

## PORTRAIT

histoire – drave

Le transport de bois se fait par voie d'eau. Les billots sont traînés dans la forêt par des chevaux jusqu'à la rivière ou le ruisseau le plus proche. Ils flottent sur ce cours d'eau jusqu'au lac où ils seront regroupés en estacades que des bateaux remorqueront.

Le bois est ainsi acheminé par flottage jusqu'aux usines de transformation du sud du Québec et de l'Ontario. À partir de 1917, le trajet du flottage du bois s'arrête à la pulperie de Témiscaming. Les dernières opérations de drave au Témiscamingue se feront à la fin des années 1970.

Les draveurs exercent un métier difficile et dangereux. Augustin Chénier, un chroniqueur de l'histoire du Témiscamingue, donne une bonne description de ce métier dans son livre : " Notes historiques sur le Témiscamingue ".

*"Le période du flottage était pour les voyageurs (elle existe encore)\* la plus rude, en même temps que la plus périlleuse de sa dure vie : passer des journées entières à rouler sur des billes flottantes, se jeter jusqu'à la ceinture dans l'eau glacée du printemps pour faire suivre les pièces récalcitrantes, parcourir, sur de longues distances, les rives enchevêtrées des ruisseaux, enfonçant jusqu'au genoux dans une vase gluante ou butant sur un corps mort, pendant que la longue gaffe se cherche un chemin à travers les aulnaies, aller jusqu'au milieu des rapides impétueux libérer le train de bois arrêté dans sa descente par un obstacle invisible, risquer de s'engouffrer avec les billes dans la vrille d'un remous, demeurer tout le jour trempé jusqu'à la ceinture, avec le perspective de reprendre, le lendemain, dans les mêmes habits humides, les mêmes travaux et les mêmes périls, telle était la vie de nos draveurs pendant deux, trois mois et plus." Chénier, Augustin, Notes historiques sur le Témiscamingue, p. 65.*



L'Alexandra est l'un des bateaux à vapeur construits pour le remorquage des troncs d'arbres.



Jack Cobb et Isidore Romain à la drave en 1942.

### Quelques dates significatives

1887 Le flottage du bois (drave) des compagnies se fait en commun par la Upper Ottawa Boom Improvement Company (connus aussi sous le nom de I..C.O.), une compagnie à but non lucratif. Elle s'occupe à partir de cette date du flottage de tout le bois coupé au Témiscamingue jusqu'à Pembroke, Hull et Ottawa. Il s'agit de bois carré (les cages à bois) jusqu'en 1895, puis les compagnies expédient du bois en billots ronds.

Jusqu'en 1904, la ICO donne à Alex Lumsden le contrat de flottage du bois sur la partie de la rivière des Outaouais. Il établit également un réseau de drave sur le lac Témiscamingue. En septembre 1888, il se porte acquéreur du site Opémican et de ses bâtiments et fait de ce site le centre d'opération du flottage du bois sur le lac Témiscamingue, y développant un dépôt de bois dans une baie, un camp de drave et le lieu d'entretien et d'entrepôt de ses bateaux. En juin 1904, la ICO acquiert les installations d'Opémican et de La Gap. À compter de cette date, elle prend en charge l'ensemble des opérations du flottage de bois sur le lac Témiscamingue

Philemon Wright, l'un des premiers exploitants forestiers de l'Outaouais inférieur, introduit une nouvelle technique de flottage de bois afin de faciliter le flottage du bois; celle de la cage de bois. Il s'agit en fait d'assembler les pièces de bois équarri pour en faire un radeau ou une cage, qui se déplace grâce à une voile ou encore à l'aide de rames. On regroupe plusieurs cages pour former un train de bois. À l'arrivée d'une chute, les hommes démontent le train et les pièces de bois libres franchissent l'obstacle. Les cages sont à nouveau rassemblées au pied de la chute.

1924 Établissement du Boom Camp à l'embouchure de l'Outaouais Supérieur donnant sur le lac Simard, au-delà du Rapide Esturgeon (à 2 milles du lac Simard et à 5 milles du Rapide Esturgeon).

1929 Le T.E. Draper est assemblé et lancé à la Baie Gillies pour le remorquage du bois sur le lac Des-Quinze. Il demeurera en service pour la C.I.P. jusqu'à son départ de la région en 1972. Il est construit par la John Inglis Company de Collingwood en Ontario. On expédie le remorqueur en pièces détachées par chemin de fer jusqu'à Laverlochère puis des attelages de chevaux les transportent à la Baie Gillies. Il mesure 61 pieds de longueur (18,6 mètres) et 17 pieds de largeur (5,2 mètres) et ses superstructures ont 40 pieds de longueur (12,2 mètres) et 15 pieds de hauteur (5,6 mètres). Il pèse alors 100 tonnes (90,7 tonnes métriques) et a un tirant d'eau de 9 pieds (2,7 mètres). Il a un moteur Fairbanks de 285 c.v.

1930 Le mécanicien en cale conduit le moteur selon les indications du capitaine. Le code est simple : 1 coup de cloche pour " départ ", 2 coups pour " machine arrière ", 3 coups pour " ralentir " et 4 coups pour " avant toute ".

L'équipage se compose de 7 hommes au début : le capitaine, l'assistant-capitaine, le cuisinier, 2 ingénieurs des machines et 2 hommes de pont. L'équipage effectue des horaires de 6 heures de travail, en rotation.

Le bateau tient son nom de Thomas Edward Draper, fondateur de la Kipawa Woods Division et Surintendant de la Division Kipawa (1918 à 1939).

Le T.E. Draper va du Boom Camp à Angliers au début puis, à l'arrivée du J.A.H. Henderson, il va du Grassy-Narrow à Angliers. Il lui arrive à l'occasion d'aller aider le J.A.H. Henderson directement au Boom Camp, particulièrement par très mauvais temps. Après la construction du Grassy-Narrow (1940), on doit lui enlever son mât pour pouvoir passer sous le pont.

Le T.E. Draper se rendait que très rarement à Angliers même. Son trajet se terminait dans le secteur du Red Pine ou de la Pointe Marianne (5,5 milles avant Angliers). Il se rendait à Angliers que pour sa mise en cale sèche l'hiver ou pour des réparations, et ce, à partir de 1955.

1931 Le J.A.H Henderson fait le remorquage sur le lac Simard et est retiré en 1950 pour être remplacé par l'Expanse.

Le T.E. Draper et le J.A.H. Henderson se rejoignent dans le secteur du Grassy-Narrow et s'échangent leurs estacades.

1938 Le centre des opérations de flottage est transféré de la Baie Gillies à Angliers et la C.I.P. forme la Lake Expanse Booming and Driving Company et obtient un droit de flottage pratiquement exclusif sur les lacs Des-Quinze et Simard.

1940: La construction du pont du Grassy-Narrow force la C.I.P. à établir un camp de drave (15 hommes) à cet endroit. Les draveurs sont soutenus par des petits remorqueurs des "20" (forces) et plus tard des "40 " pour le passage des billots sous le pont. Le camp comprend un dortoir, un bâtiment pour l'administration et une cuisine.



Construction du Grassy-Narrow

Un gros réservoir ravitaille le T.E. Draper et le J.A.H Henderson. De grosses citernes sont transportées par chaland d'Angliers au Grassy-Narrow par le T.E. Draper.

À partir de 1940, plus de 100 estacades, remorquées à la cadence de 6 à 10 par semaine, parviennent à Angliers chaque année.

1955 : Le Dépôt Riordon, qui se sert plus qu'au remisage d'hiver des remorqueurs depuis 1938, est

vendu à la compagnie de bois de sciage Paradis et Fils.

La fermeture du Dépôt Riordon entraîne la construction à Angliers d'une rampe pour sortir les gros remorqueurs de l'eau et voir à leur entretien. Les activités de la Kipawa Woods Division à Angliers sont à leur sommet au début des années 1960.

1972 : Le [T.E. Draper](#) cesse ses opérations et est remisé pour de bon à Angliers.

1976 : Fin du flottage du bois au Témiscamingue.