

## **Le blocus continental (1806-1814)** **Son impact sur le Canada**

Sylvain Pagé

Number 81, Spring 2005

La famille Bonaparte et le Québec

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/7117ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Pagé, S. (2005). Le blocus continental (1806-1814) : son impact sur le Canada. *Cap-aux-Diamants*, (81), 18–21.

# LE BLOCUS CONTINENTAL (1806-1814)

## SON IMPACT SUR LE CANADA

PAR SYLVAIN PAGÉ

«Les tempêtes nous ont fait perdre quelques vaisseaux après un combat imprudemment engagé.» C'est par ce communiqué laconique adressé aux assemblées, le 2 mars 1806, que Napoléon annonce aux Français la défaite navale de l'escadre franco-espagnole survenue à Trafalgar un peu plus de quatre mois auparavant, soit le 21 octobre 1805. Ce jour-là, au large des côtes espagnoles, Napoléon a perdu le gros de sa marine de guerre : 22 vaisseaux pris ou coulés, plus de 4 500 tués, 2 500 blessés et 7 000 prisonniers. Le désastre est d'autant plus cinglant qu'il est sans retour. La flotte française ne compte plus qu'une trentaine de vaisseaux de ligne contre les 140 de la Royal Navy. Voilà qui

veut dire que la France ne peut plus faire la guerre d'escadres et qu'elle perd toute initiative stratégique sur les mers. À moyen terme, Trafalgar signifie que la France perd aussi son réseau colonial et la possibilité de rattraper un jour le commerce maritime de



■  
Horatio Nelson (1758-1805). Cet amiral britannique remporta sur les Français les victoires navales décisives d'Aboukir, en 1798, et de Trafalgar, en 1805, où il fut tué. En 1809, on lui élève un monument rue Notre-Dame à Montréal. (*Nos racines*, n° 48, p. 953). (*Notre-Dame Street, Montreal*, R.A. Sproule dessinateur; W.L. Leney, graveur; A. Bourne, éditeur, 1830. Musée royal de l'Ontario).



son concurrent britannique. Dernière – et plus grave – conséquence : Napoléon doit définitivement renoncer à l'invasion de l'Angleterre. On ne le sait pas encore, mais en ce jour gris d'octobre 1805, les Anglais ont gagné la guerre.

### LE BLOCUS CONTINENTAL

Un an plus tard, en novembre 1806, Trafalgar ne paraît pourtant plus qu'un mauvais souvenir. En fait, Napoléon est alors au zénith de sa gloire. Après l'Autriche, la Prusse et sa couronne d'États vassaux tombent dans sa besace à la suite d'une campagne éclair. Ne reste plus que la Russie, et son tour ne saura tarder. Napoléon domine dorénavant l'Europe continentale. Pourtant, l'Empereur ne peut s'illusionner : toutes ces victoires ne comptent pas sans le triomphe ultime; celui sur l'Angleterre. Or, cette dernière demeure bien à l'abri derrière la Manche et paraît plus que jamais déterminée à lui nuire. C'est pourquoi Napoléon modifie dès lors sa stratégie militaire pour y ajouter l'arme économique. S'il ne peut menacer directement l'Angleterre avec ses armées, il s'appliquera à «verrouiller» l'Europe pour empêcher le commerce britannique d'y pénétrer. Il espère ainsi casser les reins de cette «nation de boutiquiers» en la privant de ses débouchés continentaux et en entravant ses affaires avec les pays neutres. Le 21 novembre, à partir de Berlin qu'il occupe, Napoléon décrète le blocus continental, système<sup>1</sup> qui met au ban le commerce anglais dans tous les pays sous domination française. Au même moment, il fait occuper les principaux ports de la Baltique d'où il chasse les agents des compagnies britanniques. Plus qu'un système, «le blocus devient même une véritable obsession après 1806; il guide sa politique d'annexion comme les orientations de sa diplomatie. C'est dans cette perspective que sont signés les traités de paix de 1807 qui obligent la Prusse et la Russie à entrer dans le système continental, de même que les États scandinaves. C'est aussi au nom de la défense des côtes européennes qu'est entreprise la conquête du Portugal et, par contre-coup, celle de l'Espagne. C'est également l'un des prétextes avancés pour occuper Rome et les États pontificaux, en 1808. Ce sera en 1810 la raison de l'annexion de la Hollande et des côtes de l'Allemagne du Nord»<sup>2</sup>.

### UNE MANNE POUR LE CANADA

Le blocus a beau comporter de nombreuses failles, il entravera sérieusement le commerce britannique et occupera une bonne partie des délibérations du Cabinet à Londres. Pour pallier les effets négatifs du sys-

tème napoléonien et assurer le développement de son économie, l'Angleterre doit réagir rapidement. Un de ses principaux problèmes consiste à maintenir la suprématie de la Royal Navy : en fermant aux Anglais les ports de Dantzig et de Memel dans la Baltique, Napoléon a en effet «mis la hache» dans le plus lucratif marché de bois au monde et bloqué l'accès à ce territoire d'approvisionnement séculaire de la marine britannique. Londres opte aussitôt pour la seule solution viable : ses colonies du Canada. Celles-ci sont donc appelées à lui fournir le bois dont dépendent ses marines, celle marchande et celle de guerre. C'est dans ce but que la métropole, afin de stimuler le marché canadien, abolit tous les tarifs douaniers sur le bois en provenance d'outre-Atlantique. Ces mesures ont un effet quasi immédiat dans les colonies et entraînent l'essor des chantiers navals de Québec et de Halifax, de même que celui des territoires de coupe de bois au nord du Saint-Laurent et dans les provinces de l'Atlantique. Ces territoires approvisionnent à la fois Québec et les convois en partance pour les chantiers maritimes de la métropole. «Après 1804, les expéditions de bois en provenance de l'Amérique du Nord britannique se multiplient par mille en cinq ans. C'est, de toute évidence, un commerce en serre chaude, né dans des circonstances spéciales. Il ne faut donc pas s'étonner si ceux qui le pratiquent cherchent à fortifier leur entreprise. Ils y parviennent en obtenant un tarif préférentiel qui donne aux producteurs coloniaux un avantage substantiel sur leurs concurrents étrangers; le bois de l'Amérique du Nord britannique se vend ainsi sur un marché entiè-

La demande accrue de bois par la Grande-Bretagne et l'expansion de la construction navale entraînent une hausse des activités des moulins à scie de la région de Québec comme celui de Peter Patterson, à la chute Montmorency. Gravure de 1819. (Archives nationales du Canada).



## UN IMPACT ÉCONOMIQUE REMARQUABLE

Le développement de l'industrie du bois au Canada aura de nombreuses conséquences sur la vie sociale du pays. Alors que la ressource forestière devient l'Eldorado canadien, la nouvelle donne économique fait qu'il devient plus payant d'aller couper du bois que de poser des pièges, ce qui contribue à un déclin marqué du commerce des pelleteries partout dans l'est du continent. Les marchands de fourrure de Montréal en viennent ainsi à dépendre quasi exclusivement des territoires d'approvisionnement au nord des Grands Lacs ainsi que dans le Nord-Ouest.<sup>4</sup> Certes, ce secteur traditionnel de la vie économique et culturelle du Canada avait déjà amorcé son déclin à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais on peut dire que c'est le blocus qui lui a porté le coup de grâce. Un autre secteur fortement touché par ces bouleversements économiques est celui tout aussi séculaire de l'agriculture. Jusqu'à fort récemment, le Bas-Canada vendait tous les surplus de blé qu'il dégagait à la Grande-Bretagne mais, à partir de 1803, à la suite d'une série de mauvaises récoltes et à une augmentation des coûts de transport, les défaillances de la production coloniale vont devenir trop importantes pour maintenir ce marché. L'arrivée du bois comme solution de rechange entraîne donc de nombreux fils d'habitants à délaisser la terre pour se faire bûcherons, débardeurs, draveurs, convoyeurs ou manœuvres dans les scieries ou les chantiers de construction navale. De revenu d'appoint, le travail dans ce domaine devient bientôt le principal gagne-pain pour plusieurs. Ce faisant, le Haut-Canada et les États-Unis viennent suppléer au manque à gagner dans le secteur agricole du Bas-Canada et assurent l'approvisionnement alimentaire de ce dernier. En fait, la première décennie des années 1800 annonce le déclin chronique de ce secteur et la crise qui culminera au cours des années 1830.

## CONSÉQUENCES SOCIALES

Le «cycle du bois» qui débute alors a pour principale conséquence sociale d'apporter une nouvelle – et relative – aisance financière dans les centres urbains ainsi que dans les campagnes du Canada. La petite bourgeoisie locale en profite à plein et ses rangs gonflent; les masses se prolétarisent et jouissent de salaires qui augmentent avec les tarifs du bois. Voilà qui crée un changement dans les mœurs. Ce qui était autrefois considéré comme du luxe apparaît maintenant comme nécessaire : le marché local explose afin de combler la demande qui ne cesse de croître envers les produits importés de toutes sortes –

rement protégé. Pour les colonies, les conséquences sont énormes. Partant du Saint-Laurent et du Nouveau-Brunswick, de Pictou et de l'Île-du-Prince-Édouard, des centaines de vaisseaux naviguent avec des cargaisons de bois d'œuvre. Bref, c'est une époque d'expansion économique<sup>3</sup>. Plus du quart de la marine marchande britannique est bientôt assigné au transport des produits du bois canadien vers l'Angleterre. En 1810, ce marché constitue plus de 75 % des exportations canadiennes. Outre le bois, le Canada exporte aussi du goudron, de la poix, du chanvre pour les cordages ainsi que d'autres matériaux nécessaires à la construction et à la finition de navires. La croissance du volume des échanges est impressionnante. En 1803, le total des expéditions dans le port de Québec s'élève à 11 000 tonneaux; en 1810, il sera passé à plus de 150 000. En 1805, avant le décret du blocus, 170 navires transportant 26 000 tonnes ont quitté le port de Québec. En 1810, ce total passera à 661 navires, transportant 144 000 tonnes au total. Les colonies britanniques de l'Atlantique profitent elles aussi de cette manne. À Halifax, principale base de la Royal Navy dans l'Atlantique Nord, la construction navale connaît un essor remarquable. Le Nouveau-Brunswick se développe lui aussi grâce à cette conjoncture favorable : le pin et le sapin de la vallée du fleuve Saint-Jean viennent remplacer le bois de la Baltique pour le lambrissage et la finition intérieure des navires de la Royal Navy. En 1807, soit l'année de l'imposition des tarifs préférentiels, 156 navires transportant 27 430 tonnes de bois ont quitté le Nouveau-Brunswick. En 1810, ce total est passé à 410 navires et 87 690 tonnes.

Favorisé par le blocus continental, le commerce du bois avec la Grande-Bretagne se poursuivra pendant plusieurs décennies. William Henry Bartlett. *Dépôt de bois près de Québec, au Bas-Canada, vers 1838.* (Collection privée).





Le «cycle du bois» a pour principale conséquence sociale d'apporter une nouvelle et relative aisance financière dans les centres urbains ainsi que dans les campagnes du Canada. *Habitants in their Summer Dress*. Dans John Lambert's *Travels Through Canada and the United States... 1806, 1807, and 1808*. London, 1814).

surtout des articles ou denrées de consommation quotidienne. Entre 1808 et 1812, le volume des importations au Bas-Canada seulement gonfle de 251 % par rapport à la période 1803-1807. Le développement d'une industrie locale devant satisfaire à ces nouveaux besoins se fera attendre pendant un certain temps encore, mais une tendance s'amorce qui prendra de l'ampleur durant toute la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et qui témoigne de l'amélioration du niveau de vie pour une majorité des habitants du Canada.

#### EN CONCLUSION

La guerre de 1812-1814 entre la Grande-Bretagne et les États-Unis de même que l'invasion d'une partie du territoire canadien durant ce conflit viendront ralentir la croissance économique du pays, mais ce ralentissement ne sera que passager. En 1815, on peut déjà dresser un bilan positif de l'épisode napoléonien au Canada. L'industrie du bois se maintiendra quelques décennies encore, malgré la fin des tarifs douaniers préférentiels. En définitive, ces années auront largement contribué à façonner un Canada plus dynamique, économiquement et socialement. Le blocus continental napoléonien – de par ses répercussions multiples – aura joué un rôle de taille dans la redéfinition de l'orientation de la colonie et aura amené celle-ci à entreprendre le virage de la révolution industrielle plus rapidement qu'elle ne l'aurait fait autrement. Voilà son principal mérite de ce côté de l'Atlantique. ♦

#### Références :

1. Jacques Olivier Boudon. *Histoire du Consulat et de l'Empire*. Paris, Perrin, 2003, p. 301-302. «Les îles Britanniques sont déclarées en état de blocus» d'après le premier article du décret. En fait, le mot est trompeur puisque «blocus» évoque l'idée que la marine française va dès lors empêcher tout trafic le long des côtes anglaises et retenir les navires d'Albion dans leurs ports. C'est néanmoins une tâche impossible pour la France en raison de la toute-puissance de la Royal Navy sur les mers depuis Trafalgar. Comme le remarque l'historien, le terme de «système continental» est plus approprié que celui de «blocus» puisque «système» sous-entend un effort commun pour écarter l'Angleterre du commerce continental, ce qui est en réalité la volonté de Napoléon. L'expression «blocus continental» apparaît quant à elle pour la première fois dans le *15<sup>e</sup> Bulletin de la Grande Armée*, repris, le 30 octobre 1806, par le *Moniteur*.
2. Jacques Olivier Boudon. *Ibid.*
3. Craig Brown. *Histoire générale du Canada*. Montréal, Boréal Compact, 1990, p. 242
4. Notons que ce territoire semble avoir atteint à la même époque son point de rupture, la ressource étant épuisée presque totalement dans l'est du pays. En somme, le bois se présente justement au moment où la fourrure devient de moins en moins attrayante.

■  
Sylvain Pagé enseigne au collège Marianopolis de Montréal. Diplômé de l'Université McGill, il a soutenu une thèse de doctorat en études françaises à l'Université de Montréal. Il prépare actuellement un essai sur le mythe de Napoléon chez les romantiques.

#### Pour en savoir plus :

- Jacques-Olivier Boudon. *Histoire du Consulat et de l'Empire*. Paris, Tempus, 2003, 512 p.
- Craig Brown. *Histoire générale du Canada*. Montréal, Boréal Compact, 1990, 694 p.
- Jean Hamelin. *Histoire du Québec*. Montréal, Éditions France-Amérique, 1977, 538 p.
- Jacques Lacoursière. *Histoire populaire du Québec*, tome 2, Sillery, Septentrion, 1995, 448 p.
- Thierry Lentz. *Nouvelle histoire du Premier Empire*. Paris, Fayard, 2002, 607 p.
- Sylvain Pagé. *L'Amérique du Nord et Napoléon*. Paris, Nouveau Monde Éditions, 2003, 208 p.