

# LES CAGEUX SUR LA VAGUE JUSQU'À QUÉBEC

Ces risque-tout affrontent, avec un superbe sang-froid, les obstacles maritimes pour acheminer le bois équarri par radeaux jusqu'au marché de Québec.

Isabelle Regout et Alexandre Pampalon

Experts de l'ère des cageux

## La loi du plus fort

De 1806 à 1813, les échanges européens ont été troublés par toute une série de mesures contraignantes comme le Blocus continental décrété par Napoléon 1<sup>er</sup>, le contre-blocus britannique et des droits de douane [P. Branda, 2007]. L'Angleterre en plein essor industriel dépend royalement du bois comme matière première pour maintenir sa suprématie sur les mers, autant pour ses navires de combat que pour ses navires de commerce pénétrant les comptoirs commerciaux du monde entier. Londres identifie ses colonies de l'Amérique du Nord britannique pour s'approvisionner en bois naval et commercial [S. Pagé, 2005].

La vallée de l'Outaouais, qui semble recouverte d'infinies et d'inépuisables pinèdes et chênaies, devient un spectaculaire territoire d'approvisionnement de ce diamant brut. Le commerce du bois du Saint-Laurent gonfle exponentiellement le volume de transport maritime qui mobilise « un grand nombre des meilleurs navigateurs et matelots » [J.S. Hogan, 1855]. Le phénomène fiévreux du trafic portuaire à Sillery répond aux besoins croissants de la *Royal Navy* en mâts et en espars [G. Paquet et J.-P. Wallot, 1971]. Après les guerres napoléoniennes, ce commerce de bois équarri continuera de croître et demeurera la base du trafic extérieur du Canada-Uni.

Ce siècle d'exception, tout en jetant les bases de la grande histoire industrielle du Canada, engendre la fabuleuse épopée des cageux (*raftsmen*). Ces voyageurs au tempérament de braise sont devenus le levain naturel d'innombrables contes, récits et chansons populaires à leur gloire, tout comme la mie filante d'un corpus littéraire international.

## La mise en train du bois

Au cours de l'hiver 1805-06, les collines de la Gatineau résonnent des coups de hache et des craquements des grands pins abattus [S. J. Gillis, 1975]. Sous l'œil attentif de Philemon Wright, sept cents grumes sont équarries. Dans nos forêts vierges, le pin blanc mesure jusqu'à 60 m (197 pi) de hauteur [M. Huot, 2015]. Un tel géant offre une récolte de trois plançons de 18 m (60 pi) pesant 1,6 tonne chacun. À l'arrivée du dégel, les bois carrés de Wright sont assemblés dans une échancrure du littoral du canton de Hull pour former un train de bois (*timber raft*) ou une cage capable de résister aux rudes conditions de navigation. Sur le pont de la cage, des milliers de douves et de pièces de charpenterie supplémentaires sont chargées [R. Henderson, 2018]. Pour cette périlleuse traversée de 250 miles marins (460 km) jusqu'à Québec, tout repose sur le courage de cinq hommes d'équipage, dont Philemon Wright et London Oxford, gentleman afro-américain. Guidée par la vigueur des courants, la masse de bois est un défi de tous les instants à manœuvrer [L. Robidoux, 1988]. Au mépris des infortunes, le train de bois Columbo mouille l'ancre à Québec le 12 août 1806 permettant le commerce du bois de la cage.

# LES CAGEUX SUR LA VAGUE JUSQU'À QUÉBEC

Ce tour de force révèle le parfait moyen de transport des billes sorties des forêts profondes. Plusieurs entrepreneurs forestiers suivent donc les traces de ce père de l'industrie forestière et s'investissent dans l'assemblage des radeaux de bois carré [P. L. Lapointe, 2015].

Le pin est crucial dans la construction de la cage, puisque cette essence fait flotter le bâtiment. Pour atteindre le port de Québec, deux routes fluviales de cages vont prévaloir. Venue d'aussi loin que le lac Témiscamingue, la cage du nord descend la rivière des Outaouais jusqu'au lac des Deux-Montagnes pour enfler la rivière des Prairies et rejoindre le fleuve. La cage du sud quittant le lac Ontario suit le cours du fleuve en passant par les rapides de Lachine.



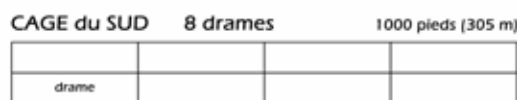
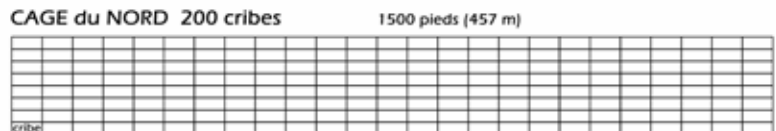
En raison de l'hydrographie, chaque trajet a ses particularités ouvrant le champ à deux méthodes distinctes de fabrication des cages [E. Labastrou, 2005]. L'ingéniosité de ces structures est époustouflante lors même qu'aucun clou n'entre dans la construction! Rien n'est laissé au hasard et l'on débute par l'assemblage des plançons en radeaux directement au plan d'eau.

La cage du sud, d'une longueur n'excédant pas 305 m (1000pi), comporte généralement huit drames détachables répartis sur deux colonnes dans l'axe proue-poupe. Le drame est composé d'un groupe de plus petits radeaux indivisibles dont l'ensemble mesure 18m sur 76m (60pi sur 250pi). Chacun de ces petits radeaux est formé d'une rangée de billes disposées côte à côte, puis reliées entre elles à l'aide de traverses en rondin et de harts souples en bouleau [A.Shortt, 1902 et D. D. Calvin, 1945]. Lorsque les billes ont une longueur de 18m (60pi), on peut

compter jusqu'à huit petits radeaux par drame, mais lorsque les billes ont 12 m (40pi) il y a plutôt 12 petits radeaux par drame.

Le drame peut comporter jusqu'à trois niveaux de bois, où le centre est placé perpendiculairement aux autres. Le niveau supérieur, hors de l'eau et exempt de harts, accueille les cabines des cageux. Dans les couches inférieures au pont, un espace d'environ 61cm (2pi) est prévu entre les extrémités des plançons conférant une certaine élasticité à ce tapis de bois [W. A. Foster, 1990] qui suit l'ondulation de l'eau. Les drames résistent à un dénivelé de plus de 61m (200pi) dans le corridor maritime Kingston-Montréal.

La cage du nord, d'une longueur n'excédant pas 457 m (1500 pi), comporte un maximum de deux cent cinquante radeaux appelés cribes. Selon le Musée McCord [G. J. J. Tulchinsky, 1981], chaque cribe dont la longueur correspond à celui des plançons de 12 m (40 pi) ou de 18 m (60 pi), a une largeur de 7 m (24 pi). D'autres l'évaluant à 8 m (26 pi), il semble pertinent de collecter encore des données historiques sur le terrain. Or, la fabrication d'un cribe répond à des normes particulières [C. Whitton, 1943], car sur la rivière des Outaouais une dizaine de glissoirs — aménagée à grands frais au XIX<sup>e</sup> — est capable de faire transiter, d'amont en aval d'une chute, un cribe entier. Une fois le glissoir passé, les radeaux intacts sont réassemblés en train de bois. Cette grande innovation technique contribue à l'accélération du transit du bois et donc, à l'expansion de l'industrie forestière. On rapporte dans l'*Illustrated London News* (1863) qu'avant l'invention de ces glissoirs, les cages tardives en saison sont « dans l'incapacité d'atteindre la ville de Québec à temps » pour expédier le bois la même année en Angleterre.



# LES CAGEUX SUR LA VAGUE JUSQU'À QUÉBEC



Puisque le premier glissoir à radeaux construit en 1828 aux chutes des Chaudières est toujours présent en 2022 sur le site de la E.B. Eddy, à Gatineau, on a tout à gagner à préserver et à mettre en valeur cet artéfact maritime unique. Au surplus, nous avons découvert à travers nos recherches que le grand Jules Verne, avec ses récits archiconnus à l'international, en parle à son tour dans *Famille-Sans-Nom* (1888) :

« On appelle cages, en Canada, des trains de bois, composés de (...) cribes c'est-à-dire de sections, dont l'ensemble comprend au moins mille pieds cubes. À partir du jour où la débâcle rend le fleuve à la navigation, nombre de ces cages le descendent vers Montréal ou Québec (...) Qu'on se figure un assemblage flottant (...) composé de troncs, qui ont été équarris sur les lieux mêmes par la hache du bûcheron, ou débités en madriers et en planches par les scieries établies aux chutes des Chaudières, sur la rivière des Outaouais. De ces trains, il en descend ainsi des milliers depuis le mois d'avril jusqu'au milieu d'octobre, évitant les sauts et les rapides au moyen de glissoirs construits sur le fond d'étroits canaux à fortes pentes. »

Comment ce crible est-il construit? En 1903, Arthur Heming explique qu'on prépare d'abord un cadre composé de deux pins équarris fixés aux extrémités par deux traverses plates. Les quatre coins sont fermement chevillés en position par des piquets de bois franc d'un mètre (3 pi) taillés grossièrement à la hache. Sous ce cadre et entre les plançons extérieurs, on glisse douze à quinze pièces de bois équarris. En moins d'une journée, les plançons détremés enflent légèrement permettant le renvoi des forces achevant

l'équilibre et la solidité de cette ossature. Tirés sur les traverses, trois ou quatre plançons de chêne sont placés parallèlement aux plançons inférieurs et aussi chevillés en place. La pesanteur des chênes joue un rôle de lest qui stabilise la navigation du cribe pesant approximativement 47 tonnes quand les bois ont 18 m (60 pi). Enfin, les cribes sont réunies entre elles par des dosses perforées qu'on enfle sur une paire de piquets de cribes à jumeler. Quand on désassemble des cribes, on retire des dosses. C'est l'opération effectuée au légendaire rapide du Rocher Capitaine du Haut-Outaouais où la cage est subdivisée en plusieurs groupes d'environ 10 cribes qui passent sous les commandes des pilotes accompagnés chacun d'un petit bataillon de cageux.

En aval de l'obstacle, la cage réassemblée s'étend « sur plusieurs acres » [H. Gingras, 1974]. Imaginez cette cage du nord de 200 cribes avec ses 25 rangées de 8 cribes de large. Cette immense île flottante mesure 457 m (1500 pi) sur 60 m (197 pi) et couvre une superficie de 2,7 hectares, soit l'équivalent de 22 piscines olympiques! Le romancier victorien Charles Dickens écrit :

« Je fus impressionné de voir un gigantesque radeau flottant au gré du courant, avec 30 ou 40 maisonnettes à bord, et autant de mâts, de sorte que cela s'apparentait à une avenue pavée en bois sur le Saint-Laurent. » [American Notes, 1842]



Heming se souvient qu'à côté de la cambuse se trouve un cribe portant la cabine du cuisinier. D'autres cribes supportent les cabines cubiques de 2 m de côté (7 pi de côté) du maître de cage et des pilotes. Il y a aussi plusieurs maisonnettes conçues pour deux cageux. La cage, avec ses nombreuses voiles et ses cabanes,

# LES CAGEUX SUR LA VAGUE JUSQU'À QUÉBEC

ressemble à un « petit village qui marche sur l'onde » [J.C. Taché, 1884]. Le train est hérissé de mâts auxquels pendent des voiles. Quand le vent ne les gonfle pas, on met de longues rames d'environ 9 m (30 pi) dans les tolets, par bâbord et à tribord, pour faire avancer la cage. Selon la taille du train de bois ou le passage à franchir, un équipage peut compter entre cinquante et cent vingt cageux.

Joseph-Charles Taché, dans son livre *Forestiers et Voyageurs*, portraiture cette caravane pittoresque :

« Qui n'a pas passé des heures à voir ces trains de bois la nuit, alors que le brasier de leur vaste cambuse les illumine d'une étrange lumière qui se reflète dans l'eau ; alors que les hommes de cages, qui marchent, rament, ou dansent au son de la voix ou du violon, apparaissent dans le clair-obscur comme autant d'êtres fantastiques faisant sorcellerie sur l'eau ? »

Beau temps, mauvais temps, qu'importe, le but est d'arriver à destination. Les cageux entrent fièrement au port. Dans les auberges de la Basse-Ville de Québec, on célèbre les derniers exploits des cageux du nord jusqu'au sud. Certains serrent leur scapulaire sur la poitrine en évoquant le vif souvenir d'une vague redoutable sur le Long-Sault (Cornwall), un haut fond à la run du Coteau ou encore, un pilier du pont Victoria frôlé de trop près. Les cageux font figure de héros [J. A. Froment, 1915]. Certains sont entrés dans la légende comme Jos Montferrand – ce coq de radeau à la force herculéenne et ce guide de cages respecté [A. G. Gard, 1906] – auquel l'antiquité aurait élevé une statue [E.-Z. Massicotte, 1909].

## Lorsque le bois est roi

Le métier séculaire de cageux est associé à deux activités majeures dans l'histoire du Québec, soit l'industrie forestière et la construction navale. Quelque 1200 bateaux se rendent annuellement à Québec, vers 1840, pour y prendre le bois à livrer au *Canada Dock* à Liverpool. Durant le XIX<sup>e</sup> siècle, plus de 2000 navires sont construits à la porte d'entrée de l'Amérique française. Le port de Québec est le troisième en importance d'Amérique et le sixième au monde.



Dans cette ambiance survoltée, l'écosais Charles Wood, architecte naval, se rend à Québec. Son projet des navires-radeaux prend forme. Entre 1823-25, le public médusé assiste à la mise en service successive de deux mastodontes à l'île d'Orléans. Le *Columbus* de 3690 tonneaux et le *Baron de Renfrew* de 5294 tonneaux sont dix fois plus gros que la moyenne des navires en construction au port [E. R. Marcil, 2011]. L'ambition de Wood est de transporter des quantités extraordinaires de bois de la « manière la plus simple possible et au meilleur coût ».



# LES CAGEUX SUR LA VAGUE JUSQU'À QUÉBEC

Certains bois équarris se gâtent dans les anses, au pied du Cap Diamant, car ils sont si volumineux qu'aucun voilier ne veut s'en encombrer par peur qu'une tempête ne les déplace dans la cale et entraîne accidentellement la perforation de la coque. Wood prévoit construire une douzaine de navires-radeaux, mais l'issue malheureuse des voyages des prototypes a plombé les espoirs. Il demeure que ce sont de véritables exploits maritimes réalisés chez nous.

## Le Canada, puissance forestière

À la création du Canada-Uni en 1841, le débat s'enflamme autour du choix unique de la capitale. Fait plus méconnu, les villes subodorées – Kingston, Montréal, Toronto, Hamilton, Ottawa et Québec – sont toutes situées sur l'une des six routes fluviales des cageux. La reine Victoria est priée en 1857 de sceller l'emplacement définitif de la capitale canadienne. Encore appelée Bytown deux ans plus tôt, Ottawa a des atouts géographiques, militaires et économiques de taille. Le célèbre Anthony Trollope relate dans *North America* (1862) que « la rivière des Outaouais est l'endroit formidable pour ces radeaux de bois. On pourrait (...) l'appeler le quartier général du bois à travers le monde. »

À l'Exposition universelle de 1867, l'année qui marque la naissance du Canada fédéré, notre pays y expédie plusieurs peintures à l'huile de l'artiste Cornelius D. Kriehoff. La représentation du commerce du bois carré est dominante. Son œuvre *Wrecked Raft* illustre une scène dramatique au lac Saint-Pierre où les cageux, tels des Ulysses, se sont ligotés aux mâts de leur cage coincée dans une tempête hurlante. Les nations étrangères ont en tête un Canada boisé [F. Ducuing, 1867] et cette image de marque perdure encore aujourd'hui [F. De Cia, 2019].

Sir Adolphe-Basile Routhier, auteur du chant patriotique *Ô Canada* en 1880, immortalise sa rencontre avec les cageux dans « Souvenirs d'enfance » [G. Boileau, 1997]:

« Pendant l'été ce sont les hommes de cages, que nous appelons les Voyageurs. Les grands convois de bois carré sont partis des forêts lointaines. Les grandes cages [font] leur apparition comme une imposante procession de navires, plus grands que les

transatlantiques géants s'avançant avec lenteur sur les eaux (...) Chaque cage avait son escouade de rameurs qui obéissaient aux cris cadencés du guide. Du rivage, on entendait leurs chants (...) Je ne pouvais me lasser d'écouter les voix robustes et souvent très belles de ces infatigables chanteurs. »

## Dans les griffes de l'imaginaire

*Le train de bois épouse les vagues  
Et se débat comme un poisson frétilant  
Frais pêché, déboussolé, hors de l'eau.*

[A. Pampalon, 2021]

Les cageux ont participé graduellement à construire un riche folklore par la nature héroïque de leur long voyage sur les eaux [J. Pomerleau, 2001]. Cette époque romanesque a inspiré de grands créateurs comme Crémazie, Buies, de Montreuil, Fréchette, Julien, Le May, Hopkins, Bartlett, Chapman, Girard, Guyon, Narrache, O'Brien, Heming, Caron, et bien d'autres!

Et maintenant, montez à bord!

[La Presse, 1903 et W. A. Foster, 1890]

Après une nuit de sommeil à la belle étoile, un déjeuner est pris à la hâte. Le travail commence. Les cris d'Aimé Guérin, maître de cages surnommé *Le Vieux Prince*, et des pilotes couvrent le rugissement des rapides. Au signal, le train de bois se déchire et d'énormes sections se détachent. Les pilotes sont en position et, en quelques instants, les cinq drames l'un après l'autre s'élancent. Vingt-quatre cageux, répartis à l'avant et à l'arrière, plongent leurs rames au plus profond de l'eau. Les vagues bondissent à leur rencontre. Les rameurs de proue tombent à genoux et s'accrochent aux traverses. Le pilote donne un ordre rapide, et instantanément, on inverse les rames. Plongez, tourbillonnez, tourbillonnez!

Les dents serrées, les sourcils noués, les muscles tendus, l'équipage parvient à garder la proue vers l'aval. Le cœur battant et la respiration haletante, ils arrivent au milieu des rapides et les courants se croisent dans tous les sens. C'est au sein de cette Charybde et Scylla qu'il faut passer. Le drame, disparaissant dans l'écume, continue de descendre les rapides de Lachine dans une danse échevelée. Quelques moments encore avant que le drame sorte

# LES CAGEUX SUR LA VAGUE JUSQU'À QUÉBEC

des rapides endiablés. Ils sont enfin sains et saufs, l'équipage se sourit dont trois femmes mohawks du village de Kahnawà:ke.

Retenez de cette histoire la présence des cageuses dans la conduite des radeaux !

## Renouer avec une tradition maritime

Les exploits de ces mariniers hors-norme — majoritairement canadiens-français grâce à « leur dextérité, leur expérience de la navigation et leur connaissance de la rivière » [T. Brennan, 1976] — ont charmé l'imagination populaire. Ces légendes authentiques sont « la moelle » de notre littérature nationale [J. S. Lesage, 1925].

Les 125 députés de l'Assemblée nationale du Québec ont fraîchement adopté une motion historique honorant la mémoire de nos marins atypiques du fleuve Saint-Laurent. Ce geste réservé au Salon bleu s'est amarré à notre traité qui longe toutes les rives du Québec : <https://bit.ly/31CVbWP>. Appuyez la création par l'État québécois du premier musée sur les cageux en naviguant sur [www.columbo1806.com](http://www.columbo1806.com).

Ouvert au grand public, la nouvelle Maison des cageux du fleuve Saint-Laurent, situé au 383 rue Notre-Dame à Lanoraie, permet de découvrir l'univers des cageux et d'examiner de près la reconstitution historique d'un radeau en pin blanc. Soyez les bienvenus !

N.D.A. Cette co-parution, dans la revue *Histoires forestières du Québec* de la Société d'histoire forestière du Québec (SHFQ) et la revue *Traces* de la Société des professeurs d'histoire du Québec (SPHQ), vulgarise les connaissances les plus à jour reliées aux cageux et cageuses alors que se poursuit notre travail de recherches : [www.maisondescageux.com](http://www.maisondescageux.com).

## MERCI À NOS MEMBRES VAN BRUYSSSEL

Dès ses débuts, la Société d'histoire forestière du Québec a nommé une catégorie distinctive de membres, les « membres Van Bruyssel ». Ces membres individuels, corporatifs et associatifs perpétuent la tradition d'encouragement et de développement de la connaissance du milieu forestier en soutenant activement les activités de la SHFQ. La SHFQ tient à remercier ses membres Van Bruyssel pour leur soutien :

- Bureau de promotion des produits du bois du Québec (QWEB)
- Centre d'enseignement et de recherche en foresterie de Sainte-Foy (CERFO)
- Conseil de l'industrie forestière du Québec (CIFQ)
- Faculté de foresterie, de géographie et de géomatique de l'Université Laval
- Fédération québécoise des coopératives forestières du Québec (FQCF)
- Fondation Héritage Faune
- Forest History Society
- Groupements forestiers du Québec
- Imagine MJ.com
- Jean-Claude Mercier
- Louis Campeau
- Ordre des ingénieurs forestiers du Québec (OIFQ)
- Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs
- Pierre J.H. Richard
- Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU)

### Van Bruyssel - pionnier de notre foresterie scientifique

Ferdinand Van Bruyssel, ingénieur civil et forestier, docteur en sciences politiques et administratives. Belge d'origine mais Canadien d'adoption, a laissé des traces importantes dans le paysage forestier du Québec. Reconnu au début de XX<sup>e</sup> siècle comme un « fort expert en économie forestière », il apporta une contribution de premier plan dans le développement et la promotion de la foresterie scientifique y consacrant ses énergies et même sa fortune personnelle.

