

## AVIS DU CONSEIL DU PATRIMOINE CULTUREL DU QUÉBEC

### ATTRIBUTION D'UN STATUT JURIDIQUE

#### **Demande d'avis sur la désignation du voyage du train de bois Le Columbo comme événement historique (1806).**

Conformément à l'article 13 de la Loi sur le patrimoine culturel, la ministre de la Culture et des Communications demande au Conseil du patrimoine culturel du Québec (CPCQ) un avis sur la désignation du train de bois Le Columbo comme événement historique (1806).

**Sur proposition dûment appuyée, le CPCQ :**

#### **20-10 : RECOMMANDE LA DÉSIGNATION DU TRAIN DE BOIS LE COLUMBO COMME ÉVÉNEMENT HISTORIQUE (1806).**

Le Conseil a analysé la présente demande d'avis à la lumière du cadre d'analyse dont il s'est doté pour les désignations d'événements historiques. Les critères de ce cadre d'analyse sont :

- 25 ans doivent s'être écoulés depuis la fin de l'événement;
- la désignation est susceptible de faire l'objet d'un consensus;
- la désignation respecte les valeurs communes de la société québécoise;
- la désignation présente un intérêt national;
- le sujet de la désignation a apporté une contribution notable et durable dont l'influence a été déterminante pour l'histoire du Québec ou pour un domaine de cette histoire.

Le voyage du train de bois Le Columbo est un événement associé à l'histoire du développement économique du Québec. Cette désignation permet également d'assurer une meilleure représentation de la région de l'Outaouais dans le corpus des désignations.

Il est indéniable que la descente du premier train de bois conduit par Philemon Wright sur la rivière des Outaouais et le fleuve Saint-Laurent en 1806 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.

Le transport du bois du lieu de coupe au lieu d'utilisation ou d'expédition par les rivières et le fleuve est un usage qui remonte à la Nouvelle-France. C'est cependant à la suite de l'initiative de Philemon Wright, en 1806, sur la rivière Outaouais, que la pratique est reprise à plus grande échelle et que les trains de bois descendent jusqu'à Québec durant un siècle. La drave se poursuivra, quant à elle, sur la rivière Saint-Maurice jusqu'en 1987.

La désignation de la descente du premier train de bois sur la rivière Outaouais constitue aussi une reconnaissance de l'entrepreneuriat de Philemon Wright, un loyaliste américain qui est à l'origine du développement de la colonisation de l'Outaouais québécois. Le transport du bois est le principal défi qu'il a dû relever. Philemon Wright a perfectionné la technique de l'utilisation de radeaux pour franchir les rapides de l'Outaouais et de la rivière des Prairies. Cette technique a été reprise par la suite par d'autres entrepreneurs pour acheminer le bois destiné à l'exportation. Le voyage du train de bois « Le Columbo » en 1806 contribue ainsi à l'essor de l'exploitation forestière dans l'Outaouais qui sera le moteur économique de cette région durant la majeure partie du XIX<sup>e</sup> siècle.

Pour toutes ces raisons, le Conseil estime que le voyage du train de bois Le Columbo mérite d'être désigné événement historique en vertu de la Loi sur patrimoine culturel. [REDACTED]

La vice-présidente,

Le 20 mai 2020

[REDACTED]

Ann Mundy

## DEMANDE D'AVIS AU CONSEIL DU PATRIMOINE CULTUREL

Conformément à l'article 13 de la Loi sur le patrimoine culturel, la Direction générale du patrimoine demande au nom de la ministre de la Culture et des Communications l'avis du Conseil du patrimoine culturel sur la désignation de l'événement historique suivant :

### VOYAGE DU TRAIN DE BOIS LE COLUMBO (1806)

#### Résumé du projet :

**Problématique :** Désignation d'un événement historique

#### Contexte :

En 2018, [REDACTED], a proposé la désignation du voyage du Columbo, des draveurs et des cageux comme événement et personnages historiques en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel. Cette proposition a été appuyée par [REDACTED]

#### Données historiques :

Le voyage du train de bois Le Columbo s'inscrit dans le contexte de l'essor du commerce du bois dans la vallée du Saint-Laurent au début du 19<sup>e</sup> siècle. Le bois devient alors le moteur de l'économie du Bas-Canada en raison d'une forte demande qui s'explique d'une part par l'adoption des premières mesures fiscales pour favoriser l'achat de bois des colonies en 1804 et, d'autre part, par le blocus continental imposé par la France à la Grande-Bretagne en 1806. Coupée de ses sources d'approvisionnement en bois de la mer Baltique, cette dernière doit s'approvisionner ailleurs pour alimenter ses chantiers navals, tant pour la construction de sa flotte marchande que des navires de guerre. Au Bas-Canada, des entrepreneurs britanniques investissent dans des exploitations forestières et des chantiers maritimes, construisant également des scieries à l'embouchure des affluents du fleuve.

Le commerce du bois avec la Grande-Bretagne et la construction navale permettent une croissance économique exceptionnelle pour la ville de Québec. Vers 1810, le port de Québec devient la plaque tournante de l'industrie du bois en Amérique du Nord. Il faut préciser que les navires à fort tonnage provenant d'Europe ne pouvaient pas aller en amont (donc vers Montréal) puisque le lit du fleuve n'était pas assez profond. C'est donc jusqu'à Québec que les pins, les épinettes rouges et les chênes sont acheminés et qu'ils sont chargés dans les cales des navires pour l'exportation. À l'échelle de la colonie, puis du pays, à peu près toutes les rivières donnant sur les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent sont utilisées pour le flottage du bois et cette ressource est à la base du commerce pendant la plus grande partie du 19<sup>e</sup> siècle, favorisant l'investissement, l'immigration et le développement des villes et villages.

Le voyage de Philemon Wright (1760-1839) à bord du Columbo, premier train de bois à descendre la rivière des Outaouais et le Saint-Laurent jusqu'à Québec, découle de ce contexte économique favorable, mais aussi de l'histoire personnelle de Wright. Celui-ci arrive au Canada en 1800 et s'établit sur le site actuel de Hull avec l'intention de fonder une communauté de fermiers indépendants. Le manque de capitaux l'amène toutefois à développer le commerce du bois en 1806 pour financer la colonie. La coupe de bois est également motivée par la nécessité de retenir la main-d'œuvre pendant les mois d'hiver jusqu'aux travaux d'été.

Pour acheminer son bois jusqu'au port de Québec pour l'exporter vers le marché de la Grande-Bretagne, Philemon Wright met au point un système d'assemblage de pièces de bois équarri, de planches ou de madriers sous forme de radeau, appelé train de bois. Un premier radeau de bois équarri part le 11 juin 1806 de l'embouchure de la rivière Gatineau pour descendre la rivière des Outaouais, puis le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Québec. Nommé le Columbo, ce train de bois constitué de plusieurs cages est composé de 700 plançons de pin et de chêne et de milliers de planches, qui portent

environ 900 madriers. Le voyage effectué par Wright et quatre autres cageux est pénible en raison des obstacles, dont les rapides du Long-Sault. La difficulté du voyage est accentuée par la nouveauté de l'entreprise. Wright estime qu'il peut passer par le nord de l'île de Montréal pour atteindre Québec, ce qui, d'après lui, est réputé impossible et n'a jamais été tenté. Il atteint cependant Québec le 12 août par cette voie, non sans difficultés, et doit attendre jusqu'en novembre pour vendre sa cargaison. Il récidive l'année suivante et rencontre de meilleurs résultats. Wright parvient rapidement à la tête d'une industrie en pleine croissance. En 1814, il fonde avec ses fils la compagnie Philemon Wright and Sons pour accroître l'efficacité de cette activité naissante.

L'expérience de Wright permet à la fois de lier l'important potentiel forestier de la vallée de l'Outaouais au marché britannique et d'ouvrir une voie de navigation pour les cages entre Hull et Québec. Seulement en 1823, l'entreprise P. Wright and Sons achemine vers Québec plus de 300 trains de bois provenant de la vallée de l'Outaouais. Le paysage de cette rivière en est profondément marqué : des travaux de dragage sont effectués et en 1829, un glissoir – le premier du genre au Canada – est construit par la compagnie P. Wright and Sons en bordure de la rive nord de la rivière des Outaouais pour que les trains de bois puissent contourner la chute des Chaudières sans dommages ou pertes. D'autres installations de ce type ne tardent pas à apparaître, de même que des scieries et quais autour de la rivière.

Si le radeau est un mode de transport dont l'origine est antérieure à l'événement analysé, son utilisation pour le transport du bois équarri constitue une innovation technique dont l'impact se mesure à son adoption par d'autres entrepreneurs sur les différents affluents du Saint-Laurent pour acheminer le bois jusqu'aux ports du fleuve. Le voyage du Columbo en 1806 contribue à l'essor de l'industrie forestière de l'Outaouais, qui joue un rôle structurant dans l'histoire de cette région. En effet, le succès de l'entreprise de Wright encourage d'autres entrepreneurs à l'imiter et entraîne un accroissement du trafic de bois vers Québec.

Le développement du marché américain pour le bois de charpente avec la signature du traité de réciprocité avec les États-Unis en 1854 ouvre le commerce au sud et amène la diversification de l'industrie. Le voyage de Wright symbolise en quelque sorte le début de l'exploitation forestière orientée vers le marché extérieur, qui demeure une activité économique importante au Québec jusqu'à la Seconde Guerre mondiale.

### **Bibliographie sélective**

---

Curtis, Christopher G. « Philemon Wright », dans *Encyclopédie canadienne* [En ligne] <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/wright-philemon>

Dionne, Lynda et Georges Pelletier. *Des forêts et des hommes 1880-1982*. Sainte-Foy, Les Publications du Québec, 1997. 189 p.

Elliott, Bruce S. « "The Famous Township of Hull": Image and Aspirations of a Pioneer Quebec Community », *Histoire sociale/ Social History*, vol. 12, no. 24 (1979), p. 339-367.

Gaudreau, Guy. *Les récoltes des forêts publiques au Québec et en Ontario, 1840-1900*. Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1999, 178 p.

Pomerleau, Jeanne. *Bûcherons, raftmen et draveurs, 1850-1960*. Sainte-Foy, Éditions J.-C. Dupont, 1997. 143 p.

Quenneville, Raymond. « Pin blanc d'Amérique : exploitation des peuplements », dans *Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française* [En ligne] [http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-54/Pin\\_blan%CC%89rique:\\_exploitation\\_des\\_peuplements\\_.html#.Xn0GvW5CdE5](http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-54/Pin_blan%CC%89rique:_exploitation_des_peuplements_.html#.Xn0GvW5CdE5)

Roy, Alain. *Rapport patrimonial sur le fleuve Saint-Laurent réalisé dans le cadre de la stratégie maritime du Québec*. Québec, Ministère de la Culture et des Communications, direction générale du patrimoine, mai 2018. 79 p.

**Identification du responsable :**

**Fiche préparée par :** Direction générale du patrimoine

**Date :** 31 mars 2020