

L'essentiel du travail fait dans les premiers jours du régime de Calvin et Cook était la fabrication et l'expédition de bois équarri et de douves pour exportation vers la Grande-Bretagne. Les arbres à cet effet étaient obtenus aux alentours du territoire, aux extrémités est et ouest du lac Ontario, soit à une distance de 100 miles au tour de Garden Island (Kingston).

L'une des entreprises les plus hasardeuses de la compagnie était d'envoyer du bois à Québec sous la forme de petits radeaux (drams). Dans les premiers jours, jusqu'à 1865, les radeaux étaient constitués de sept drams. Chaque dram contenait environ 7000 pieds cubes de bois. Des années plus tard, le double de cette quantité était habituel. En effet, une charge jusqu'à 50 000 pieds cubes de pin a été contenue dans un seul dram. Probablement qu'aucune industrie typiquement canadienne n'est plus pittoresque que celle du "rafting". Dès le moment où l'arbre tombe et devient du bois d'œuvre et jusqu'à ce qu'il atteigne sa destination, il y a une touche de romantisme à propos de toutes les circonstances. Cela est particulièrement vrai dans les 1850, parce qu'à ce moment, les radeaux ont navigué sur le Saint-Laurent. Ils étaient tout à fait autonomes, les hommes devant vivre à bord.



Un dram traverse le pont tournant de Coteau-du-Lac, lequel sera remplacé vers 1912.

(Photo prise par C.C. Calvin, âgé de 16 ans, en 1910)

Transporter le bois était bien entendu leur but et les Grands Lacs était la scène de leurs travaux. Une pièce de bois peut voyager n'importe où à partir de 400 à 1000 miles à travers les eaux intérieures avant d'atteindre sa destination à Québec et entamer son voyage en mer. Il pourrait être d'intérêt d'imaginer le voyage d'une pièce de "pin Waney" (nommé ainsi pour la façon de le couper et de le façonner).

Dans les années où le bois était encore abondant, seuls les arbres les plus gros et les plus beaux étaient sélectionnés; ainsi, on pouvait choisir seulement deux ou trois arbres sur une acre de terre forestière. Après que l'arbre choisi était abattu, ce bois, le plus souvent destiné à la construction des vaisseaux de Sa Majesté le Roi, descendait le fleuve jusqu'à Québec, après avoir franchi les rapides de Cornwall, de Coteau-du-Lac, des Cèdres et de Lachine. Voilà comment on commença à transporter le bois de construction. Les français ont donné à ce mode de transport le nom de « flottage en trains ». Les navigateurs lui ont appliqué des termes qui nous sont aujourd'hui plus familiers et que nous tenons à employer malgré les exigences de notre langue.

Voici comment on construisait un « cageu ». Les plançons de pin, moins pesants et de même dimension que les plançons de chêne, étaient utilisés les premiers. Disposés en ligne les uns au bout des autres, on les recouvrait, à leur point de rencontre, d'un bloc de bois de quatre pieds de long, appelé traversière (stretches) dans lequel on pratiquait six trous de mèche : trois devant traverser le plançon de droite, les trois autres celui de gauche. Le tout était consolidé par des mandrins ou poteaux de bois que l'on introduisait dans ces cavités à coup redoublé. Cette mortaise improvisée était résistante aux chocs que les cageux étaient exposés à subir quelquefois sur les énormes cailloux des rapides.

Avec ces pièces de bois réunies, on formait un cadre flottant de 250 à 300 pieds de longueur par 80 de largeur (75 à 90m par 25m). Ce cadre terminé, on le réunissait de l'intérieur, d'un côté à l'autre, par des pièces de bois transversales, de manière à former cinq à six espaces libres appelés « cribes ». Dans ces derniers, on introduisait les plançons de pin, en leur faisant subir un plongeon sous l'un des côtés du dram pour les fixer ensuite, à chacun des bouts, avec des harts de bouleau bien tordus. Venaient les pièces de chêne que l'on disposait sur les plançons de pin en sens transversal, sans liens, soutenues par leur propre poids.

Sur les bords des lacs, les cages étaient tirées par des remorqueurs (tugs). Mais, avant d'entreprendre la descente des rapides, il était nécessaire de séparer la cage pour conduire ensuite les drams les uns après les autres.

Quand il s'agissait de sauter les rapides, dix bons rameurs se plaçaient à l'avant et dix autres à l'arrière sous le commandement d'un guide expérimenté, car il s'agissait moins de faire avancer le cageu entraîné par



Aimé Guérin, contremaître pendant 40 ans, traverse ici les rapides de Coteau-du-Lac à genoux, avant le saut des rapides.

(Photo prise par C.C. Calvin, âgé de 16 ans, en 1910)

le courant que de le conduire sans encombre aux bons endroits. Il fallait voir ces 20 rames manœuvrer automatiquement comme mues par un seul levier.

Les rames dont nous parlons étaient longues de 25 à 30 pieds (9 à 10m), rustiquement taillées à la hache à même un pin de taille moyenne.

Pour chaque "dram", un pilote et une dizaine d'hommes étaient nécessaires. Ceux-ci ont été pris sur le "run" au Long Sault; la distance d'Aultsville à Cornwall est d'environ quatre ou cinq heures. À Aultsville, on pouvait regarder les chaloupes solides venant à la rencontre du radeau, chargées avec les hommes qui devaient guider nos destinées pour les prochaines heures. Au Long Sault, ces hommes étaient principalement anglophones; à Coteau-du-Lac, ils étaient français et à Lachine, des Indiens.

Un radeau pouvait prendre un mois pour faire la route, mais avec l'avènement des remorqueurs, cela prenait moins d'une semaine. La distance totale parcourue entre l'île Garden et Québec était d'environ 350 miles. Bien sûr, la partie la plus excitante du voyage était entre Kingston et Montréal.

Une fois les rapides de Lachine traversés et sous le pont Victoria, nous étions maintenant à Montréal et à partir de là, le voyage se déroulait sans incident. Un autre frisson, nous attendait cependant, à savoir la magnificence de l'approche de Québec et du Cap Diamant. De notre radeau, c'était une image mémorable.

À Québec, chaque bâton avait plusieurs marques sur elle, le nom du propriétaire, de l'expéditeur, etc. Chaque pièce était maniée avec le plus grand soin à chaque étape de son voyage et toutes ses dimensions étaient enregistrées. Ici, nous devons dire "adieu" à notre bâton de « fine waney » (bois en déclin), puisqu'il a été placé dans la soute d'un navire de haute mer et a commencé son voyage à travers l'Atlantique.

Notes

Dans le petit livre « Les initiés de la Pointe-aux-cageux » de Paul de Grosbois, on trouve les explications suivantes pour certains termes des « cageux » :

- « plançon » : tronc d'arbre équarri servant spécifiquement à la construction des cages.
- « cribe » : petit radeau formé de deux rangs de plançons : largeur environ huit mètres (25 pieds) et longueur pouvant atteindre 12 mètres (40 pieds).
- « dram » : grand radeau renforcé formé de deux rangs de plançons : largeur environ 12 mètres (40 pieds) et longueur pouvant atteindre trente mètres (100 pieds).
- « cage » consistait en une succession de cribes ou de drams (ou une alternance des deux) enchaînés les uns aux autres, d'où l'expression « train de bois flottant ».
- « hart » : solide branche verte flexible (souvent de l'écorce de bouleau) utilisée pour l'assemblage des cages.
- « run du Côteau » c'est le nom qu'on donnait à la route des cageux qui, partis de Windsor, empruntaient le Saint-Laurent.

Une autres source, traitant du même sujet, souligne que les équipes conduisant la descente des cages parcouraient toujours les mêmes trajets et sur des distances relativement courtes, par exemple du Coteau jusqu'aux Cascades. Elle parle aussi des billes de chêne qui se perdaient au fond des eaux lors des accidents que les riverains repêchaient à leur profit.

DEVENIR MEMBRE DE LA SHCDL

Pour une somme annuelle modique de 10\$ pour un individu ou de 20\$ pour une famille, vous pouvez devenir membre de votre Société d'histoire. À ce titre, vous recevrez régulièrement de l'information et vous participerez activement à garder bien vivante l'histoire de votre ville. Toute personne intéressée peut contacter le SHCDL via son site Internet (societedhistoire.coteau-du-lac.com) ou par téléphone au 450 763-2581. Merci!