

De la forêt canadienne au développement industriel de Sillery au XIX^e siècle

Nicole Dorion-Poussart

Volume 14, Number 2, 2008

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/11372ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Histoire Québec

ISSN

1201-4710 (print)

1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Dorion-Poussart, N. (2008). De la forêt canadienne au développement industriel de Sillery au XIX^e siècle. *Histoire Québec*, 14(2), 11–15.

De la forêt canadienne au développement industriel de Sillery au XIX^e siècle

par Nicole Dorion-Poussart,
historienne

Nicole Dorion-Poussart, auteure de l'ouvrage Voyage aux sources d'un pays - Sillery, Québec, publié aux Éditions GID en 2007, est titulaire d'une maîtrise de l'Université Laval. Elle a développé les circuits pédestres patrimoniaux du Vieux-Sillery, Une promenade sur la Côte de l'Église, Une promenade sur le chemin du Foulon et à Nolansville et Vieux-Sillery : Une promenade sur le chemin Saint-Louis et à Bergerville, de même que leur guide d'accompagnement respectif. Elle a été éditrice de la revue de la Société d'histoire de Sillery La Charcotte et a rédigé de nombreux articles ainsi que des rapports techniques pour la Commission de la Capitale nationale.

La grande richesse de la forêt canadienne a toujours suscité l'envie des métropoles, autant sous le Régime français que sous celui de la Couronne britannique. En effet, dès 1610, Samuel de Champlain découvre les majestueux pins et chênes de la vallée de l'Outaouais et songe à implanter une industrie navale dans la colonie. C'est cependant l'intendant Jean Talon qui réalise ce projet, à la demande du ministre Jean-Baptiste Colbert.

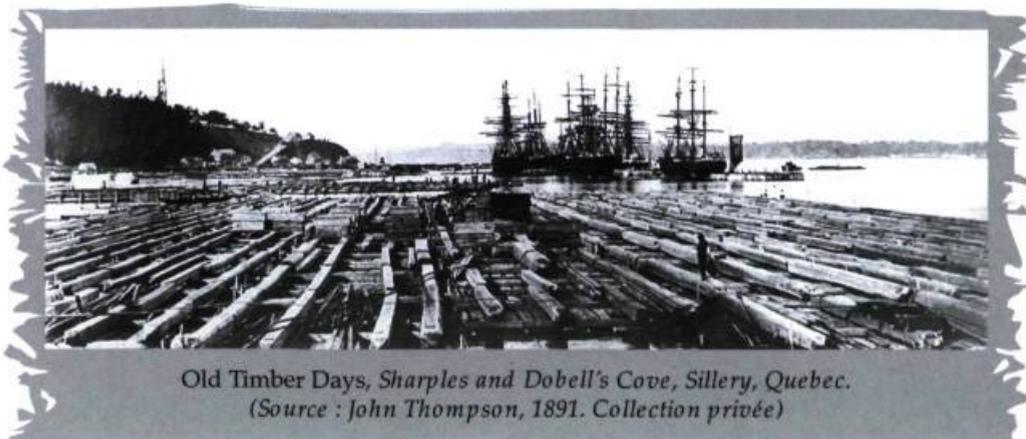
Des moulins à scie surgirent en si grand nombre dans la vallée du Saint-Laurent qu'en 1735, même si la population s'élevait à seulement 35 000 personnes, on ne comptait pas moins de 50 moulins, soit un moulin par 700 habitants¹. Néanmoins, le commerce des fourrures – et tout particulièrement celui des peaux de castors – continua à prédominer en Nouvelle-France. Il demeura lucratif après la Conquête, jusqu'à ce qu'il fût supplanté par l'exploitation de la forêt. Cette nouvelle activité économique se développa à la suite du blocus continental décrété par Napoléon I^{er}, en 1806.

La Révolution française et l'exécution de Louis XVI, le 21 janvier 1793, provoquent la reprise des hostilités entre Français et Britanniques. L'Albion devient toute-puissante sur les mers, résultat des victoires navales d'Horatio Nelson à Aboukir, en 1798, et à Trafalgar, en 1805. Napoléon décide donc de paralyser la vie économique de l'ennemi juré de la France en interdisant tout commerce avec cette vaste partie de l'Europe qu'il contrôle grâce à ses conquêtes militaires et à ses alliances. Ce faisant, il interrompt les importations de bois de la Grande-Bretagne à partir des pays de la Baltique. Pendant la décennie 1793-1803, la Prusse, la

Pologne, la Suède et la Norvège avaient fourni à la Grande-Bretagne 98,5 % des produits forestiers dont elle avait besoin. Ainsi privée de cet approvisionnement essentiel à la construction et à l'entretien de ses marines militaire et marchande, la métropole britannique se tourna vers ses colonies du Canada comme source alternative.

Explosion du commerce du bois

La Grande-Bretagne avait initialement exclu de son marché le commerce du bois avec le Canada en raison des coûts élevés de



Old Timber Days, Sharples and Dobell's Cove, Sillery, Quebec.
(Source : John Thompson, 1891. Collection privée)

production et de transport. Mais, redoutant la débâcle de son économie, elle y intéresse ses marchands en leur accordant des droits de coupe et en instaurant un système de protection tarifaire. Dès lors, l'exportation du bois provenant du Canada augmente de façon spectaculaire, passant de 140 000 mètres cubes en 1810 à 1 130 000 mètres cubes en 1845. Quant aux exportations en partance du port de Québec, elles passent de 56 000 mètres cubes en 1810 à 650 000 vers 1865². Pendant les sept mois de navigation sur le fleuve, 1351 navires quittent le port de Québec en 1853, et 1661, en 1867³.

Bien que le commerce se déroule dans un contexte de mercantilisme, le Canada, et tout particulièrement la région de Québec, connaît une période d'expansion économique et de prospérité sans précédent « grâce à la venue au Canada d'importants capitaux britanniques, aux connaissances et au dynamisme des agents des firmes métropolitaines et à l'intégration rapide des marchands coloniaux au commerce du bois »⁴.

Les grandes infrastructures essentielles au développement des affaires – banques, compagnies d'assurance, maisons de courtage et bureaux de pilotage (Trinity House) – voient le jour sur la rue Saint-Pierre, à proximité du port.

Les commerçants bénéficient d'un mode de transport peu coûteux et extrêmement efficace – les cages – pour acheminer le bois jusqu'à Québec depuis les



Lumbermen's Camp, Frederic Boley Schell & Ogan, Picturesque Canada, 1882.
(Source: Bibliothèque de l'Assemblée nationale)

chantiers de l'Outaouais et des Pays-d'en-Haut⁵.

Une première « cage » à Québec

À l'initiative de Philemon Wright, une première cage atteint Québec à l'été 1806. Originaire de Woburn, au Massachusetts, Wright s'était installé quelques années plus tôt sur la rive opposée de la pointe Gatineau, au confluent des rivières Gatineau et des Outaouais, près de la chute des Chaudières. Tout comme ses ancêtres du *Mayflower*, il était persuadé que l'agriculture constituait la base de toute société nouvelle. Mais, lorsqu'il connaît l'intention de la Grande-Bretagne de s'approvisionner en bois dans les forêts canadiennes, il saisit l'occasion et se convertit en commerçant de bois.

Wright envoie des hommes abattre les plus beaux arbres de l'Outaouais. Il harnache ensuite

la force hydraulique de la chute des Chaudières, puis ouvre une scierie pour équarrir les grumes (bois coupé non encore écorcé). Cette opération lui permet de réunir les pièces de bois servant à former des radeaux – communément appelés cages –, qui deviennent des trains de bois lorsqu'attachés les uns aux autres.

Certains de ces trains peuvent mesurer quelques centaines de pieds et recevoir une trentaine d'hommes d'équipage. Tous les objets nécessaires au voyage se retrouvent sur les trains de flottage : câbles, chaînes, ancres, canots d'écorce, provisions, cabanes ainsi qu'une « cookerie » avec un foyer bien à l'abri des vents et des orages. Le foyer est rudimentaire. Il s'agit en fait d'un cadre de bois d'environ 60 cm de haut, rempli de sable. Tout autour sont accrochés chaudrons, grandes poêles et louches pour préparer soupes aux pois, pommes de terre et

crêpes. Munies de voiles, les cages avançaient au gré des courants et des vents. Dans les années 1860, à l'apogée du commerce du bois, on raconte qu'elles descendaient le fleuve en convois ininterrompus. Pour évaluer la quantité de bois extraite des forêts canadiennes à cette époque, rappelons seulement qu'une cage pouvait contenir de 80 à 120 000 pieds cubes de bois⁶.

Le transport du bois vers Québec s'est effectué par deux grandes routes : celle du Saint-Laurent, depuis l'île Jardin, près de Kingston, et celle de la rivière des Outaouais et du Saint-Laurent, depuis Hull et même en amont de cet endroit ainsi que sur la rivière Gatineau. La première semblait plus périlleuse car les *cageux* devaient affronter plusieurs rapides, notamment ceux du Long-Sault, de la « Run du Côteau » et de Lachine. Grâce à de longs et étroits couloirs de bois (glissoirs) construits tout près des chutes et des rapides pour y faire passer les cages juste au-dessus des rochers, les *cageux* du second parcours évitaient ainsi plusieurs obstacles. Ils devaient rejoindre toutefois leurs compagnons du premier trajet juste avant le lac Saint-Louis, tous devaient franchir les rapides de Lachine. Même après avoir surmonté ces difficultés, les *cageux* n'étaient pas encore au bout de leurs peines. En effet, avant d'atteindre Québec, ils devaient se faufiler entre les îles de Sorel et braver les flots tumultueux du lac Saint-Pierre.

Lorsqu'il se déroulait sans encombre, le voyage de quelque 570 kilomètres reliant Kingston



Radeaux sur le Saint-Laurent, Cap Santé, William H. Bartlett, Picturesque Canada, 1843. (Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

à Québec durait de six à sept jours. De mai à octobre, les *cageux* réalisaient fréquemment une quinzaine de voyages.

Comme la destination ultime était la Grande-Bretagne, des chantiers de construction navale et d'expédition de bois furent ouverts de chaque côté du fleuve dans la région de Québec.

Ouverture des premiers chantiers à Sillery

Au début du XIX^e siècle, les anses de Sillery étaient inoccupées, à l'exception de l'anse Saint-Joseph, où William Hullett exploitait une brasserie dans l'ancien domaine des Jésuites.

Les marchands lorgnaient de tels endroits sécuritaires et pratiques où l'eau peu profonde leur permettrait de déplacer facilement les billes à la faveur de la marée et de les entreposer en attendant leur chargement. La Commission des biens des Jésuites accordait à la Anthony

Atkinson & Co. la permission d'y ouvrir un premier chantier de construction navale. Au fil du XIX^e siècle, des chantiers ont été établis sur toute la longueur du chemin du Foulon.

On estime qu'environ un millier d'ouvriers travaillaient à Sillery au milieu du XIX^e siècle, alors que l'industrie du bois était à son apogée. Selon le *Cherrier's Quebec City*, on trouvait dans ces chantiers d'expédition : des *labourers* (journaliers), *boomsman*, *bateauemen* (bateliers), *cullers* (mesureurs de bois), *foremen* (contremaîtres), *shippers* (armateurs), *clerks* (employés de bureau), *watchmen* (gardiens), *joiners* (menuisiers pour les finitions de bateaux), *blacksmiths* (forgerons), *carters* (charretiers), *tinsmiths* (ferblantiers) et ingénieurs. Les *shipwrights* (charpentiers de navire) venaient en tête de liste des ouvriers dans la construction maritime. Il y avait aussi les *carpenters* (charpentiers), les *blacksmiths* (forgerons)

qui s'occupaient de la ferronnerie, de la serrurerie, des charnières, des clous, des maillons de chaînes pour les ancres, etc., puis les *hatchmakers* qui fabriquaient les écoutes et finalement, les *ship carvers* (sculpteurs) qui façonnaient les figures de proue.

La majorité des ouvriers vivaient sur le chemin du Foulon. Ils habitaient avec leur famille dans des maisons à logements multiples et en rangées, construites par les commerçants. Ces logements comprenaient habituellement deux pièces : une pour vivre et manger au rez-de-chaussée, une autre à l'étage pour dormir.

À cette époque, ici comme ailleurs, le libéralisme économique prévaut et le capitalisme se développe. À la faveur de cette philosophie, qui permettait des profits considérables, les marchands deviennent riches et influents. Ils formaient une caste, une certaine aristocratie, et ils cherchaient à recréer un style de vie rappelant la vieille Angleterre. C'est ainsi que, notamment, les Atkinson, Sheppard, Gilmour, Price, LeMesurier, Dobell, Sharples et Rhodes se construisirent des villas avec serres attenantes au milieu de majestueux jardins. Ces domaines sont maintenant disparus – à l'exception de Cataraqui et de Spencer Wood, nommé Bois-de-Coulonge, en 1950. Certains ont été détruits dans des incendies ou sont tombés sous le pic des démolisseurs tandis que les autres ont été excessivement modifiés par l'addition d'annexes impertinentes.

On peut essayer d'imaginer la splendeur d'antan de ces endroits en se baladant dans le domaine Cataraqui, lequel possède encore sa remarquable villa néo-classique

datant des années 1850 ou encore dans les allées fleuries et les grands parterres du parc du Bois-de-Coulonge⁷. Selon les témoignages de l'époque, le domaine du Bois-de-Coulonge était une pure merveille. L'humaniste James McPherson LeMoine le présente ainsi :

Un grand jardin fruitier et potager bien entretenu, agrémenté de plates-bandes; le centre était orné de la plus charmante fontaine circulaire en marbre blanc, alimentée par un filet d'eau vive du ruisseau Belleborne, au moyen d'un appareil hydraulique sous terre; on trouvait des conservatoires, des serres à raisins et à pêches et des serres chaudes, des pavillons érigés dans des endroits exposés au-dessus du précipice béant et sur deux pointes, l'une regardant Sillery et l'autre, l'île d'Orléans, lieu de maintes gaies réunions où l'on prenait le thé; et puis encore des charmilles, des chaises rustiques perdues dans les bocages, un superbe boulding et un champ de tir à l'arc.⁸

Déclin et fermeture des chantiers

Après avoir atteint des sommets au cours de la décennie 1854-1864, l'exportation du bois et la construction navale déclinent. Les causes sont multiples : remise en question du système mercantiliste, diminution des tarifs préférentiels à partir de 1842, suppression des droits d'entrée sur les bois étrangers en 1846 et conversion de la marine marchande britannique aux technologies de l'acier et de la vapeur. Le chantier de la famille Sharples, *La Shipyard*, fondé en 1816, ferme ses portes en 1913. La dernière cage était arrivée à Québec deux années

plus tôt. À ce moment-là, les activités portuaires de toute la région étaient déjà tombées en désuétude.

D'autres causes, notamment le dragage et la canalisation du Saint-Laurent entre Québec et Montréal, concourent également à la disparition de l'industrie du bois dans la région. Des innovations qui permettent désormais aux navires de plus de 400 tonneaux et d'un tirant d'eau supérieur à 3,3 m de remonter le fleuve jusqu'à Montréal font en sorte que cette dernière se substitue à Québec comme porte d'entrée du continent.

Restes de l'époque du commerce du bois

Grâce au développement de l'industrie du bois dans ses anses pendant pratiquement trois quarts de siècle, Sillery a connu une expansion économique considérable et une croissance exceptionnelle de sa population. Au milieu du XIX^e siècle, ces conditions ont abouti à l'établissement d'une communauté catholique et d'une communauté protestante, chacune dotée de ses propres institutions religieuses et scolaires. Le patrimoine architectural du Vieux-Sillery – ses villas, ses modestes maisons ouvrières, ses cimetières-jardins et ses bâtiments institutionnels – rappelle l'époque de l'industrie du bois⁹.

Quant à la forêt canadienne, elle demeure encore aujourd'hui une source de grands revenus malgré son exploitation très intense au XIX^e siècle. En effet, le bois et ses produits dérivés constituent une composante essentielle de nos exportations et représentent un des principaux secteurs d'emploi au Canada.

