

WOOD RUSH, LA RUÉE VERS LE BOIS

NOTORIÉTÉ PUBLIQUE DU *COLUMBO*, 1806



Par Isabelle Regout et Alexandre Pampalon,
Maison des Cageux du fleuve Saint-Laurent

Le voyage du *Columbo*, qui a eu lieu du 11 juin au 12 août 1806, est associé à l'histoire économique du pays. Cet événement, reconnu comme historique selon la *Loi sur le patrimoine culturel*, fait référence au premier train de bois équarri navigué par cinq téméraires cageux le long du parcours des rivières des Outaouais et des Prairies, puis du fleuve Saint-Laurent, jusqu'à Québec.

La décision annoncée le 26 octobre 2023 par le gouvernement du Québec a conduit à l'inscription officielle du « Voyage du *Columbo*, premier train de bois de Philemon Wright (1806) » dans le Registre du patrimoine culturel. Cette action repose sur un avis favorable du Conseil du patrimoine culturel du Québec, ayant examiné la proposition conjointe de la

Maison des Cageux du fleuve Saint-Laurent et de la Fédération Histoire Québec. Un passage évocateur des recommandations indique : « Il est indéniable que la descente du premier train de bois conduit par Philemon Wright [...] marque le début d'une ère nouvelle dans l'histoire socio-économique du Québec, soit celle de l'exploitation forestière à grande échelle. Le pin et d'autres essences de la forêt laurentienne deviennent les principaux produits d'exportation du Canada, en éclipsant la fourrure qui avait joué ce rôle jusque-là » (CPCQ, 31 mars 2020).

225^e ANNIVERSAIRE DE WRIGHT'S TOWN (1800-2025)

Philemon Wright (1760-1839), originaire de la Nouvelle-Angleterre, fait son entrée dans notre histoire en



Philemon Wright (1760-1839)

« Il mesurait six pieds, son front était profond et méditatif, ses épais sourcils ombrageaient deux yeux noirs, animés, observateurs et pleins de pénétration », décrit Joseph Tassé (1871).

Source : John James, c. 1811, huile sur toile, 71 x 52.1 cm. Bibliothèque et Archives nationales Canada, C-011056

obtenant des titres de propriété dans le canton de Hull [Léo Rossignol, 1941] pour en faire une « colonie de fermiers indépendants » (Dr Bruce S. Elliott, 1979). Le 2 février 1800, Philemon Wright part de Woburn (Mass.) avec un convoi de cinq traîneaux chargés de matériel et de provisions (Commission de la capitale nationale du Canada, 1980). Le groupe composé de cinq familles parcourt plus de cent lieues avant d'atteindre, le 7 mars 1800, les rives de la rivière Gatineau (Rick Henderson, 2025). C'est ainsi qu'il y a 225 ans en Outaouais, Philemon Wright fonde le premier établissement permanent qui se développera sous le nom de Wright's Town, subséquemment Hull et Gatineau. « Wright ne faisait rien à la légère [...] il mûrissait longuement ses projets. Mais une fois sa décision prise [...] il déployait toutes les ressources de son esprit et une volonté inflexible pour en triompher » [Joseph Tassé, 1871].

Après un quinquennat d'efforts et un capital épuisé, Wright entreprit le commerce de son bois (Léo Rossignol, 1941) après avoir étudié « les rapides jusqu'à l'île de Montréal » (Philemon Wright, 1824).



La traite des fourrures a débuté au XVII^e siècle dans ce qui est aujourd'hui le Canada (Encyclopédie canadienne, 2020). Au tournant du XIX^e siècle, il y a une évolution profonde entre la période de négoce des peausseries et la période proto-industrielle des cages marquée par l'invention canadienne du glissoir à radeaux en 1829.

Source: Charles William Jefferys (1869-1951), c. 1930-1931, huile sur toile, 223,7 x 285 cm, Bibliothèque et Archives nationales Canada, C-145720



Vue de Wrightstown, 1823

Dans ce célèbre tableau du village de Philemon Wright, l'artiste Henry DuVernet nous montre le secteur des chutes des Chaudières logé sur le lit de la rivière des Outaouais. En 1829, le premier glissoir de l'histoire du commerce du bois carré au Canada y est construit à grands frais par la famille Wright. Nous vous donnons rendez-vous à Wrightstown, en 1830, en un seul clic: <https://urlz.fr/u7md>.

Source: Henry A. DuVernet (1787-1843), 1823, gouache sur papier vélin, 42 x 57 cm. Bibliothèque et Archives nationales Canada, C-000608

NAISSANCE DU COMMERCE DU BOIS AU CANADA

Wright prévoit écouler du bois d'œuvre vers les marchés nationaux et étrangers, conscient que son territoire regorge des ressources forestières nécessaires pour ce commerce. Avant l'arrivée du Blocus continental, Philemon Wright élabore le plan audacieux de faire flotter d'énormes radeaux transportant « ses récoltes et sa potasse, ainsi que le bois accumulé lors du défrichage des fermes » (Rick Henderson, 2025). Au commencement de 1805, Wright planifie les contrats pour formaliser le rôle de deux associés, London Oxford et Gideon Olmstead, dans l'organisation des chantiers forestiers ainsi que la direction de la construction du train de bois.

Durant l'hiver 1805-1806, le son des haches résonne dans la vallée alors que d'imposants arbres sont abattus et par la suite équarris. Avec cela, Wright décroche un contrat de livraison de 6000 douves à Québec pour le 31 juillet 1806. Cependant, sa principale préoccupation demeure la navigabilité des radeaux sur la rivière des Outaouais et le fleuve Saint-Laurent.

« *Le 11 juin 1806 fut un grand jour pour les habitants de Hull. Le premier train de bois qui ait jamais flotté sur l'Outaouais déboucha de la Gatineau pour entrer dans la Grande-Rivière* » (Joseph Tassé, 1871) afin de l'expédier à Québec. Le journal de bord de Philemon Wright relate la présence de cinq hommes sur le *Columbo* : lui-même âgé de 45 ans, son fils Tiberius âgé de 17 ans, Martin Ebert, John Turner et London Oxford (Rick Henderson, 2021). Nous nous dispensons de reproduire le tableau de C. W. Jefferys intitulé « *Le premier train de bois, 1806* » (BAC, C-073702), car l'artiste, aussi doué soit-il, modifie la taille de l'équipage et omet d'inclure l'Afro-Américain London Oxford. D'après la tradition orale, *Columbo* est le nom attribué au premier train de bois de Philemon Wright. Il est assemblé à l'embouchure de la Gatineau dans une crique appelée *Rafting Place* jouxtant la propriété de l'Afro-Américain Oxford (Rick Henderson, 2021). *Columbo* est formé de 50 radeaux contenant 700 pièces équarrées de pin et de chêne, en plus des douves, des planches et des madriers chargés sur le pont. Tout au long du parcours, *Columbo* est menacé par les vagues et les intempéries ; il se brise à plusieurs reprises et doit être rassemblé avec de longs retards. C'est le 12 août 1806 que l'équipage stoïque arrive au port de Québec. Wright perd pourtant son contrat. « Il ne peut pas non plus vendre facilement les radeaux à un marchand ; on est en 1806, la



Anses bondées de bois équarris, vue à partir de la pointe de Sillery vers le cap Diamant à Québec

L'expansion soudaine du commerce du bois s'est produite à un moment où l'économie canadienne avait désespérément besoin d'un nouveau produit d'exportation connecté à un marché favorable (Sandra J. Gillis, 1975). Cette conjoncture sera annonciatrice d'une révolution commerciale dans les deux colonies du Canada.

Source : H. Church d'après une œuvre de W. H. Bartlett, c. 1850, huile sur toile 20,3 X 29,2 cm. Bibliothèque et Archives nationales Canada, e011309089



Une forêt flottante emportée par le courant

Le train de bois, qui constitue un moyen de transport économique, sera intégralement démonté à l'arrivée au port pour permettre la vente des bois carrés à la flotte anglaise. « Le commerce du bois, élevé presque du jour au lendemain à une position d'importance impériale, agit comme une marée d'énergie fraîche et vigoureuse dans le corps social de la vallée du Saint-Laurent » (Donald Creighton, 1956).

Source : Train de bois équarri du Haut-Outaouais, 1890, fonds J. J. McFadden fonds, photographie (colorisée à la main), Archives de l'Ontario, I00587823

Baltique est encore ouverte [...]. Les derniers bois restent invendus jusqu'à la fin novembre, quand arrive un convoi en provenance de Grande-Bretagne» (Sandra J. Gillis, 1975) alors que le Blocus continental est nouvellement en force.

Selon Donald Creighton (1956), «le commerce du bois canadien est né de la guerre et du blocus; il est maintenu par tous les artifices d'un impérialisme commercial». À la fin de la décennie, le commerce du bois canadien est en plein essor, tandis que les expéditions de bois à la manière de Columbo s'intensifient. Du côté du Haut-Outaouais, la construction du premier glissoir à radeaux par la famille Wright en 1829 concourt à l'expansion de l'industrie canadienne du bois (Désignation de Parcs Canada, 1976), car cette innovation permet d'éviter les obstacles fluviaux les plus dangereux. Du côté du Haut-Saint-Laurent, Dileo Dexter Calvin (1798-1884) débute dès 1825 l'expédition de trains de bois de Kingston qui fileront le long du fleuve jusqu'au port de Québec (D. D. Calvin, 1945). Le bois étant une marchandise volumineuse, son transport vers le Royaume-Uni nécessite davantage de navires, ce qui dynamisera l'industrie de la construction navale au Québec.

LE RADELAGE AU-DELÀ DE NOS FRONTIÈRES

Loin d'être une pratique uniforme à l'échelle mondiale, le radelage s'adapte aux essences d'arbres et au degré de navigabilité des cours d'eau qui bordent les massifs forestiers où les arbres sont abattus. Philemon Wright n'a pas inventé le flottage en radeaux, mais il a su mettre au point des techniques plus tard imitées dans toute la vallée de l'Outaouais. Grâce à notre enquête historique, nous sommes désormais capables de caractériser les cages du

fleuve Saint-Laurent et d'analyser les photographies historiques mettant de l'avant les cribes de l'Outaouais ou les drames du lac Ontario. En Europe, les radeaux sont utilisés depuis le Moyen-Âge pour transporter du bois et d'autres marchandises sur les rivières (UNESCO, 2022). Il n'est donc pas surprenant d'apprendre que, sur le vieux continent, Jean Népomucène (1340-1393) est célébré le 20 mars comme saint patron des radeliers (IATR, 2025). Forcément, les colons européens ont transmis des savoirs qui ont influencé les us et coutumes en Amérique du Nord. Au Québec, par exemple, notre tradition civiliste basée sur le *Code Napoléon* a produit une jurisprudence reconnaissant la navigabilité d'une rivière pourvu que des radeaux y aient flotté autrefois (Maison des Cageux, 2024).

Dans les Treize colonies de l'Empire britannique, la navigation en train de bois arrive avec Daniel Skinner, en 1764, sur les eaux du fleuve Delaware. Né dans le Connecticut en 1733 (Charles T. Curtis, 1975), Daniel Skinner s'engage comme marin sur un navire dédié au commerce anglais, réalisant plusieurs voyages vers les ports de New York, Philadelphie et les Antilles. La vue des vaisseaux britanniques au long cours, avec leurs imposants mâts, lui rappelle la présence des majestueux pins du Haut-Delaware, qui s'élèvent à plus de cent pieds sans une seule branche, idéaux pour les mâtures des navires à voiles (*ibid.* Il augure que le transport de bois par flottage le long du fleuve jusqu'à la marée, où se trouvent des chantiers navals prospères, pourrait devenir une activité lucrative. Lorsque Skinner revient à Damascus (Penns.), c'est dans le but d'accomplir son projet. Il rassemble



La tradition du bouquet final, également connue sous le nom de *Topping-out*

Un mât de ce train de bois est orné d'une touffe de feuillage. Cette tradition symbolise l'achèvement d'une construction. Autrefois, elle représentait un aspect essentiel de la construction en bois, ayant ses racines dans un ancien rite scandinave qui a d'abord trouvé sa voie vers l'Angleterre et l'Europe du Nord, pour ensuite se répandre dans les Amériques. Une fois le bâtiment terminé, la branche la plus feuillue de l'arbre utilisé est placée au sommet de la structure, habituellement le toit ou ici, le mât, afin de veiller à ce que l'esprit de l'arbre bénéficie d'un abri.

Source : Frances Anne Hopkins (1838-1919), c. 1868, aquarelle, 39 x 56.2 cm. Bibliothèque et Archives nationales Canada, e000756713

en brelle 25 pins choisis pour être utilisés comme mâts de navires. Il engage un grand Hollandais pour descendre le Delaware jusqu'à Philadelphie, située à plus de 150 miles nautiques. Skinner trouve un preneur à Philadelphie pour sa marchandise et clôture cette expédition en moins de deux semaines (Henry M. Skirbst, 1993). Au fil du temps, l'audacieux aventurier effectuera plusieurs descentes de train de bois. Le titre de « Amiral du Delaware » lui sera symboliquement décerné pour son audace sémillante. D'autres pionniers se joignirent aux efforts d'établir un marché pour ces vastes pinèdes couvrant la région supérieure du Delaware. L'*American Forestry Association* a estimé que la hauteur observée chez des pins blancs exceptionnels est de 60 m (200 pi).



Fleuve Delaware
Fleuve Susquehanna



Rivière des Outaouais
Fleuve Saint-Laurent



Haut-Saint-Laurent
Fleuve Saint-Laurent

Comparaison des méthodes d'assemblage des radeaux, canadiens et américains

En Amérique du Nord, les méthodes d'assemblage des radeaux varient selon les parcours, mais l'ingéniosité est toujours requise. Les premiers explorateurs ont cherché de l'or; mais ils ont trouvé des arbres de toutes sortes (John C. French, 1922).

Source: Montage réalisé par la Maison des Cageux du fleuve Saint-Laurent (2025)

La révolution américaine dans les Treize colonies anglaises a temporairement interrompu les opérations d'envergure le long du fleuve Delaware (Leslie c. Wood, 1934). L'année 1775 marque le début de l'engagement militaire par les premiers échanges de tirs, entre les insurgés et l'armée britannique, dans le comté de Middlesex. Campé du côté des rebelles américains, le jeune Philemon Wright participe à la célèbre bataille de Bunker Hill à Boston (Dictionnaire bibliographique du Canada, 2003). Les huit années de conflit armé ont des répercussions majeures sur le continent nord-américain aboutissant à l'indépendance américaine. Le traité de Versailles (1783) redéfinira les frontières entre les colonies britanniques situées au nord et les États-Unis au sud.

Après la guerre d'indépendance des États-Unis, les trains de bois recommenceront à sillonner au quotidien le fleuve Delaware, puis le fleuve Mississippi dès 1831 (Walter A. Blair, 1930) et le fleuve Susquehanna dès 1837 (O. Lynn Frank, 1978), jusqu'au début des années 1920 (WG Pomeroy Foundation, 2018). Les *raftsmen* se sont illustrés dans le centre nord de la Pennsylvanie et l'État de New York où l'on retrouve, aujourd'hui, des espaces de commémoration tel le Raftsmen Memorial Park (Clearfield, Penns.), tout comme on y préserve précieusement les éditions du *Raftsmen's Journal* (1854-1948). William H. Egle énonce en 1883 que le métier de *raftman* comporte « juste assez d'excitation et de danger pour le rendre attrayant, et il est généralement exercé tout au long de la vie ».

En décembre 1807, les États-Unis se joignant au blocus, le Royaume-Uni se retrouve privé de nombreuses sources potentielles de bois (Sandra J. Gillis, 1975). Pour le roi George III, roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, l'approvisionnement en bois par le fleuve Saint-Laurent est d'une importance cruciale pour maintenir ses flottes de combat et de négoce. Dans le contexte des guerres napoléoniennes (1799-1815) et de la guerre de 1812 (1812-1815), la *Royal Navy* va jusqu'à escorter des navires marchands qui se consacrent au commerce du bois, car « les corsaires ainsi que les marines française et américaine représentaient des menaces pour ces convois » (Commission de toponymie, 2025). Avant de traverser l'Atlantique sous protection, des vaisseaux se rassemblent dans les îles du Pot à l'Eau-de-Vie, expliquant l'origine du toponyme « Baie des Convois » située à Saint-André-de-Kamouraska.

RÉCOLTE BRITANNIQUE DE BOIS AU XIX^E SIÈCLE

Il y a 200 ans, le *Columbus* (1824) et le *Baron of Renfrew* (1825) colorent les on-dit au port de Québec alors que s'écrit une page d'histoire maritime à l'île d'Orléans. Le mouillage de ces navires-radeaux, décrits comme des monstres océaniques, coïncide avec une période spectaculaire de ventes pour les commerçants de bois équarris. La construction du *Baron of Renfrew* surpasse l'imaginaire avec sa capacité de stocker 15 000 tonnes de bois équarri, près du double de son sosie Columbus. Conçus pour faire un voyage unique vers l'Angleterre, ces deux navires-radeaux (*Disposable Ship*) doivent transporter des quantités extraordinaires de bois équarris de la manière la plus simple possible et au meilleur coût, sans dédaigner



Un vaisseau de bois carré englouti par les flots, 1873

Cette gravure fidèlement exécutée à partir de l'épave de la *Louisa*, un navire transportant du bois équarri de Québec à Londres, dépeint les « dangers auxquels sont exposés ceux qui partent en haute mer à bord de voiliers [...] ». Il a été frappé par une tempête et s'est complètement retourné [...]. Les marins sont restés sur l'épave pendant [...] deux jours et trois nuits sans manger, et certains d'entre eux sont morts. Les rescapés ont été secourus par un vaisseau et débarqués à Plymouth, en Angleterre. »

Source : « A water-logged Timber Ship », *Weekly Harper's Bazar*, 12 avril 1873, New York (É.-U.), p. 234. Archives et Collections de la Maison des Cageux du fleuve Saint-Laurent (gravure colorisée à la main) inventaire RES-C00389

d'éluder des tarifs douaniers. À terme, les marchands de bois voient d'un bon œil le nettoyage des anses à Québec. Certains bois équarris se gâtent dans les dépôts, car ils sont si massifs qu'aucun voilier ne prend le risque de s'en encombrer de peur qu'une tempête ne les déplace dans la cale et entraîne accidentellement la perforation de la coque. Ces navires-radeaux construits à fond plat s'éloignent de tous les standards du temps notamment par l'absence de quille ! Si les voyages infortunés du *Columbus* et du *Baron of Renfrew* ont saboté les aspirations de l'architecte naval Charles Wood d'en bâtir une douzaine, il se trouve que ces exploits incomparables dans le domaine de la construction navale en bois ont été réalisés en sol québécois.

La prospérité du Canada durant l'âge d'or de la navigation à voile se retrace de plusieurs façons, notamment du fait qu'en 1878, le Canada se hisse au quatrième

rang mondial des pays armateurs, avec une flotte de 7 196 navires totalisant 1 333 015 tonnes. Prospectant les mers entre 1840 et 1890, les *windjammers* de l'Amérique du Nord britannique prennent une part significative du commerce maritime du globe en se forgeant une réputation enviable grâce à la fiabilité de leurs grands voiliers et à l'excellence de leurs marins (Commission des lieux et monuments historiques du Canada, 1960). Il est connu que le commerce du bois et la construction navale canadienne au 19^e siècle vont de pair, et ce, nulle part ailleurs plus que dans la région de Québec.

La consommation britannique de bois et son approvisionnement chez nous demeureront robustes jusqu'à la fin du 19^e siècle, nous rapporte la Nouvelle initiative canadienne en histoire de l'environnement (NICHE). En cartographiant des données puisées dans l'influent journal commercial *Timber Trades*

Journal, la recherche fait valoir la bonne tenue des exportations canadiennes avec une transition marquée du bois équarri vers du bois de sciage. Pour les plus curieux d'entre vous, consultez cette affiche scientifique sur l'évolution des exportations de bois laurentiens vers la Grande-Bretagne au XIX^e siècle, disponible en ligne : <https://niche-canada.org/2024/08/20/la-consommation-britannique-de-bois-et-son-approvisionnement-international/>

Ce *Wood Rush* a vu naître, sur les ondes canadiennes, deux illustres métiers : le cageux (*raftman*), qui naviguait les trains de bois équarris vers un port maritime, puis le draveur (log driver), qui dirigeait des billots encore habillés de leur écorce vers une scierie ou une pulperie. La Commission des lieux et monuments historiques du Canada met en lumière les pionniers de notre industrie forestière, répertoriant la figure du cageux comme la plus emblématique (CLMHC, 1943). Toujours est-il que la valeur économique du bois excite nos débats politiques depuis deux siècles. Cet entrefilet tiré du journal *Constitutionnel* en 1872 contient sa part de vérité atemporelle : « Il y a au moins cent à cent cinquante maisons de commerce qui font des billots ou du bois carré dans le territoire de l'Ottawa [...]. Le commerce du bois a pris aujourd'hui des proportions gigantesques. Il emploie la moitié de la classe laborieuse et fournit plus que la moitié des revenus de notre gouvernement provincial ».

RÉFÉRENCES

Pour plus d'informations sur les références citées dans cette chronique, communiquez avec les auteurs : info@resonanace-canada.ca.