, Credit and Crisis:

16 Allan Greer, *Peasant, Lord and Merchant: Rural Society in Three Quebec Parishes, 1740-1840* (Toronto, 1985).

Merchant/Planter Relations in Southside Virginia” concerne l’extraordinaire diffusion du crédit (le mot *truck* n’est même pas mentionné) aux colons par les firmes britanniques et les entreprises locales pendant la période pré-révolutionnaire. Féroce et souvent mortelle pour nombre de ces entreprises, la rivalité entre ces concurrents aurait eu néanmoins l’allure d’une sorte de course au progrès (p. 288). Il est vrai que les firmes britanniques furent plus prudentes que les autres dans l’attribution des avances aux producteurs et consommateurs (tableaux 1 et 2, pp. 281-2), suffisamment, en tout cas, pour qu’on puisse spontanément les mettre en tête des bénéficiaires de cette émulation dans la pratique de la vertu. Au contraire, selon Nicholls, les premiers gagnants, les vrais peut-être, furent les emprunteurs. Pour redresser cette thèse, disons que l’économie de la Virginie, une des plus dépendantes de la métropole, reposait d’abord sur un *staple*, le tabac, qui, en 1770, représentait 61 pour cent de la valeur des exportations. À cette date, les Britanniques accaparaient 87,5 pour cent de la propriété des navires entrant et sortant des ports du Maryland et de la Virginie, alors que, dans le cas de la Nouvelle-Angleterre, de New-York et de la Pennsylvanie, ce pourcentage variait entre 12 et 38 pour cent seulement.<sup>17</sup> À vrai dire, cette prolifération du crédit (*truck system*) avantageait d’abord les métropolitains et les plus gros producteurs agricoles de l’endroit (p. 281s.). Si les nouveaux colons en tirèrent quelques profits, il n’en fut pas ainsi de la bourgeoisie indigène qui s’en trouva freinée dans son développement. À tout prendre, ces colons furent-ils aussi ingrats que l’auteur le suggère (p. 289), lorsqu’après avoir appuyé l’indépendance, ils s’objectèrent au remboursement des dettes contractées avant guerre?

À lire ces deux auteurs, on a le sentiment que les *staples* en cause à ces deux endroits n’étaient ni le blé ni le tabac, mais le crédit dispensé en nature. Apparemment, cette version des événements serait d’autant plus justifiée qu’au début du XIXe siècle l’exploitation forestière, autre *staple* associé au *truck* selon bien des auteurs, devint dans les Maritimes, dans le Bas-Canada et, ensuite, en Ontario le ou un des éléments clefs de ces économies coloniales. Centrée d’abord sur le bois équarri, plus tard sur le bois de construction et, enfin, au XXe siècle sur la production de la pulpe et du papier, l’exploitation forestière devint avec le temps un lieu de transformation technologique. À l’ombre ou parallèlement à ces types d’exploitation, cheminèrent des activités importantes mais plus ou moins transitoires, telles la production de la potasse, des douves et, surtout, la construction navale, qui, par contre, déclinèrent ou disparurent à cause ou à défaut de changement technologique ou autre.

Dans les colonies atlantiques et le Bas-Canada, l’expansion accélérée de l’exploitation forestière déclencha une révolution du trafic portuaire intensifiant rapidement pendant un demi-siècle le contrôle, déjà considérable, que la métropole exerçait sur le transport des importations et des exportations. La construction navale bénéficia substantiellement de cette expansion. En 1846, selon Sager,<sup>18</sup> les colonies britanniques contribuaient pour la moitié du tonnage des nouveaux navires construits dans l’empire. À cette date, le tonnage de leurs navires enregistrés en Grande-

17 McCusker et Menard, *The Economy of British North America*, p. 192.

18 Sager, *Maritime Capital*, pp. 325, 46.



Bretagne se chiffrait à plus d'un demi-million de tonneaux. Notons toutefois que, plus encore dans le Bas-Canada que dans les Maritimes, ces vaisseaux étaient construits pour être vendus sur le marché britannique, ce qui, ajoute Sager, augmentait la dépendance de cette industrie à l'égard de la Grande-Bretagne pour les capitaux, les marchés, la main-d'oeuvre et les agrès.

Estimés à partir du critère imparfait de la croissance démographique, les effets économiques de l'exploitation de la forêt du Nouveau-Brunswick furent très significatifs puisque la croissance de la population (4.9 pour cent par an) y fut plus vigoureuse de 1805 à 1851 qu'elle ne l'avait été en Nouvelle-Écosse au XVIIIe siècle sous l'influence des pêcheries (un taux annuel de 4.3 pour cent de 1700 à 1780). Ces taux étaient d'ailleurs supérieurs au taux québécois de 2.9 pour cent pour les années 1805 à 1851. Ainsi, au Nouveau-Brunswick, le commerce du bois fut le véritable *staple* de la région. D'après Graeme Wynn, dans *Timber Colony*, sa performance était décidée en Angleterre et le message était acheminé par les marchands de gros des ports du Nouveau-Brunswick vers les entrepreneurs forestiers et les marchands de campagne oeuvrant à l'intérieur.<sup>19</sup> Comme le *truck system* était florissant, tant au niveau des entrepreneurs que des employés, le travail de ces derniers était tantôt rémunéré en argent tantôt par un crédit chez le marchand de campagne.<sup>20</sup> Au début, le climat était à la compétition mais, peu à peu, de grandes entreprises britanniques établirent leur emprise jusqu'à l'intérieur du territoire. Bien que crucial pour l'économie, cet ensemble d'activités ne constituait pas, aux yeux de Wynn, la base principale de la subsistance des habitants. Car, la participation des régions et des individus dans ce secteur était si inégale et sporadique que l'agriculture de la province, même en étant déficitaire, continua d'être le lieu où le colon et l'immigrant réalisaient leurs rêves d'indépendance. Aussi sa conclusion est-elle que le travail en forêt fut essentiellement une source d'"opportunities to the farmers, labourers, and poor immigrants".<sup>21</sup>

Après avoir revu les estimations faites dans le passé sur la participation de la population à cette industrie, Wynn affirme que, selon le recensement de 1825, seulement 30 pour cent des adultes mâles étaient engagés dans cette industrie. Pourtant, ce chiffre déjà significatif réfère uniquement à ceux qui gagnaient principalement leur vie dans les activités reliées à l'exploitation de la forêt. Ses remarques sur les bénéficiaires d'emplois forestiers tendent cependant à démontrer qu'en dehors de ce 30 pour cent un groupe fort nombreux d'individus au sein des familles d'agriculteurs et de pêcheurs participèrent d'une façon saisonnière ou occasionnelle ou différente soit à la coupe et au transport du bois équarri, soit à la préparation du bois d'oeuvre, soit à la fabrication de la potasse ou des douves, soit à la construction navale. À notre avis, le fait que ces activités n'étaient pas également réparties sur le territoire, n'entravait pas la participation d'une main-d'oeuvre par ailleurs flexible et se déplaçant aisément sur le territoire d'une saison à l'autre. À cet égard, les scieries constituaient plutôt une exception puisqu'elles en vinrent à

19 Graeme Wynn, *Timber Colony: A Historical Geography of Early Nineteenth Century New Brunswick* (Toronto, 1981), pp. 131ss.

20 Wynn, *Timber Colony*, p. 76.

21 Wynn, *Timber Colony*, p. 84.

recouvrir tout le territoire<sup>22</sup> et à recruter le plus gros de leur main-d'oeuvre localement. Au Nouveau-Brunswick comme en Gaspésie à la même époque, l'abondance des terres, la forte proportion des cultivateurs voués à la subsistance accentuèrent les possibilités de va-et-vient intersectoriel et attirèrent les immigrants.

Ce discours historique, qu'il dénonce les méfaits du *truck system* ou célèbre les bienfaits du crédit, est cependant à peu près homogène lorsqu'il s'agit de convaincre le lecteur que, dans ces sociétés coloniales, le numéraire jouait un rôle minuscule dans les échanges et la circulation des biens et services. Pourtant, le moindre effort de mise en perspective suffit à faire ressortir le caractère excessif de ce diagnostic. Car, dans tous les cas mais inégalement selon les colonies, les régions, les villes et les campagnes, la métropole et le gouvernement colonial affectèrent des sommes considérables aux dépenses civiles et, surtout, militaires. Non seulement le clergé de la Nouvelle-France était-il subventionné par l'état mais l'argent entraînait toujours pour une bonne part dans le paiement des droits seigneuriaux ainsi que des droits et honoraires parçus par les curés. Le fait est que les seigneurs et les curés ne pouvaient, et de loin, consommer tout ce qu'ils recevaient en nature et devaient l'écouler sur le marché. En plus des engagés pour la traite, nombreux aussi furent les artisans et les journaliers, surtout dans les villes, qui furent rétribués, pour l'essentiel, en espèces pour leur travail. De son côté, la *Compagnie des Indes occidentales* payait généralement en argent les fourrures qu'elle recevait à Québec. Il en fut de même, après 1770, lorsque Richard Dobie décida de se faire l'intermédiaire entre les commerçants locaux et Londres pour l'exportation des pelleteries. Car ces "brokers", eux-mêmes utilisant les *lettres de change* pour faire les remises à l'extérieur, manipulaient forcément les produits et la monnaie. Sans oublier le fait que chaque immigrant entrant dans la colonie ajoutait au stock monétaire et chaque nouvelle expérience tentée par les gouvernements coloniaux, qu'il s'agisse de la *monnaie de carte* ou des *billets de l'armée*, pour créer de la monnaie de papier signalait un problème mais ajoutait en fin de compte à la longue, parfois cahoteuse, marche vers une économie monétaire. C'est ainsi que l'expansion de l'économie forestière et de la colonisation agricole dans les Maritimes et le déplacement de l'espace économique du Bas-Canada vers le Haut-Canada eurent des effets décisifs sur la création des banques et le crédit consenti en espèces ou en monnaie de papier. Il n'en reste pas moins que, surtout dans les activités primaires, le *truck system*, bien que jouant un rôle de plus en plus marginal et confiné à certaines opérations, a survécu au colonialisme et à l'émergence d'une économie industrielle et monétaire jusqu'au XXe siècle.

Ceci dit, dans le Bas-Canada, on retrouve plus ou moins le même type de contrôle externe et de propagation du crédit vers l'intérieur qu'au Nouveau-Brunswick. À preuve, la comptabilité de ce marchand général de la paroisse Saint-Roch des Aulnaies qui pratique à la fois le *truck* et le *troc* et qui, au lieu de recevoir du blé en paiement des dettes, accepte des *billots* et ravitaille en biens de production et de consommation l'architecte local responsable de la construction de l'église qui, de son côté, paye ses ouvriers en argent mais leur attribue, comme cela se faisait dans le

22 Voir Wynn, *Timber Colony*, cartes, pp. 47, 106.

commerce des pelleteries, des rations de rhum. D'ailleurs, les entreprises britanniques qui eurent des succursales sur place, furent le plus souvent les mêmes que dans la colonie voisine et leur impact y fut aussi fortement régionalisé. Le bois équarri, acheminé comme les autres produits forestiers vers le port de Québec, était surtout tiré de l'Outaouais et, à un moindre degré, de certaines parties de la région de Québec alors que les douves et la potasse provenaient des localités où se faisaient encore des défrichements. Les scieries couvraient l'ensemble du territoire mais, comme la construction navale, elles étaient davantage concentrées dans la région de Québec. La croissance de la production, supérieure à celle de la population, fut, entre autres, facilitée par une augmentation encore plus considérable des effectifs de la main-d'oeuvre rurale disposée à se déplacer pour les travaux saisonniers en forêt ou ailleurs. En effet, dans la campagne seigneuriale, les problèmes agricoles et les pressions démographiques avaient, depuis le début du siècle, non seulement contribué à faire naître un substantiel prolétariat rural mais provoqué un accroissement important du pourcentage des paysans auto-suffisants et déficitaires en quête d'un salaire payé en argent. Ainsi, eux-mêmes ou des membres de leur famille, devinrent engagés dans le travail saisonnier soit sur place soit dans d'autres régions. C'est un fait qui ressort du livre de Claude Baribeau,<sup>23</sup> dans lequel il montre que, pour subsister et se tirer de leur endettement chronique à l'endroit du seigneur, les paysans étaient obligés dans la plupart des cas, soit de donner des corvées supplémentaires au seigneur soit d'aller chercher un salaire payé en argent dans les chantiers forestiers tout proches.<sup>24</sup>

Cette fonction de la famille rurale dépourvue de terre ou vouée à l'agriculture de subsistance en tant que pourvoyeuse de main-d'oeuvre à bon marché n'était pas confinée aux industries primaires. En effet, Gregory H. Nobles, soutient même que cette main-d'oeuvre aurait joué un rôle essentiel (p. 335) lors de l'émergence, pendant la première moitié du XIXe siècle, de l'industrie manufacturière en Nouvelle-Angleterre. Dans son étude "Merchant Middlemen in the Outwork Network of Rural New England", dans *Merchant Credit and Labour Strategies* il ne cherche aucunement à lier la croissance de ces industries au dynamisme des fermiers et des marchands ruraux. Au contraire, dit-il, le mouvement partait d'entreprises urbaines existantes (établies on ne sait par qui!) dans les domaines du textile, de la laine, du cuir, de la chaussure et de la chapellerie pour ensuite cheminer, parfois d'un intermédiaire à un autre, jusqu'au marchand de campagne et à la famille rurale: "that household manufacture was especially important among poorer families; that is, those with relatively limited holdings of real property" (pp. 340-1). Les personnes visées par l'entreprise pour certaines tâches étaient les femmes qui, tout en restant à la maison, se virent confier ce travail par le marchand local. Campé dans ce nouveau rôle d'intermédiaire, le marchand recevait, comme il le faisait déjà pour des productions d'un autre genre, les produits ainsi fabriqués en paiement des ventes effectuées à crédit à ces familles. Cette annexion partielle de la prochaine et lointaine campagne au processus manufacturier et de la manufacture au *truck system* rural

23 Claude Baribeau, *La seigneurie de la Petite-Nation, 1801-1850. Le rôle économique et social du seigneur* (Hull, 1983).

24 Voir aussi Normand Séguin et René Hardy, éd., *Forêt et société en Mauricie* (Montréal, 1984).

n'eut pas, raconte l'auteur, que des effets négatifs sur le plan local puisqu'elle solidifia temporairement la communauté rurale et retarda l'émigration de bien des femmes vers les villes. Nobles est donc très nuancé lorsqu'il pose le problème de l'exploitation et de l'oppression de ces ouvrières-clientes par le marchand: "He had to maintain a variety of roles and relationships in the community...and he could ill afford, either economically or socially, to become imperious or inflexible in his dealings with his customers" (p. 342). Le fait est que tout cela ne pouvait durer indéfiniment devant la nécessité où se trouva de plus en plus le manufacturier d'améliorer la qualité de ses produits et l'efficacité de sa main-d'oeuvre par la mécanisation et le travail à plein temps en usine (p. 343).

La Nouvelle-Angleterre dont Christopher Clark discute, est bien différente de celle de Nobles. Ainsi mise en perspective, dans "The Truck System in Nineteenth Century New England: An Interpretation", elle serait restée jusqu'en 1800 à la fois primitive et dynamique. Il s'agissait, dit-il, d'un lieu où l'agriculture était mal intégrée au marché même en 1820 (p. 321), où la monnaie était rare, même de plus en plus rare, et où l'accès à la propriété foncière était aussi universel que l'endettement. Dans cette société, cependant, une des institutions les plus puissantes et tenaces était le *truck system*. Car, tous, cultivateurs, journaliers, artisans et marchands échangeaient beaucoup; mais, le plus souvent, ils transigeaient du travail contre du travail, du travail contre des produits et du numéraire, du travail contre des matières premières, à tel point que la monnaie n'entrait que modestement dans leurs rapports. Naturellement, le marchand se trouvait au coeur de ce système qui, ainsi décrit, relevait autant de la *sociabilité que de l'activité économique*.

Mais, au début du XIXe siècle, les circonstances changèrent. Le besoin de stimuler la croissance économique revitalisa le *truck* et, de cette façon, rendit possible une marche naturelle vers l'industrie manufacturière. Amenée par le biais du *truck system*, celle-ci le fut aussi grâce à des personnages bien traditionnels qui en connaissaient tous les ressorts: d'un côté, l'artisan ou le propriétaire de moulin à carder, à fouler ou d'un autre type; de l'autre, le marchand de campagne. Pour étendre le *truck* au milieu manufacturier, les premiers n'avaient qu'à ajouter un magasin à la manufacture et le second une manufacture au magasin. "Payment for manufacturing labour in kind and on long accounts was simply an extension of an established pattern" (p. 320) dit Clark. Ces pratiques, presque généralisées, auraient recouvert toute la Nouvelle-Angleterre et n'auraient commencé à décliner qu'à partir de 1850 lorsque les immigrants, vinrent en nombre croissant composer la force ouvrière de ces manufactures. Clark admet que, dans un milieu compétitif, le *truck system*, une fois sorti de l'ère pionnière, peut n'avoir pas été aussi pernicieux économiquement qu'on s'est plu à le décrire mais il ajoute qu'on ne saurait pourtant éviter de poser à son sujet les "issues of power and morality" (p. 331).

Ces visions de Nobles et Clark paraissent inconciliables et le sont jusqu'à un certain point. Mais, pour y voir clair, il faut, croyons-nous, mettre d'abord l'accent sur des facteurs négligés par ces deux auteurs et qui, vers 1790, avaient déjà contribué à réduire l'offre de main-d'oeuvre saisonnière dans les campagnes: notamment, la transformation progressive et positive au XVIIIe siècle de l'agriculture de la région et la rareté croissante de terres auxquelles il faut ajouter l'urbanisation et l'attrait récent exercé par l'ouest sur les jeunes et moins jeunes en

quête de terres. Donc, vers 1800, alors que pointe une demande de travailleurs à plein temps et à bon marché pour l'industrie manufacturière, la Nouvelle-Angleterre fait face à une pénurie accrue de main-d'oeuvre non-qualifiée de toute catégorie. C'est cette rareté de la main-d'oeuvre qui expliquerait dans un contexte de forte compétition l'extension du *truck system* au secteur manufacturier, peut-être, dans le but de mieux s'approprier les trop rares travailleurs disponibles sur place (des femmes) dans les campagnes et ceux arrivés en ville (fort souvent des femmes).

Pour avoir une image complète de cette évolution, il faut aussi, bien sûr, tenir compte de ce qui se passait dans les régions limitrophes et en Europe occidentale où se constituaient d'énormes réservoirs d'émigrants à la recherche de terres ou d'emplois à plein temps rémunérés en espèces. En effet, après 1815, l'immigration irlandaise qu'elle arrive aux États-Unis directement ou via le Canada, commença à avoir des effets significatifs sur l'offre de main-d'oeuvre à bon marché en Nouvelle-Angleterre. En même temps, dans le Bas-Canada, non seulement l'immigration révolutionna l'équilibre entre les groupes ethniques dans les villes au profit de la main-d'oeuvre immigrante; mais, parmi les immigrants irlandais pauvres à destination du Haut-Canada, il s'en trouva un grand nombre qui poursuivit sa marche et alla grossir le contingent ouvrier de la Nouvelle-Angleterre. C'est aussi le moment où, dans le Bas-Canada, se formait un prolétariat rural francophone dont les effectifs continuèrent leur ascension, même lorsqu'après 1850 s'engagèrent l'urbanisation, l'industrialisation et même la mécanisation des fermes dans les vieilles localités. Des années 1851 à 1911, nous estimons l'exode rural francophone à 1,327,393 personnes, dont 417,762 allèrent vers les villes québécoises en formation et 910,231 émigrèrent soit vers les États-Unis soit vers les autres provinces canadiennes. Ces émigrants francophones pauvres, dont l'accès à Montréal était limité par les immigrants étrangers, se dirigèrent en très grand nombre vers la Nouvelle-Angleterre industrielle pour s'y tailler une place auprès de la main-d'oeuvre irlandaise: certainement pas en offrant leurs services à un taux plus élevé que les autres. En 1860, la force ouvrière du nord-est des États-Unis engagée dans le textile, la laine, le cuir et la chaussure se chiffrait à 300,000 individus et la population francophone de la Nouvelle-Angleterre ne se montait encore qu'à 37,420. En 1911, celle-ci atteignait le demi-million. Sachant que ces immigrants étaient davantage intéressés à être rémunérés en monnaie plutôt qu'en marchandises à une époque où progressait une économie monétaire, on s'étonne moins du déclin du *truck system* dans ce secteur et ailleurs.

Les contributions de Brière et Ryan et de Ommer et ses collaborateurs à l'histoire économique et sociale sont d'autant plus capitales qu'elles portent sur des aspects essentiels du développement des sociétés coloniales et non-coloniales à l'époque pré-industrielle. Comme notre analyse vise à faire ressortir l'ampleur du *travail saisonnier* et que leurs oeuvres ne couvrent pas également tous les secteurs de l'économie, nous avons étendu notre enquête à quelques oeuvres supplémentaires susceptibles de mieux révéler la complexité des rapports entre colonialisme, *staple*, crédit, travail saisonnier, salariat, développement et sous-développement.

On pourrait sans doute, en se fondant sur le concept d'échange inégal, mettre de l'avant une théorie si drastique de la colonisation qu'à la fin du processus colonisateur le centre, en tirant tous les bénéfices de son côté, aurait simplement vidé la périphérie de sa substance. Ainsi manipulé, le *truck* aurait même perdu en cours de

route sa fonction de crédit à la production. Mais, cette façon de voir les choses inspirée des théories du *développement du sous-développement*, réfère, ainsi que l'atteste le livre de Brière, *non à la colonisation mais à la pré-colonisation*. En tout cas, elle n'explique pas comment sont apparues les bourgeoisies locales et comment certaines colonies sont devenues des centres. En effet, de la plupart de ces études, se dégage la conclusion que la colonisation débute vraiment avec la sédentarisation et repose sur un partage, en principe à l'avantage de la métropole, des profits entre métropolitains et colons. Mais, comme le cas de la Nouvelle-Angleterre le dit bien, ce partage n'est pas partout, également et indéfiniment favorable à la métropole. D'un lieu à un autre, le rythme du développement dépend aussi des ressources du milieu, des conditions géographiques et climatiques locales, des encadrements institutionnels et, finalement, des structures sociales.

On pourrait aussi partir du concept de *staple trap* exposé par Mel Watkins. Appliqué avec nuances, ce modèle pourrait peut-être rendre compte de la lenteur du développement à Terre-Neuve, à Gaspé, au Nouveau-Brunswick et en Virginie; mais, ultimement, à s'en tenir trop strictement au modèle, on se heurterait, sans doute au cas québécois mais plus certainement au cas ontarien qui semble plutôt illustrer la vision innisienne du *staple* utilisée par John McCallum. Nuançant ce concept de *staple trap*, Rosemary Ommer soutient que ni le *staple* ni les ressources du milieu ne furent en eux-mêmes les véritables causes du sous-développement, mais la façon dont le *staple* fut géré par les marchands métropolitains et ceux qui agissaient pour eux sur place. Si cela est vrai, le lien entre colonialisme et *staple* ne serait pas aussi intime qu'on l'a dit.

Ainsi, pour Ommer, comme pour plusieurs de ces auteurs, l'instrument privilégié d'exploitation des colons par les métropolitains et leurs agents aurait été le *truck system*. C'est en misant sur l'endettement des colons par des avances de marchandises que des marchands aux racines métropolitaines s'assurèrent un contrôle presque absolu sur eux et leur production. Ainsi présenté, le *truck system* constituait la cause essentielle du sous-développement chronique en milieu périphérique. Une telle interprétation suppose que ces métropolitains avaient réussi à établir un monopole étanche sur les importations et les exportations. Mais, à Gaspé comme ailleurs, il y eut presque toujours une forte compétition pour le *staple* et la main-d'oeuvre de la part des marchands locaux et de ceux de l'extérieur. Ceci dit, on ne saurait suivre jusqu'au bout le raisonnement de ceux qui, pour mieux célébrer les vertus du crédit comme source du développement ou source de sociabilité, se refusent à admettre que, plus ou moins selon les lieux, la pratique du crédit et du *truck* donna effectivement lieu à une certaine exploitation et contrôle des travailleurs et qu'elle fut créatrice de pouvoir et de prestige dans les communautés rurales et urbaines.

Il n'en reste pas moins que la pratique du *truck system* fut associée à la diffusion du crédit en milieu colonial, qu'elle proliféra davantage dans les activités primaires et qu'elle fut dictée par la pénurie relative de numéraire et de monnaie dans ces économies pré-industrielles. Pour rendre compte de cette structure, il est souvent question de la rareté de main-d'oeuvre; mais, comme il ressort de notre analyse et, implicitement ou explicitement de la plupart de ces études, il s'agit en réalité d'une rareté de main-d'oeuvre qualifiée, à plein temps et à bon marché. À la suite d'un

examen attentif des rapports entre le secteur agricole, en tant que réservoir de main-d'oeuvre saisonnière à bon marché pour les pêcheries, les pelleteries et l'exploitation forestière, on peut néanmoins constater qu'il existe à cet égard une grande flexibilité quant à la capacité des membres des unités familiales de combiner des activités diverses et de se déplacer d'un secteur à l'autre selon les saisons. Au terme de cette analyse, est-il besoin de rappeler le rôle capital de cette main-d'oeuvre saisonnière pour le développement et l'intégration économique en milieu colonial et pré-industriel.

FERNAND OUELLET