Au reste, si les *cribes* et les *drames* diffèrent par leurs dimensions et le plus et le moins de solidité qu'on leur donne, la disposition des matériaux est la même, et voici comment on les confectionne. Les pièces de bois sont amenées, à flot, les unes près des autres à se presser du mieux possible, puis de chaque côté de cette assemblage de plançons on ajoute deux pièces de bois rond, qu'on nomme *flottes*, lesquelles sont liées ensemble par d'autres pièces de bois de rebut écarriées sur deux faces, qu'on appelle *traverses*, au moyen de grosses chevilles qui les transpercent. Sur ces *traverses* on dispose un second rang de plançons dont le nombre varie; ces pièces du second rang se maintiennent en place par leur propre poids; quelquefois on arrête celles des bords par des harts. S'agit-il de la confection d'une *drame*, on ajoute à ces moyens de liaison, des pièces de bois rond, placés comme les *traverses*, qui prennent le nom de *bandages*, auxquelles on attache chaque plançon, un par un ou deux par deux selon la grosseur, avec d'énormes harts à liens qu'on noue, par un procédé fort ingénieux, qu'il serait difficile de faire comprendre à la simple lecture. Les *drames* portent en outre une beaucoup plus grosse charge de plançons de second rang que les *cribes*.

Les *cribes* sont faits pour passer dans les glissoires, construites par l'État sur les rivières de grande exploitation, comme moyen de détourner les chutes et les rapides trop violents; c'est pour cela que leur largeur ne dépasse pas vingt six-pieds, les glissoires ayant environ trente pieds de largeur: la longueur des *cribes* n'a de limite que celle des plançons qui les composent; car les *cribes* n'ont jamais plus qu'un plançon de longueur.

Les *drames* n'ont point à passer de glissoires, mais quelquefois elles peuvent avoir à passer par les canaux du Saint-Laurent, d'autres même par le canal Welland, elles ont alors des dimensions réglées par les nécessités de la route qu'elles suivent. Les grandes *drames* ont quelquefois cent et quelques pieds de long, sur quarante et quelques pieds de largeur.

Les *drames* et les *cribes* sont amenées côte à côte et les uns à la suite des autres, pour former la *cage*; on les lie ensemble, avec de longs bâtons et de fortes harts, dont chaque train de bois est amplement pourvu pour cet objet, et encore peut être toujours en mesure de réparer les avaries qui, assez souvent, arrivent dans les rapides ou par l'action du vent et des flots.

Le *cribe* ainsi fait (prenons-le pour type commun) est l'élément de la *cage*, qu'on doit pouvoir diminuer de surface selon les exigences des endroits que l'on traverse. Sur les *cribes* sont distribués les objets nécessaires au voyage, cables, chaînes, ancrs, canots d'écorces ou de bois, pirogues, provisions, cabanes, Ordinairement les cabanes sont faites pour deux hommes; longues de sept à huit pieds, hautes de quelques pieds seulement, elles sont construites d'écorces disposées sur des cerceaux, ou de planches minces fixées à une légère charpente.

Une *cribe* se distingue entre tous les autres dans chaque *cage*, c'est celui qui porte la cambuse: on le bâtit avec plus de soin, puis on construit, sur des *traverses* exprès placées, une plateforme de planches à joints serrés, sur laquelle on dispose environ dix-huit pouces de terre retenue par un cadre de bois, pour servir de foyer; un vaste abris de planches recouvre cet âtre géant et le met à l'abri des orages. Des crémaillères de bois pendent au-dessus de ce foyer; de grands chaudrons et de grandes poêles sont rangés autour, ils servent à confectionner les soupes au lard et les amas de crêpes, que digèrent sans peine les vigoureux estomacs des hommes-de-cages.

Une *cage* contient souvent cent *cribes* et plus, c'est-à-dire quelquefois jusqu'à 2,500 plançons, et couvre plusieurs arpents de superficie. Ces *cages* sont conduits par un nombre d'hommes proportionné à leur grandeur, souvent trente hommes et plus.

Avant la construction des *glissoires* sur les chutes et les points ou les rapides ne permettent pas de descendre les *cribes*, il fallait envoyer les plançons en liberté et les recueillir pour refaire les *cribes* au pied des rapides; mais, aujourd'hui, les *cribes* auxquels il n'arrive pas d'accident se confectionnent au départ pour tout le voyage.

Supposons une *cage*, une fois faite, engagée dans un bon courant, elle ira ainsi, guidée par les rames, jusqu'à ce que se présente un lac sans courant, une chute ou un gros rapide, ou que souffle un vent assez fort pour empêcher les hommes de la diriger. Si c'est le vent qui empêche la *cage* d'avancer, on l'accoste au rivage où elle reste alors attachée, et son équipage dort ou s'amuse jusqu'à ce qu'il plaise à messire vent, comme dirait le bon Lafontaine, de ne plus souffler si fort. Si c'est un lac sans courant, alors il faut à la *cage* un vent favorable ou la remorque. Dans les cas ci-dessus décrits la *cage* est laissée en son entier; mais s'il s'agit d'une chute détournée par une *glissoire*, ou d'un rapide trop considérable pour y engager le train tout entier: oh! alors il faut désarticuler la *cage* et la passer en détail.

Dans ce dernier cas la *cage* est amarrée à la rive, aussi près que possible de la *glissoire* ou du rapide: on détache les *cribes* les unes après les autres; Deux hommes ou plus montent chaque *cribe* qu'ils engagent dans la courant ou dans la *glissoire*, en le dirigeant avec leurs rames, et... là, là, là, les voilà qui descendent, doucement d'abord, puis comme un trait, à travers les bouillons ou les replis de l'onde, à la grâce de Dieu. Le *cribe* est tantôt soulevé et on dirait qu'il va être éparpillé dans l'espace, tantôt il s'enfonce et, à l'eau qu'on voit sourdre à travers les interstices de sa charpente, on croirait que tout va être englouti, hommes et choses. Sauf de très rares exceptions, cependant, tout arrive en bon ordre au pied du rapide: on arrête le *cribe* au rivage, et les hommes remontent, en *portageant*, pour aller descendre d'autres *cribes*, jusqu'à ce que toute la *cage*, ayant été ainsi descendue, *cribe* par *cribe*, se trouve reconstituée pour continuer sa route.

Et ainsi l'on va, pendant des semaines et des semaines, portés par les courants, poussés par les vents, ou traînés par la vapeur, jusqu'à ce qu'on arrive à cette rade que Jacques Cartier trouvait "belle en toute perfection."

Quand il s'agit du bois qui vient par les lacs Huron, Erie, Ontario, ce sont encore les mêmes procédés; seulement qu'au lieu de *glissoires* pour passer la chute Niagara, on a le canal Welland. D'ailleurs tout le bois carré qui se fait au-dessus de Niagara ne passe pas, à beaucoup près, par le canal, une grande partie fait portage, du lac Huron au lac Ontario, par le Chemin de fer du Nord, et une partie vient en bâtiment jusqu'à la décharge de l'Ontario. Là, en face de Kingston, qu'on devrait bien appeler de son nom sauvage Katarakoui, se trouve une petite île qui se nomme l'Île-au-jardin; c'est là que ces bâtiments viennent décharger leurs bois. Si vous avez jamais occasion de visiter cette île pendant la belle saison, vous y verrez des centaines d'hommes-de-cages occupés à *cager* ce même bois pour la descente, et, de temps à autre, vous verrez partir pour Québec, d'immenses trains de bois, de près de deux arpents de large sur plusieurs arpents de long, quelquefois montés d'une quarantaine d'hommes, qui vont sauter les rapides du Saint-Laurent et notamment le Sault Saint-Louis, le plus terrible qu'il soit possible à une *drame* de traverser.

J. C. TACHÉ.

(A continuer.)

FIRMIN H. PROULX,
Propriétaire-Gérant.