Document generated on 07/14/2025 5:39 p.m.

Histoire Québec

Les Cageux, ces voyageurs intrépides du XIXe siècle

Éliane Labastrou

Volume 11, Number 2, 2005

URI: https://id.erudit.org/iderudit/11108ac

See table of contents

Publisher(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (print)
1923-2101 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Labastrou, É. (2005). Les Cageux, ces voyageurs intrépides du XIXe siècle. *Histoire Québec*, *11*(2), 29–31.

Tous droits réservés © La Fédération des sociétés d'histoire du Québec, 2005

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

LES CAGEUX, CES VOYAGEURS INTRÉPIDES DU XIXe SIÈCLE

Par
Éliane Labastrou
Société patrimoine et histoire de l'île Bizard

Éliane Labastrou est née en France et a immigré au Canada en 1957. À la suite de l'obtention d'un baccalauréat ès arts, à l'Université de Montréal, elle devient traductrice agréée, membre de l'Ordre des traducteurs, terminologues et interprètes du Québec; elle est secrétaire de la Société patrimoine et histoire de l'île Bizard depuis 2001. Mme Labastrou est l'auteure de : *Histoire de l'île Bizard*, ouvrage publié en 1976; des panneaux d'exposition sur l'ère des cageux, une exposition montée en 2003; et de la brochure *L'ère des cageux, une épopée du XIXe siècle*, publiée en 2004.

Qui se souvient de ces navigateurs intrépides qui chevauchaient hardiment les rapides, au XIXe siècle, pour aller livrer les énormes billes de bois équarries à Québec? L'Angleterre avait besoin de grands troncs d'arbres pour construire sa flotte navale et surtout les mâts des bateaux. Or, depuis le blocus de la Baltique par Napoléon en 1809, elle ne pouvait plus s'approvisionner en Russie. Elle se tourna vers le Canada dont les immenses forêts paraissaient inépuisables. L'industrie du bois devint alors florissante.

Pour faire descendre les billes équarries à Québec, les draveurs faisaient d'abord flotter les troncs d'arbres dans les cours d'eau secondaires jusqu'à un point de rassemblement dans la région de Hull pour le bois provenant des affluents de l'Outaouais et de la Gatineau. Le bois venant de la région des Grands Lacs, voire des États-Unis, arrivait par bateau à Garden Island près de Kingston. En ces deux endroits, les troncs étaient équarris et réunis en radeaux, qui étaient ensuite attachés les uns aux autres pour former des grandes plates-formes flottantes, nommées cages, d'où le nom de « cageux » donné aux hommes qui les conduisaient. Guidées par des pilotes expérimentés, ces cages descendaient l'Outaouais et le Saint-Laurent, en franchissant des chutes, des rapides et de multiples autres écueils, pour arriver, par ces deux voies, à Montréal, d'où elles étaient acheminées par le Saint-Laurent vers Québec. Là, les cages et les radeaux étaient entièrement démantelés et le bois, chargé sur des bateaux en partance pour l'Angleterre.

C'est Jean Talon qui avait introduit le transport du bois par radeaux, vers 1670, en Nouvelle-France. À l'époque, c'était le chêne qui intéressait surtout la France. Mais Jean Talon apprit par expérience que le chêne ne flottait pas; il eut alors l'idée de construire une plate-forme en bois plus léger, comme en pin ou en sapin, et de placer les troncs de chêne au-dessus pour les transporter. Toutefois, les grandes cages de bois équarri, pouvant comprendre jusqu'à 100 radeaux, ne prirent vraiment naissance qu'au début du XIXe siècle. La première cage de bois équarri à descendre l'Outaouais jusqu'à Québec le fit en 1806. Construite par Philemon Wright et nommée *Columbo*, elle se composait de 700 billes de bois. Il fallut deux mois pour effectuer le parcours, dont 35 jours pour atteindre Montréal. Au début, pour franchir les chutes, on devait désassembler la cage et démonter les radeaux puis faire descendre les billes une à une dans les glissoires. Au bas de la chute, il fallait donc reconstruire complètement la cage. Philemon Wright eut l'idée de construire une glissoire large de 10 mètres permettant de laisser passer les radeaux entiers, l'un après l'autre, de manière à pouvoir former à nouveau la cage au bas de la chute.

Illustration de C.W. Jeffrey. Philemon Wright dirigeant le Columbo, *sa première cage, sur la rivière des Outaouais.*

Cage de l'entreprise Calvin, les voiles au vent, avec cambuse et cabane du capitaine. ANQ.

Le gouvernement emboîta le pas en construisant d'autres glissoires de ce genre sur l'Outaouais et la durée du parcours entre Hull et Québec se trouva ainsi bien raccourcie. En 1823, l'entreprise de Philemon Wright conduisit plus de 300 trains de bois de Hull à Québec. Un cageux célèbre sur ce parcours fut Jos. Montferrand, dont nous avons tous entendu parler. Sa légende le décrit comme un homme d'une force herculéenne capable de venir à bout d'une quinzaine d'assaillants et qui s'illustra particulièrement dans plusieurs batailles près du pont de Hull. Originaire de Montréal, il défendait toujours les Canadiens français à qui s'attaquaient notamment les Irlandais, jaloux des Canadiens français, réputés comme de bons cageux, qui accaparaient presque tout le domaine des cages dont les Irlandais auraient bien aimé avoir une part.

Sur le trajet de Kingston à Québec par le Saint-Laurent, un pilote de cage a aussi laissé sa marque : Aimé Guérin, originaire de Laprairie près de Montréal. Surnommé « le Vieux Prince », il a dirigé les cages de Kingston à Montréal, au service de l'entreprise Calvin, pendant plus de 60 ans, sans jamais perdre un homme, dit-on. Il fut le pilote de cage le plus respecté et le plus expérimenté de l'ère des cageux. Sur son parcours, il devait franchir de nombreux obstacles, notamment les rapides de Lachine. Pour ce passage difficile, il engageait des Amérindiens de Caughnawaga (Kahnawakhe), experts dans les rapides.

Sur les deux parcours, des chutes et des rapides obligeaient les cageux à s'arrêter pour désassembler les cages en radeaux avant de franchir ces passages difficiles. C'est ainsi qu'ils faisaient halte à la pointe aux Carrières de l'île Bizard, avant les rapides Lalemant, du Cheval blanc et du sault au Récollet. Au lieu de halte, les cageux se reposaient et changeaient sans doute d'équipe puisque Léon Trépannier écrivait en 1949 : « Cette agglomération constante de cages à la pointe aux Carrières n'avait pas manqué d'y attirer toute une petite population de bûcherons, en quête de travail sur les cages… »[1]. Dans ce même article, l'auteur raconte le repas des cageux, composé notamment de « beans » dont le « cook » avait rempli de gros chaudrons de fer après y avoir placé au fond un bon rang de gros lard. Ces chaudrons étaient ensuite plongés dans un carré de sable brûlant, aménagé sur l'un des radeaux de la cage qui prenait le nom de « cambuse ». Après le repas du soir et les histoires

Le repas des cageux sur une cage. On y distingue une meule, des rames et une hache en premier plan. ANQ.

de feux-follets autour du feu, les cageux « s'entassaient sur la paille pour ronfler jusqu'au matin », dit-il. Plusieurs hommes de l'île Bizard ont été pilotes de cage pendant de nombreuses années, notamment Jérémie Claude et son cousin Gatien Claude; celui-ci, alors âgé de 87 ans, a d'ailleurs été le dernier à diriger une cage sur la rivière des Prairies vers 1907.

Ce n'était pas une vie facile. Il fallait voir ces hommes à l'œuvre dans les rapides. Les gens se rassemblaient sur leur passage pour admirer leur adresse et, le dimanche après la messe, ils leur rendaient visite, montaient sur les cages et étaient parfois invités à partager leur repas.

Pour faire connaître cet aspect méconnu de notre histoire, la Société patrimoine et histoire de l'île Bizard a monté, en 2003, à l'occasion du 325e anniversaire de l'île Bizard, une exposition intitulée « L'ère des cageux ». L'exposition, maintenant devenue itinérante, est bilingue. Plusieurs milliers de personnes l'ont déjà vue et appréciée dans l'île Bizard, à Sainte-Geneviève et à la Maison du pressoir du parc-nature de l'île de la Visitation, à Ahuntsic. Du 5 février au 7 août 2005, elle était présentée au Musée régional de Vaudreuil-Soulanges; elle passa ensuite à Sillery en septembre et octobre, et enfin à Lachine en novembre.

La brochure de 48 pages, intitulée *L'ère des cageux, une épopée du XIXe siècle*, qui vient de paraître en français, ainsi que le CD-ROM bilingue, sont des miroirs de l'exposition. Ils permettront maintenant à tous de prendre connaissance de ce pan oublié de notre histoire dans le confort de leur foyer. Pour se procurer ces documents ou pour réserver l'exposition, prière de téléphoner à Francine Chassé (514) 620-6257.

Cage voile baissée au passage d'un rapide. ANQ.

Note

[1] Léon Trépannier, *La Patrie*, 13 février 1949.