

et autres pièces de bois servant à la construction des navires avait commencé, mais ne s'exerçait alors que pour le compte du gouvernement; rien ne prouve l'existence durant le régime français d'un commerce d'exportation de bois à travers l'Atlantique, pratiqué par des particuliers. Toutefois, certains commerçants expédiaient aux Antilles françaises de petites cargaisons de bois, notamment des mer rains de tonnellerie.

De bonne heure, la nouvelle colonie entreprit la construction des navires. La bri-antine Galiothe fut lancée à Québec en 1663 et il est probable qu'à partir de ce moment, peu d'années s'écoulèrent sans donner naissance à un ou plusieurs petits navires. Sous l'intendant Hocquart (1729-1748) la colonie prospéra; en certaines années les constructeurs avaient en chantier jusqu'à dix navires à la fois; ils étaient destinés soit à être vendus en France, soit à être affectés au commerce des Antilles ou de l'Île Royale. Au cours de la décade 1740-1750 on entreprit même la construction des vaisseaux de guerre, laquelle, au dire des contemporains, eut pour effet de suspendre le travail des petits constructeurs.

Après la conquête par l'Angleterre, l'horizon du commerce canadien s'élargit, la nouvelle colonie étant admise à jouir de tous les avantages des marchés britanniques, lesquels comportaient alors des primes substantielles et un tarif très favorable aux bois coloniaux. Ces avantages avaient un caractère purement politique, leur but étant d'affranchir la Grande-Bretagne de sa dépendance à l'égard des pays baltes pour les bois indispensables à sa marine et, par conséquent, à son existence nationale. Ainsi stimulé, ce commerce se pratiquait depuis longtemps déjà, mais sur une petite échelle, avec les colonies américaines; après 1763, la colonie de Québec commença à en prendre sa part. Dès ce moment et au cours de la période qui s'écoula jusqu'à 1800, le pin de Québec avait conquis les marchés anglais et était devenu familier à tous les marchands de bois de Londres. Cependant, les primes destinées à encourager ce commerce ne furent jamais assez élevées pour contrebalancer les avantages géographiques résultant du voisinage de la mer Baltique, si bien que les expéditions canadiennes n'avaient pas acquis une grande importance vers la fin du dix-huitième siècle.

La colonisation d'Ontario après 1783 et les défrichements considérables qui en furent la conséquence auraient certainement donné un grand essor à l'industrie du bois, si ce bois avait eu un débouché; malheureusement, il n'en existait pas. Il en était autrement aux États-Unis; ce pays manquait également de débouchés à l'étranger, cependant le peuplement de l'est absorbait toujours les bois provenant des nouvelles régions de l'ouest. Au Canada, l'est demeura une source d'approvisionnement et ce furent les nouvelles régions elles-mêmes qui, par la suite, consommèrent un énorme volume de bois.

Mais la situation européenne devait changer du tout au tout cet état de choses. L'approvisionnement des marchés britanniques était toujours à la merci d'une guerre, aussi les guerres napoléoniennes, auxquelles prirent part presque tous les pays européens, constituèrent bientôt une dangereuse menace. Les bois arrivaient sans entraves au Royaume-Uni jusqu'à ce que la Russie acceptât le décret de Berlin et que la Suède fut forcée d'adhérer au système continental. En 1808, Napoléon, alors triomphant, réussit, au moins temporairement, à supprimer les exportations des bois de la Baltique en Angleterre. Par exemple, la Grande-Bretagne qui, en 1806, avait importé environ 215,000 charges (129,000 M.P.) de bois équarri n'en recevait plus que 25,000 charges (15,000 M.P.) en 1808. Ce blocus était tout aussi efficace et aussi dangereux que celui exercé au cours de la dernière guerre par les sous-marins allemands. Sans bois, il était impossible d'entretenir les