

Wright, ne savaient comment naviguer à travers les rapides ; il ne fallait pas moins de trente cinq jours pour les descendre. Souvent les radeaux s'échouaient et il fallait une longue manœuvre pour les remettre à flot, mais l'expérience apprit aux voyageurs à connaître le chenal et plus d'une fois ensuite les radeaux opérèrent la descente en vingt quatre heures.

On comprend mieux les difficultés d'un pareil voyage, lorsqu'on sait combien le mode de construire ces trains de bois était alors imparfait. On était bien loin d'avoir l'appareil actuel des ancras, qui est aussi compliqué que dans un vaisseau marchand de plusieurs cents tonnes. On n'avait que des ancras en bois et des attaches faites au moyen d'osier ou de bouleau. Ces ancras étaient de chêne et avaient la forme de crocs en fer ; de gros câbles passaient à travers les différentes fourches qui enseraient une roche d'une pesanteur considérable. On enroulait autour des crocs d'autres câbles afin de pouvoir mieux soutenir le poids énorme de la roche. Il appert cependant que ces ancras répondaient fort bien à leur objet.

Il n'y avait alors aucun vaisseau pour touer ces énormes pièces flottantes, car le premier vapeur qui sillonna l'Outaouais fut l'*Union of Ottawa*, en 1819, et il n'y avait en 1829 que deux vapeurs voyageant de Hull à Grenville, c'est-à-dire, sur un parcours de soixante milles. Les vents, le courant et les bras nerveux des infatigables rameurs pouvaient seuls les faire avancer. Cela explique leur lenteur et le fait que de longs mois s'écoulaient avant d'atteindre le port de Québec, tandis qu'il n'est pas rare aujourd'hui de voir des radeaux laisser le Lac Témiscaming à la fin d'avril, franchir une distance de 600 milles et arriver à destination au commencement de juillet.

Ce fut donc après bien des fatigues et des dépenses que Wright arriva en 1807 à Québec, montrant avec orgueil le premier bois que le township de Hull ait jamais envoyé à la vieille capitale. Suivant Bouchette, il avait exporté, l'année précédente, du bois à Montréal.

Wright écrivait en 1823 que cette année, plus de trois cents trains de bois ordinaires s'étaient rendus à Québec par la route qu'il avait suivie et pas un seul à Montréal. Seize ans auparavant, ajoute-t-il, pas un seul radeau de bois ne descendait de la grande rivière, et celui qui vivra encore dix-sept ou dix-huit ans en verra quatre fois la quantité, non-seulement de bois, mais de potasse, de farine, de bœuf, de porc et d'une foule d'autres articles qui seront expédiés à Québec.

S'il est une prédiction qui se soit réalisée, c'est bien celle-là. Car, dès 1817 le commerce du bois était un fait régulièrement accompli et donnait de l'emploi à des centaines de travailleurs. Son existence officielle fut reconnue en 1823 sous l'administration de Lord Dalhousie et le premier droit sur le bois fut imposé à la demande de M. Alexander McDonnell, qui, depuis 1817, s'occupait activement de ce commerce. On n'a pas de rapport officiel de son revenu avant 1826, mais le droit sur le bois de l'Outaouais produisit alors \$10,212, montant équivalent aux recettes totales de la province, trente ans auparavant. Et vers l'époque annoncée par Wright, en 1842, il avait pris assez de développement pour donner à la province unie un revenu de \$137,588. (1)

(1) Les statistiques suivantes sur le revenu provenant du commerce de bois sur l'Outaouais ne vont qu'à 1861 ; mais le mouvement progressif que l'on y remarque n'a pas cessé d'augmenter dans une proportion considérable.

1826	\$10,612
1827	13,226
1828	19,792
1829	18,594
1830	33,530
1831	40,090
1832	24,414
1833	26,553
1834	28,290

Ce mouvement ascendant avait été surtout communiqué par le droit jusque là protecteur du bois colonial en Angleterre, joint à l'établissement, en 1835, de remorqueurs sur le St. Laurent et à la construction de glissoires et autres améliorations sur l'Outaouais. Mais le fisc anglais, sujet à beaucoup de fluctuations et de remaniements, protégea, durant les années suivantes, le bois provenant principalement de la Baltique au détriment du nôtre et nos exportations en Angleterre, bien que considérables, ne le furent pas proportionnellement autant que celles de l'étranger.

Nous n'avions pas à cette époque nos marchés d'aujourd'hui où notre bois est de plus en demande. Nous en écoulions comparativement peu chez nos voisins, dont les états de l'est, aujourd'hui presque complètement déboisés, n'en font pas moins des bénéfices considérables en expédiant nos bois à Cuba, dans les diverses parties de l'Amérique du Sud et ailleurs, où ils atteignent des prix étonnants. C'est là la véritable destination de la plus grande partie du bois que les importateurs américains achètent surtout sur l'Outaouais et on peut le constater en voyant les millions de pieds de bois qui partent annuellement de New-York, Boston, Portland et autres villes américaines pour Cuba, les Indes Occidentales, le Brésil, la République Argentine, la République Cisalpine, l'Australie, Haïti, le Pérou et l'Afrique. Aussi, il est regrettable que nos capitalistes n'aient pas exploité depuis longtemps et dans une plus grande mesure cette véritable mine de richesse. Car, qui pourrait nous empêcher d'avoir la part du lion dans ce commerce important ?

Les Etats de l'ouest, surtout le Michigan, le Wisconsin et le Minnesota produisent sans doute des quantités énormes de pin et on calcule que les forêts pinifères des deux derniers états ont produit en 1869, 812,400,000 pieds de bois scié et de billots, mais il est certain que cette production ne suffit qu'à la demande de plus en plus considérable des états de l'ouest et on assure que les boisés du Michigan seront ruinés avant quinze ans, quand bien même on n'augmenterait pas l'exploitation actuelle. Dans le cas problématique où l'on pourrait en écouler dans les états de l'est, les frais de transport seraient toujours en notre faveur.

Il est certain, cependant, que nos marchands de bois commencent à mieux comprendre les avantages d'exporter directement notre bois aux pays en question, au lieu de laisser à nos voisins le rôle lucratif d'entre-metteur. Ainsi, en 1865, il n'y avait qu'un seul vaisseau chargé de bois pour l'Amérique du Sud, en 1868, il y en avait treize

1835	54,067
1836	57,209
1837	53,260
1838	57,793
1839	62,528
1840	79,606
1841	80,702
1842	137,588
1843	86,382
1844	95,392
1845	137,505
1846	146,908
1847	132,889
1848	93,763
1849	92,117
1850	91,221
1851	110,998
1852	143,351
1853	148,090
1854	184,718
1855	150,368
1856	167,313
1857	197,514
1858	156,800
1859	182,850
1860	203,540
1861	219,533