

que et aux fréquentes attaques des Anglais. En fait, quoique la politique coloniale de la France sous l'ancien régime tendit à empêcher la fabrication au Canada de toutes les marchandises que la mère patrie pouvait lui procurer, l'incertitude des transports causée par les guerres coloniales du moment—pendant les 74 années écoulées entre 1689 et 1763, la France et l'Angleterre furent en guerre durant 34 ans—amenèrent un relâchement de ces restrictions. En 1705, un convoi ayant été capturé par les Anglais, les colons furent acculés à la nécessité de fabriquer du drap grossier, au moyen des seules fibres qu'ils pouvaient se procurer, telles que l'ortie canadienne et l'écorce intérieure du tilleul. Cet événement donna naissance à l'élevage du mouton et développa la fabrication domestique des étoffes du pays. La colonie, qui ne comptait que 1,820 moutons en 1706, en avait 12,175 en 1720, 28,022 en 1765, 84,696 en 1784 et 829,122 (dans le Bas Canada seulement) en 1827. Cet accroissement des troupeaux ovins donne approximativement la mesure du développement de la fabrication des tissus de laine. D'après un recensement, il existait en 1827, dans le Bas Canada, 13,243 rouets; la population avait fabriqué 1,153,673 aunes de droguet, 808,240 aunes de flanelle de ménage et 1,058,696 aunes de toile de ménage. En 1842, le Haut Canada produisit 433,527 verges de droguet, 166,881 verges de toile de ménage et 727,286 verges de flanelle de ménage et, en 1848, 624,971 verges de drap foulé, 71,715 verges de toile et 1,298,172 verges de flanelle. En 1851, la Nouvelle-Écosse produisit 119,698 verges de drap foulé, 790,104 verges de droguet et 219,352 verges de flanelle. Cette production domestique de tissus ne constituait pas une concurrence sérieuse aux étoffes importées du Royaume-Uni, mais elle avait pour avantage de fournir aux filles des premiers colons une utile occupation à leurs foyers.

A une époque où les navires étaient construits en bois, un pays comme le Canada, où le bois était si abondant, paraissait tout indiqué pour leur construction. Pontgravé construisit deux petits navires à Port Royal en 1606 et un à Tadoussac en 1608. En 1666, Talon construisit pour son propre compte un vaisseau de 120 tonneaux et en 1672 un navire de 400 à 500 tonneaux était en chantier à Québec. Les chantiers des constructions navales du Canada travaillaient soit pour la marine française, soit pour le commerce des Antilles. Sous le régime britannique, la construction navale se développa sur une large échelle dans le Québec et le Nouveau-Brunswick, cette industrie atteignant l'apogée de sa prospérité vers 1865, date à laquelle furent enregistrés 105 navires, ayant tous ensemble un tonnage de 59,333 tonneaux et construits dans la province de Québec. Plus tard, les navires en fer et en acier supplantèrent graduellement les navires en bois; depuis ce temps les forêts du Canada ont fourni les matières premières à la grande industrie de la pulpe et du papier et à quelques autres importantes industries.

L'exploitation des mines est relativement récente; cependant, on exportait le minerai de fer dans la région du Saint-Maurice dès 1733 et des hauts fourneaux, construits en 1737 pour la fonte du fer, travaillèrent sans interruption jusqu'en 1883. Le fer et l'acier servant aux industries canadiennes, de même que le charbon qui leur fournit la force motrice, proviennent pour la plus grande partie des États-Unis, principalement parce que les principaux centres manufacturiers du pays sont situés dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent, c'est-à-dire à portée des sources d'approvisionnement de la houille et du fer des États-Unis et fort éloignés des houillères et des aciéries des Provinces Maritimes. Depuis quelques années l'usage sans cesse croissant de l'électricité comme force motrice tend à supplanter partiellement le charbon, mais la grande masse de fer en gueuse employé dans la métallurgie canadienne sort actuellement des hauts fourneaux canadiens.