

sortirent du Saint-Laurent en abondance. Au cours des années 1793-1812 ce commerce ne fit que se développer ; la construction des navires devint chez nous une industrie sérieuse, la hache entama nos forêts séculaires, les cultivateurs doublèrent et quadruplèrent leurs revenus, tous les métiers avaient de l'emploi, le crédit était inconnu, chaque opération se réglait argent comptant—ce furent “ les bonnes années ”, expression maintenant légendaire, qui disparaîtra, comme toutes les légendes, si on ne la consigne dans l'histoire avec son véritable sens.

2° Les Etats-Unis, c'est-à-dire leur principal groupe situé à l'Est des lacs Erié et Ontario, tentaient d'échapper à la domination des manufactures anglaises en élevant le tarif douanier, afin de laisser le champ libre aux fabricants du Massachusetts, New-York, etc. ; mais le long de l'immense frontière qui nous sépare de nos voisins, il se faisait une telle contrebande que la loi américaine devenait lettre morte. Les marchandises qui ne pouvaient plus être débarquées dans les ports de Boston, Rhode-Island ou autres sans acquitter des droits onéreux, arrivaient par le Saint-Laurent, passaient la ligne de division entre les deux pays et inondaient le marché américain. Dans tout cela, bien entendu, le Canada était loin d'être perdant, puisque ce trafic utilisait ses voies de communication.

3° Le code maritime international autorisait la recherche des matelots déserteurs sur les navires où l'on soupçonnait leur présence. Ce fut un nouveau sujet de discord lorsque les capitaines anglais se mirent à exercer ce droit sur les bâtiments des Etats-Unis et la situation s'aggrava davantage après 1807 lorsque les Etats-Unis se trouvèrent à peu près seuls en accord avec Napoléon.

Celui-ci était apparemment resté dans l'ignorance de ce qui se passait sur le Saint-Laurent puisqu'il n'avait fait