

que vers le milieu du dix-neuvième siècle, cette préférence étant alors presque complètement évanouie, ces chantiers construisaient des navires meilleurs et plus solides. La décadence qui les atteignit plus tard est imputable à d'autres causes, principalement à leur impuissance à soutenir la concurrence des navires à vapeur, construits de fer et d'acier.

Tous les actes de concession de terres domaniales contenaient une clause réservant formellement en faveur du gouvernement tout le bois susceptible de servir à la construction des navires; c'était à peu près l'unique mesure gouvernementale régissant l'abatage du bois jusqu'aux environs de 1830. En principe, l'abatage du bois devait être autorisé par l'Amirauté, qui délivrait des permis à cet effet, mais en réalité une quantité considérable d'arbres étaient coupés sur les terres domaniales par des individus dépourvus de tout titre et de tout droit. Cette fraude se pratiquait avec le plus de facilité dans la vallée de l'Ottawa, en raison de l'incertitude de l'origine du bois ainsi coupé sur les confins des deux provinces. En l'année 1826, on tenta de réglementer ces opérations; vers le milieu du siècle, des directives précises de l'exploitation forestière étaient esquissées.

Notre commerce d'exportation en Grande-Bretagne se développait très rapidement, au détriment du commerce des pays baltes, car une crise industrielle se manifesta immédiatement après la guerre et la capacité de consommation des marchés britanniques demeurait stationnaire. En 1820, la crise économique s'accroissant, la population se plaignait amèrement du poids des taxes et commençait à s'agiter. La préférence accordée aux bois coloniaux fut violemment attaquée; cette question fut débattue durant toute une génération, avec autant d'acharnement que les lois sur le blé, discutées en même temps. En 1821, cette préférence fut légèrement réduite, mais nonobstant les tentatives de révision aussi fréquentes que vigoureuses faites par les libres-échangistes et les négociants faisant le commerce des bois de la Baltique, elle défia toutes les attaques jusqu'en 1842, date à laquelle Sir Robert Peel, cédant à la pression de l'opinion publique et des nouvelles doctrines économiques, la réduisit d'environ moitié. De nouvelles réductions suivirent au cours des années suivantes, notamment en 1846, si bien qu'en 1850 cette préférence n'existait plus guère que de nom. Elle fut finalement abolie en 1860. Depuis le milieu du siècle, le commerce des bois canadiens dut donc se soutenir par ses seuls moyens, étant désormais privé de toute faveur tarifaire. L'effet de l'abolition des "droits différentiels" présente une étude fort intéressante. Chaque réduction successive semble avoir eu sur les exportations canadiennes une répercussion identique. Le commerce diminuait sensiblement durant la saison qui suivait immédiatement l'application de cette mesure, les prix baissaient au Canada et les commerçants envisageaient avec anxiété les résultats de leurs opérations. Toutefois, après un ou deux ans, la situation s'améliorait, les exportations reprenaient de plus belle et dépassaient tous les chiffres antérieurs. Les producteurs baltes étaient en mesure de faire payer leur bois un peu plus cher, mais eu égard à la réduction des droits, le consommateur britannique payait son bois moins cher. Par exemple, l'abattement de 1842 abaissa les droits sur les bois de la Baltique de 55 schellings par charge à 30 schellings (approximativement de \$26 par mille pieds à \$14). En 1840, le Canada exportait en Grande-Bretagne 375,000,000 de pieds de bois équarri; en 1842, environ 225,000,000 et en 1845, près de 500,000,000 de pieds. En ces quelques années, le pin rouge valait à Québec environ \$15, en 1840; \$14, en 1843 et 1844; \$16 en 1845. En Angleterre, les cours avaient fléchi d'environ \$40 en 1841 à \$30 en 1843, pour remonter à \$37 en 1845. Pendant ce temps, le prix des bois de la Baltique ne cessait de