

Du transport au sport Le canot à glace

Richard Lavoie

Numéro 64, hiver 2001

Plaisirs d'hiver

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/8387ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Lavoie, R. (2001). Du transport au sport : le canot à glace. *Cap-aux-Diamants*, (64), 29–34.



Course en canot à l'occasion du carnaval d'hiver de Québec de 1894. Photographie Strohmeier & Wyman Publisher, New York. (Collection Yves Beauregard).

Du transport au sport

Le canot à glace

PAR RICHARD LAVOIE

Bassin Louise, Québec, par un froid dimanche après-midi du début de février, les canotiers attendent avec anxiété le signal du départ de la course en canot du carnaval de Québec. Au son de la détonation et sous les cris de centaines de «carnavaleux», ils s'élancent vers le fleuve rempli d'immenses blocs de glace charriés par la marée. Ce faisant, qui se doute que ces gaillards perpétuent les gestes légendaires des valeureux canotiers d'autrefois?

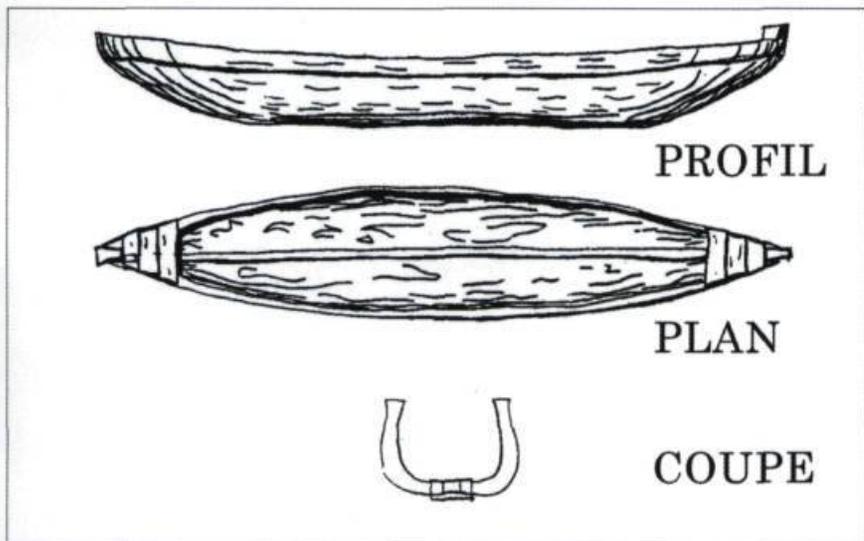
De temps immémoriaux, les Amérindiens ont sillonné le pays en canot. Les colons euro-

péens adoptèrent rapidement ces «voitures d'eau». Parfait véhicule d'exploration, moyen de transport souple et efficace, le canot est demeuré longtemps le principal mode de déplacement sur les voies d'eau du Canada et du continent nord-américain.

Déjà, à la fin du XVII^e siècle, le père François-Xavier de Charlevoix, impressionné par la façon des autochtones de «marcher sur les glaces» avec leurs embarcations, relate dans ses écrits que ceux-ci «portent partout avec eux leurs canots, et ils ne semblent jamais embarrassés, quoiqu'il arrive et quelque temps qu'il fasse. Si les glaces se touchent de près, ils sautent sans peine de l'une sur l'autre; si elles laissent des intervalles assez considéra-

bles, ils s'embarquent et naviguent aussi longtemps que les glaces le permettent. Sont-ils près d'un glaçon qu'ils ne peuvent éviter? Ils sautent dessus et l'écueil même qui menaçait de les faire périr les garantit du naufrage». Certains colons suivirent cette façon de faire. L'historien Joseph-Edmond Roy nous rappelle qu'au début de la colonie, les

Lévis, s'embarquèrent dans un canot d'écorce, le 28 janvier 1668, pour traverser le fleuve vers Québec. Ils chavirèrent et se retrouvèrent dans l'eau glacée. Deux furent engloutis et l'un, qui passa toute la nuit sur une banquise qui se promenait au gré des marées entre l'île d'Orléans et Sillery, fut, dit-on, miraculeusement sauvé par la Vierge Marie, mais plus spécifiquement par l'intervention des riverains de Québec...



Plan d'une pirogue.
Illustration de Simon Drolet.
(Archives de l'auteur).

habitants de Lévis dépendaient de Québec pour satisfaire leurs besoins essentiels de subsistance et de communication. En hiver, lorsque le pont de glace faisait défaut, des Lévisiens, pour vaincre leur isolement, poussaient leur hardiesse jusqu'à s'aventurer sur le fleuve chargé de bourdignons (blocs de glace) dans des canots d'écorce dont on renforçait la proue à l'aide de peaux de veau

CANOTS DE TYPE PIROGUE

Toutefois, les fragiles canots d'écorce de bouleau furent délaissés pour ceux de type pirogue qui étaient creusés dans des troncs de pin ou d'orme d'Amérique. Il est fort probable que les Euro-Québécois aient emprunté cette technique de construction aux Amérindiens pour ensuite l'adapter à leurs besoins. Ces canots, beaucoup plus solides et adéquats pour la navigation à travers les fortes glaces du fleuve, étaient très populaires chez les habitants de Lévis et de Québec. Bien que nous sachions que l'on a utilisé ce type d'embarcation à l'île aux Coudres, l'état actuel de nos recherches ne confirme pas qu'on ait fait de même du côté de l'archipel de L'Isle-aux-Grues, à l'île Verte ou ailleurs dans le Bas-Saint-Laurent. Quoiqu'il en soit, la popularité de l'utilisation des pirogues entre Lévis et Québec n'est sans doute pas étrangère au fait qu'il est plus aisé de naviguer avec un tel canot là où le fleuve est plus étroit. De plus, sa fabrication est rapide et demande peu de connaissances en charpenterie navale. Ces canots étaient, comme en témoigne Georges Head, un observateur de la première moitié du XIX^e siècle, «rien de plus que quatorze ou quinze pieds d'un tronc d'arbre entier arrondi de la même façon aux deux extrémités et vidé au moyen d'une herminette». De plus, «un bout de corde de six à huit pieds de long était fixé à l'avant et à l'arrière» et servait à les haler sur les battures et sur les glaces. Dans certains cas, on ajoutait une quille en bois de chêne, plus ou moins large, pour faciliter la navigation en eau claire et qui, à l'instar d'un ski, assurait une bonne glisse sur la glace. Aussi, lorsqu'on observe l'iconographie ancienne (Cornelius Krieghoff, Wilkinson et Charles Huot entre autres), on se rend compte que des canots à membrures, plus sophistiqués, ont coexisté avec cette flottille de pirogues. Certaines embarcations mesuraient de 25 à 30 pieds de long (7,5 à 9 m) et pouvaient porter de fortes charges et plusieurs passagers.



James Pattison Cockburn, 1830. Construction de pirogues et embarquement des habitants au marché de la basse-ville (Québec). (Musée de la civilisation, dépôt du Séminaire de Québec, 1993.15169).

crues. Mince protection pour braver la mort! D'ailleurs, les histoires de naufrages ne manquent pas. Mentionnons, entre autres, l'aventure de ces trois Français qui, revenant de la chasse à l'orignal du côté de l'arrière-pays de

LE MÉTIER DE CANOTIER

Le métier de canotier fut très populaire chez les habitants de Lévis. On dit qu'il fut une

période où plus du tiers de la population de la ville s'adonnait à cette activité de transport. Le métier était difficile et occasionnait une forte rivalité entre les canotiers si bien que, lorsque certains d'entre eux tentèrent de mettre sur pied une association professionnelle pour mettre fin aux chicanes, en 1863, cela se solda par un échec. Ces gaillards «aimaient beaucoup trop leur liberté d'action et de parole pour se plier à un règlement écrit», nous dit Pierre-Georges Roy.

Aussi, des citoyens de Lévis, mécontents de devoir payer pour traverser le fleuve, se plaignaient que les canotiers brisaient le pont de glace pour profiter de la manne. Bien que l'on ne prouvât jamais le méfait, les autorités de la ville de Lévis adoptèrent un règlement prévoyant de sévères amen-

des pour quiconque oserait le briser. On affirma aussi que plusieurs d'entre eux étaient ivrognes, «sacreurs» et téméraires. Cette croyance populaire est sans doute à l'origine de *la légende de la tête à Pit' Soulard* et de ses douze infortunés compagnons de batelée qui furent décapités par une glace tranchante comme une lame de sabre au cours d'une dangereuse traversée. D'ailleurs, ils errent encore sur le fleuve en hiver. Prenez garde! Car si vous apercevez cet équipage fantomatique de décapités lors de votre traversée entre Lévis et Québec, dans le blizzard ou la nuit noire, il se pourrait bien que vous ou quelqu'un de votre famille parte bientôt pour un monde meilleur... Il n'en demeure pas moins que ce dangereux métier fit des canotiers de véritables héros populaires qui furent chantés par de nombreux écrivains québécois du XIX^e siècle, dont le plus connu est sans



■
Course en canot du carnaval de Québec, en 1962. À cette époque, on utilise encore les embarcations de bois et les bottes de caoutchouc. (Collection Yves Beauregard)

doute Louis Fréchette. Il y eut aussi quelques lignées familiales de canotiers célèbres appréciés pour leur sens du devoir et leur bravoure. Certains d'entre eux furent décorés pour leurs gestes héroïques qui permirent de sauver des vies lors du naufrage de canots.

LE DÉCLIN

Vers la fin du XIX^e siècle, les progrès techniques occasionnés par la révolution industrielle permirent de construire des bateaux assez puissants pour affronter les glaces du fleuve. Malgré cela, les canots continuèrent à coexister un certain temps aux côtés des géants d'acier. Quoiqu'il en soit, on peut dire que c'est le vapeur *Queen* qui, en 1886, sonne le glas

la beurrerie... Des cochons gelés pour vendre à Montmagny... On allait chercher des cerceaux quand il y avait de la mortalité à l'île... Ça servait pour la poste... Avant qu'on ait un dispensaire, on allait chercher le médecin pour les urgences à Cap-Saint-Ignace». Quant à l'île Verte, depuis les années 1970, le ravitaillement se fait par hélicoptère à l'automne. On continue cependant d'utiliser le pont de glace qui relie l'île au village de Notre-Dame-de-l'Isle-Verte en hiver.

LE SPORT

En 1894, dans la foulée de la mode anglaise des *sportsmen* de l'époque, on organise une course en canot entre Lévis et le bassin Louise



L'équipe Deslauriers.
Photographie Livernois,
1930.
(Fonds Livernois, Archives
nationales du Québec, à
Québec).

du métier de canotier. Cependant, il n'en est pas de même pour les habitants de certaines îles de l'estuaire du Saint-Laurent. À l'île aux Coudres cette pratique se poursuit jusqu'en 1957, date à laquelle le traversier entre en service à longueur d'année. À l'île aux Grues, on utilise le canot à glace comme moyen de transport hivernal jusqu'à l'arrivée de l'avion bimoteur en 1980. Comme nous le dit monsieur Joseph Lachance fils, originaire de l'île au Canot et dont la famille construit des bateaux depuis au moins quatre générations, «Les canots... C'était ni plus ni moins que nos taxis.» Monsieur Oscar Lavoie, de l'île aux Grues, ajoute : «On transportait toutes sortes de choses... Des bidons de crème pour

à l'occasion du premier carnaval d'hiver de Québec. Quatre équipes s'y disputent les honneurs soit : le *Voltigeur*, le *Princesse Louise*, l'*Oiseau des neiges* de même que le *Lord Dufferin*, qui gagne la course.

En 1902, lors de nouvelles festivités d'hiver, le Yatch Club de Québec fait de même. Cependant, deux jours avant la compétition, une violente tempête de neige s'abat sur la région, forçant les traversiers à se réfugier dans une anse du côté de Québec. Pendant quelques jours, les bateaux sont prisonniers des rives à cause des immenses blocs de glace. Ironie du sort, ce sont les canotiers qui rétablissent la liaison. Avec tout ce branle-bas,

seulement deux équipages participèrent à la course. On raconte que les autres canotiers avaient effectué tant de traversées depuis la tempête qu'ils furent incapables de se présenter à la compétition.

En 1930, l'Association des sports d'hiver se forme dans le but de promouvoir le tourisme à Québec. Au programme des événements figure encore une course en canot à laquelle participent dix embarcations ayant chacune sept canotiers à leur bord. Des bourses en argent sont remises au Château Frontenac où l'on avait rassemblé les équipes originaires de l'île Sainte-Marguerite, de l'île aux Grues, de l'île aux Oies, de l'île aux

En 1955, à la suite d'une proposition de monsieur Alfred Renaud, chef du service des nouvelles au journal *Le Soleil*, le carnaval de Québec, véhicule privilégié de la rusticité et du pittoresque, intègre à sa programmation cette activité navale typique du Québec qui deviendra une classique. C'est à ce moment que s'effectue le véritable passage du transport au sport. Cela permit au canotage sur glace, arrivé au seuil de la désuétude, de s'assurer un avenir grâce à la compétition sportive. Au fil des ans, plusieurs courses prirent l'affiche à l'occasion de festivités d'hiver au Québec et en Ontario. De nos jours, trois subsistent et se tiennent entre les mois de janvier et de mars à Québec et à l'île aux Coudres,



■
Carnaval de Québec, en 1960 : la course en canot. Photographie : Cité de Québec, 28 juin 1960. (Collection Yves Beauregard).

Coudres, de Lévis et de Québec. «Jamais les villes sœurs n'avaient eu un spectacle sportif aussi grandiose», rapporte le journal *Le Soleil* du lendemain, le lundi 24 février. L'année suivante, une autre course est à l'affiche. Dix équipes sont en lice pour se faire la lutte devant des milliers de spectateurs massés sur les quais et les hauteurs des villes de Québec et de Lévis. Puis, cela s'arrête. C'est sans doute la crise économique des années 1930 qui a freiné l'élan de l'Association des sports d'hiver de Québec. Il faudra attendre 24 ans avant qu'une course ait à nouveau lieu.

la plus spectaculaire étant sans contredit la traditionnelle course en canot du carnaval de Québec. Ces compétitions présentent, depuis 1987, des équipes féminines et masculines qui sont classées selon différentes catégories, bien que des femmes aient participé dès 1984.

LA CONSTRUCTION ENTRE DANS LA COURSE

Dans les années 1970, l'arrivée de la fibre de verre va révolutionner la technique de construction des embarcations et donner une toute autre allure à cette activité. Dans un premier

temps, on appliquait ce polyester comme enduit protecteur sur la coque en bois. Par la suite, le canot est entièrement construit en fibre de verre. Il devient alors une structure monobloc et autoportante. Les années 1980 sont rythmées par la venue de nouveaux matériaux synthétiques (epoxy, kevlar et autres)



■ Démoulage d'un canot à glace dans un atelier de fabrication à Lévis. Photo de Richard Lavoie. (Archives de l'auteur).

qui favorisent un renouvellement des formes à une cadence folle. Initiée par Guy et Yves Gilbert de Québec et poursuivie par Jean Anderson et ses acolytes, cette révolution génère un foisonnement des types de canots qui sont de plus en plus profilés, mais aussi de plus en plus chers. Les *bélugas*, *épaulards*, *sardines* côtoient, un temps, les lourdes nacelles



■ L'équipe de Jean Anderson faisant le saut de la banquise lors de la GRANDE TRAVERSÉE entre l'île aux Coudres et Saint-Joseph-de-la-Rive. Ces canots *high tech* ne nous rappellent-ils pas la forme des pirogues d'autrefois? Photo Ginette Brisson. (Archives de l'auteur).

traditionnelles en bois désormais obligées à la retraite... C'est la recherche de l'efficacité poussée à l'extrême et beaucoup ont de la difficulté à emboîter le pas. Cette agitation engendre un tollé qui incite, en 1989, les autorités de la course en canot du carnaval de Québec, à réglementer le poids des embarcations, ce qui permet de remettre les athlètes au cœur de la performance. De nos jours, les trois types en usage sont les *épaulard*, *sardine* et un dernier-né, à l'hiver 2000, le *capelan*. Ils mesurent entre 25 et 28 pieds (7,5 à 8,4 m) et doivent obligatoirement peser un minimum de 265 lb (112,5 kg) pour les équipes masculines et de 200 lb (90 kg) pour

les femmes. La coque de ces embarcations fait à peine 1/4 de pouce (0,64 cm) d'épaisseur si bien qu'elle est flexible et se déforme au contact des glaces.

LE COSTUME

À l'instar des embarcations, le costume s'ajuste à la mode du jour. Les vêtements de lycra aux couleurs vives, les *dry suits*, les attelles à crampons moulées dans le plastique, etc., ont damé le pion aux parkas, aux tuques de laine, aux «bottes sauvages» et aux longues bottes de caoutchouc... Mais malgré cette panoplie d'accessoires visant avant tout l'efficacité et la performance, il n'en demeure pas moins que ces sportifs, hommes et femmes, répètent les gestes et perpétuent la mémoire des valeureux canotiers d'autrefois.

CANOT À GLACE ET TOURISME

En 1995, des canotiers de Québec, désireux de partager leur passion du fleuve et de faire vivre une expérience hivernale exceptionnelle au public, fondent la compagnie Le Mythe des glaces. L'entreprise fut toutefois de courte durée. Cependant, Jean-François Lachance, l'un des descendants de cette famille de navigateurs et de constructeurs de bateaux originaire de l'île au Canot, a entrepris de partager la tradition familiale en offrant cette année des forfaits touristiques de canotage sur glace de même que le logis au Gîte du canotier, situé à Montmagny. Voilà de beaux exemples de perpétuation dynamique de savoirs et de savoir-faire issus de notre héritage culturel traditionnel. ♥

Je tiens à remercier tous mes collaborateurs, en particulier monsieur Simon Drolet qui m'épaule dans mes recherches depuis plusieurs années.

Pour en savoir plus :

Michel Brochu. *L'homme et l'hiver dans la région de Québec*. Thèse de doctorat. Université Laval, 1957.

Roger Bruneau. *La petite histoire de la traversée de Lévis*. Direction générale des publications gouvernementales du ministère des Communications du Québec, 1983.

Les écrits de Pierre-Georges Roy. Archives nationales du Québec.

Site sur le canot à glace : www.yachting.qc.ca/canotaglace

■ **Richard Lavoie** est ethnologue consultant, naturaliste et communicateur.