

## Le temps des cageux

Volume 11, Number 1, June 2005

La rivière des Outaouais : de la réalité à la légende

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/11067ac>

[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 document

(2005). Le temps des cageux. *Histoire Québec*, 11(1), 18–18.

## Notes

- <sup>1</sup> BANC: Portrait de Philemon Wright.
- <sup>2</sup> EGAN, Kelly, *The Wright Stuff, Ottawa Citizen*, 99/10/24, page C-8.
- <sup>3</sup> CINQ-MARS, Ernest E., *Hull: son origine, ses progrès, son avenir*, Hull, Bérubé et frères, 1908, pp. 10 et 11.
- <sup>4</sup> ROSSIGNOL, Léo, *Histoire documentaire de Hull. 1792-1900*, Ottawa, Université d'Ottawa, 1941, pp. 75 à 77.
- <sup>5</sup> ANQ-Q Services des cartes et plans. Greffe de A. Campbell, acte n° 3441 cnl-49, 1824.
- <sup>6</sup> REID, Richard, M., *The Upper Ottawa Valley to 1855*, Ottawa, Carleton University Press, 1990, pp. XXXII à XXXIX.
- <sup>7</sup> BANC: C-000608, Henry DuVernet, A View of the Mill and Tavern of Philemon Wright at the Chaudière Falls (aquarelle), 1823.
- <sup>8</sup> BANC: Microfilm C-6866, page 50140 - James Ferguson to Sir Peregrine Maitland Governor Upper Canada, 13 October 1828, Bytown.  
BANC: Microfilm C-6867, page 52471 - James Ferguson to John Radenurst, 25 May 1829, Bytown.  
HILL, H. P., *Robert Randall and the LeBreton Flats*, p. 29.
- <sup>9</sup> BRAULT, Lucien, *Hull: 1800-1950*, Ottawa, Université d'Ottawa, 1950, pp. 112 à 116.
- <sup>10</sup> BANC: RG 5, A-1, volume 87, page 48 498.
- <sup>11</sup> BANC: MG 24, D-8, Collection Wright, volume 126, fol. 66968 et 6697.
- <sup>12</sup> BANC: photographie de la brasserie (s.d.).
- <sup>13</sup> BANC: MG 24, D-8, volume 26, File 67038, Lease, Tiberius and Ruggles Wright / Isaac Smith, 17 October 1840.
- <sup>14</sup> BANC: Microfilm M-235, pages 75 and 81, [lists of proprieties rented by Ruggles Wright in 1843 and in 1851].
- <sup>15</sup> BANC: MG 24, D-8, volume 126, File 66659, Lease, Ruggles Wright and Mr. Footner, [1851].  
BERNIQUEZ, Chantale et VILLEMAIRE LUC, «La hache hulloise: la "Walters"», dans *Outaouais: le Hull disparu*, Institut d'histoire et de recherche sur l'Outaouais, 1988, page 17.
- <sup>16</sup> BANC: NMC 20244, plan, W. A. Austin, 1864.
- <sup>17</sup> ANQO: Acte n° 7084 du notaire Nérée Tétreau, le 21 janvier 1886.  
GUITARD, M., *Bâtiments historiques de la ville de Hull - Phase III*, volume I, pp. 141 à 143.  
BERNIQUEZ, Chantale et VILLEMAIRE LUC, «La hache hulloise: la "Walters"», pages 17-18.
- <sup>18</sup> *Idem*, page 18.

<sup>19</sup> ANQO: Plan d'assurances n° 171 de la ville de Hull, 1888 et révisé en 1898.

<sup>20</sup> GUITARD, M., *Bâtiments historiques de la ville de Hull - Phase III*, volume I, pp. 142 à 145.

<sup>21</sup> BROUSSEAU, Marc et CELLARD, André, Un siècle de boires et de déboires: Hull aux prises avec son histoire et sa géographie, *Cahier de géographie du Québec*, vol. 47, n° 130, 2003.

## Le temps des cageux

D'après l'ouvrage de JOSEPH TASSÉ consacré à Philemon Wright, en 1871

**L**e premier train de bois qui ait jamais flotté sur l'Outaouais déboucha de la Gatineau pour entrer dans la Grande Rivière. Son apparition donna lieu à un moment inusité parmi les paisibles villageois qui n'ignoraient pas l'entreprise aventureuse que l'on allait tenter. Les radeaux de bois descendirent de Hull, passèrent les rapides tourbillonnants du Long-Sault et arrivèrent à l'île de Montréal. Ce ne fut pas sans encombres et sans fortes dépenses. Comme les hommes au service de Wright ne savaient comment naviguer à travers les rapides, il ne fallait pas moins de trente-cinq jours pour les descendre. Souvent les radeaux s'échouaient et il fallait une longue manœuvre pour les remettre à flot, mais l'expérience apprit aux voyageurs à connaître le chenal et plus d'une fois ensuite les radeaux opérèrent la descente en vingt-quatre heures.

Il n'y avait aucun vaisseau pour remorquer ces énormes pièces flottantes, car le premier vapeur qui sillonna l'Outaouais fut l'*Union of Ottawa*, en 1819, et il n'y avait en 1829 que deux vapeurs voyageant de Hull à Grenville, c'est-à-dire sur un parcours de soixante milles. Les vents, le courant et les bras nerveux des infatigables rameurs pouvaient seuls les faire avancer. Ceci explique leur lenteur et le fait que de longs mois s'écoulaient avant d'atteindre le port de Québec, tandis qu'il n'est pas rare aujourd'hui de voir des radeaux laisser le lac Témiscaming à la fin d'avril, franchir une distance de 600 milles et arriver à destination au commencement de juillet.

Ce fut donc après bien des fatigues et des dépenses que Wright arriva en 1807, à Québec, montrant avec orgueil le premier bois que le township de Hull ait jamais envoyé à la vieille capitale. Wright écrivait en 1823 que cette année-là, plus de trois cents cargaisons de bois ordinaires s'étaient rendues à Québec...



*Des cageux à l'embouchure de la rivière Ottawa et du fleuve Saint-Laurent.* Gravure de William Henry Bartlett