

VII.

Nouveaux artisans.—Historique du commerce de bois.—Wright construit le premier train de bois sur l'Outaouais en 1806.—Difficultés à vaincre.—Les progrès de l'exploitation forestière.—Exportation du bois aux Etats-Unis.—Importance d'un commerce direct avec l'Amérique du Sud et autres pays.

En 1803, Wright fit défricher environ 380 acres et ensemença en mil et en trèfle les pièces de terre qui avaient produit deux récoltes, afin d'obtenir du bon fourrage pour l'hivernement des animaux. Il sentait fort bien la nécessité d'assolements bien réglés pour ne pas fatiguer ou épuiser le sol et savait de plus que les cultivateurs canadiens se trompaient étrangement en ne s'efforçant pas d'avoir de bons pâturages, ignorant qu'il ne suffit pas de bien entretenir le bétail durant l'hiver, mais qu'il faut encore bien le nourrir durant l'été.

De nouvelles améliorations furent introduites dans la colonie en 1804. Il n'y avait ni forgerons, ni cordonniers, ni tailleurs. C'étaient des artisans indispensables dont le besoin se faisait de plus en plus sentir. Wright fit ériger les ateliers nécessaires, où grand nombre d'ouvriers y exercèrent en peu de temps leur métier.

Avant cette nouvelle acquisition, Wright était obligé d'aller à Montréal pour s'y procurer le moindre article. Il avait alors pas moins de soixante et quinze hommes sous ses ordres, s'occupant d'agriculture, de commerce et de mécanique. Il fit aussi élever une construction pour y tanner le cuir et obtint de New-York un cylindre pour broyer l'écorce de pruche. Nombre d'acres de terres furent défrichés, on commença à ouvrir des chemins et plusieurs ponts furent bâtis. On continua les mêmes travaux l'année suivante, durant laquelle Wright fit un voyage au Massachusetts, où il acheta des animaux de valeur et des graines de semences, puis se fit payer des arrérages qui lui étaient dus.

Jusqu'en 1806, Wright n'avait fait que des dépenses considérables d'exploitation, sans les couvrir par des bénéfices équivalents. Il avait commencé son œuvre difficile de fondation avec le joli capital de \$30,000 et déjà il en avait déboursé les deux tiers. Les frais seuls de voyage à Montréal absorbaient le prix de la farine qu'il y transportait sur des chemins extrêmement rudes. Il lui fallait donc s'ingénier pour faire bénéficier le capital qu'il dépensait depuis six années et d'exploiter, outre son domaine, quelque article productif d'exportation.

Il se trouvait dans un milieu extrêmement favorable pour tenter une industrie d'un nouveau genre, l'exploitation forestière.

Ce commerce du bois, qui a véritablement métamorphosé les vastes solitudes de l'Outaouais, était alors dans son enfance. Car, on a su en tirer bien peu de profit sous la domination française. On voit cependant qu'en 1667, Talon voulant activer le commerce de la colonie, faisait couper des bois de différentes espèces pour en faire l'essai et il expédiait à La Rochelle des mûres, qu'il espérait voir employées dans les chantiers de la marine royale. En 1735, l'intendant, M. Hocquart, fit charger à bord d'un vaisseau du roi, 5000 planches et 260 bordages de pin et d'épinette, pour les chantiers de la marine royale, à Rochefort.

Le commerce de bois n'eut guère plus de développement depuis la conquête jusqu'au commencement du siècle. Durant plusieurs années, les trains de bois qui flottaient sur le St. Laurent à destination de Québec provenaient des forêts de l'Etat du Vermont. Du Lac Champlain, où les radeaux étaient réunis, ils débouchaient dans la rivière Richelieu, puis suivaient le grand fleuve. Arrivés près de Québec, on les amarrait au rivage et ils s'étendaient quelquefois sur un parcours de cinq milles.

Là les bois étaient achetés, mesurés ou acceptés, puis chargés à bord des vaisseaux qui partaient pour l'Angleterre. La descente de ces trains de bois sur le fleuve présentait un curieux spectacle : on y remarquait plusieurs

abris ou cabanes faits avec des planches, où logaient les vigoureux rameurs, dont le nombre s'élevait souvent de cent à cent-cinquante. Ces travailleurs, composés principalement d'américains du Vermont, demeuraient sur la cage tant que le bois n'était pas vendu, puis ils transportaient leurs grossières cabanes sur le rivage, n'abandonnant leur taudis que pour retourner dans leurs foyers, à la fin de la saison.

Dans les premières années du siècle, le Haut-Canada, dont la population et la colonisation se développaient rapidement, exportait déjà beaucoup de grain, porc et potasse à Montréal ou Québec. Ses habitants commencèrent également à dépeupler leurs énormes forêts pour exploiter le commerce du bois. Aussi, du 27 avril au 28 novembre 1807, il passa sur le St. Laurent, de Châteauguay à Montréal, 340 trains de bois, comprenant 277,010 de pieds de chêne, 4,300 pieds de douves, 72,440 pieds de planches et madriers et 985 pieds de bois pour les mûres, à part 6,300 cordes de bois de feu. De plus, trente neuf barges transportèrent 19,893 barrils de farine, 1460 minots de blé, 127 barils de potasse, 48 de porc, des pelletteries, etc.

Wright commença son exploitation forestière dans des conditions fort avantageuses. Les désastreuses conséquences de la révolution française se faisaient alors profondément sentir en Europe. Non seulement le nouvel état de choses avait contribué à désorganiser la France et à ébranler le vieux monde, mais une révolution semblable s'était opérée dans le commerce. Les ports de la Baltique étaient fermés à la marine de l'Angleterre et la plus grande puissance navale du monde éprouvait le besoin de s'ouvrir de nouveaux marchés pour s'approvisionner de bois et de chanvre.

Wright, dans ses fréquents voyages à Montréal et Québec, dut connaître la demande croissante du bois et du chanvre et il crut faire une excellente spéculation en s'adonnant à cette double exploitation, dont la première a donné, par la suite, une si puissante impulsion au développement du pays et a marqué l'ère de notre progrès commercial.

On a vu ses efforts pour cultiver le chanvre, mais il réussit incontestablement mieux dans l'important commerce de bois dont il se constituait l'intrépide pionnier sur l'Outaouais.

Les difficultés de transport étaient cependant considérables, mais elles ne rebutèrent pas Wright. Il fit abattre, durant l'hiver, du bois en grande quantité, qu'il fit ensuite flotter sur la rivière Gatineau et mettre en radeau pour l'expédier à Québec. La navigation était surtout difficile à cause des nombreux rapides qui accidentent l'Outaouais. Wright alla les examiner et ne se laissa pas effrayer par les sombres présages des cultivateurs. A les entendre, jamais il ne pourrait se rendre à destination, en passant au nord de l'île de Montréal, la chose ne s'étant jamais vue. Il répondit qu'il n'ajouterait foi à toutes ces paroles qu'après en avoir fait l'essai. Avec une détermination aussi inébranlable, il semble qu'il ne pouvait manquer de réussir. L'avenir est aux hommes de cette trempe.

Le 14 juin 1806, fut un grand événement pour les habitants de Hull. On y remarquait une excitation peu ordinaire, tandis que tout était immobilité sur la rive opposée, où devait surgir plus tard la capitale alors enfouie sous des massifs de verdure.

Le premier train de bois qui ait jamais flotté sur l'Outaouais déboucha de la Gatineau pour entrer dans la grande rivière. Son apparition donna lieu à ce mouvement inusité parmi les paisibles villageois, qui n'ignoraient pas l'entreprise aventureuse que l'on allait tenter. Les radeaux de bois descendirent de Hull, passèrent les rapides tourbillonnants du Long-Sault, et arrivèrent à l'île de Montréal. Ce ne fut pas sans encombres et sans de fortes dépenses. Comme les hommes, au service de