

## Sur les traces du canot à glace

Simon Drolet et Richard Lavoie

Numéro 30, hiver 1986

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/18066ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Drolet, S. & Lavoie, R. (1986). Sur les traces du canot à glace. *Continuité*, (30), 32–33.

# SUR LES TRACES DU CANOT À GLACE

Dans le sillage des canots qui s'éloignent du rivage, ne pourrions-nous pas entrevoir la trace d'une tradition vieille de plusieurs siècles dans la région de Québec?

Québec, un après-midi d'hiver. Cramponnés à leur canot, les canotiers attendent avec anxiété le signal du départ. Au son de la détonation, et sous les cris des «carnavaux», ils s'élancent vers le fleuve.

## UN MOYEN DE TRANSPORT

De temps immémoriaux, les Amérindiens ont sillonné le pays en canot. Les colons blancs adoptèrent rapidement ces «voitures d'eau». Parfait véhicule d'exploration, moyen de transport et de communication souple et rapide, le canot est demeuré longtemps le principal mode de déplacement en Nouvelle-France.

Le canot algonquin, fait d'écorce de bouleau, était le préféré de nos ancêtres, en raison de sa légèreté et de sa résistance. Au début de la colonie, le canot était le principal lien entre Lévis et Québec. En hiver, on renforçait l'avant du canot au moyen d'une peau de boeuf.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, le canot de bois de type pirogue gagne en popularité. Sa fabrication est rapide et demande peu de connaissances: on fait le tracé du canot sur un tronc d'arbre de 14 ou 15 pieds, qui est ensuite arrondi aux extrémités et évidé au moyen d'une herminette. Plus robuste et plus sûr, le canot de type pirogue détrône le canot d'écorce dans les communications locales.

L'arrivée des bateaux à moteur marque la fin de l'utilisation



Paul-Arthur Bégin. «Quand le Carnaval a commencé, écoute un peu, le canot à glace, je ne connaissais pas ça. Mais on l'a connu ça pas été long.» Trente ans plus tard Paul-Arthur Bégin se fait maître-d'oeuvre et passe l'aviron de capitaine à son fils, Richard. (photo: S. Drolet)

courante du canot à glace. En 1894 et en 1931, lors des festivités d'hiver de Québec, les canots à glace réapparaissent le temps d'une course. Avec la renaissance du Carnaval de Québec en 1954, c'est une nouvelle ère qui s'ouvre pour le canotage sur glace. Ce qui jadis était pratique courante est devenu performance sportive.

## UN SPORT

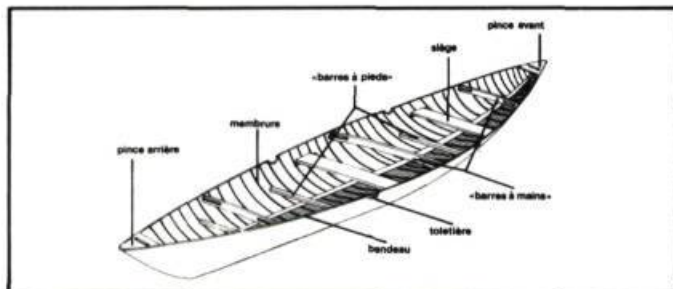
Soudeur de métier au chantier naval de Lauzon, Paul-Arthur Bégin se fait à l'occasion constructeur de canots à glace. Issu d'une famille de navigateurs, il a toujours été en contact avec le fleuve. Très tôt, il fait ses premières expériences de constructeur de bateaux: «On

se faisait des «buns», c'était ni plus, ni moins qu'une boîte de bois avec des toletières et des rames.» Plus tard, Paul-Arthur Bégin travaille comme matelot et homme de roue pour la compagnie *Canada Steamer*: l'été, sur le Saint-Laurent, l'hiver, dans le sud. En janvier 1953, il commence à travailler pour la compagnie *Davie Shipbuilding*. L'année suivante, la course de canots du Carnaval de Québec éveille en lui le goût de l'aventure. En 1955, il participe à sa première course. Par la suite, il achète son premier canot à glace et devient capitaine d'une équipe. Suivront des années de gloire pour l'équipe Bégin. Passionné par le canotage sur glace, il construit un canot de bois amélioré, qui permettra à l'équipe d'être plus compétitive.

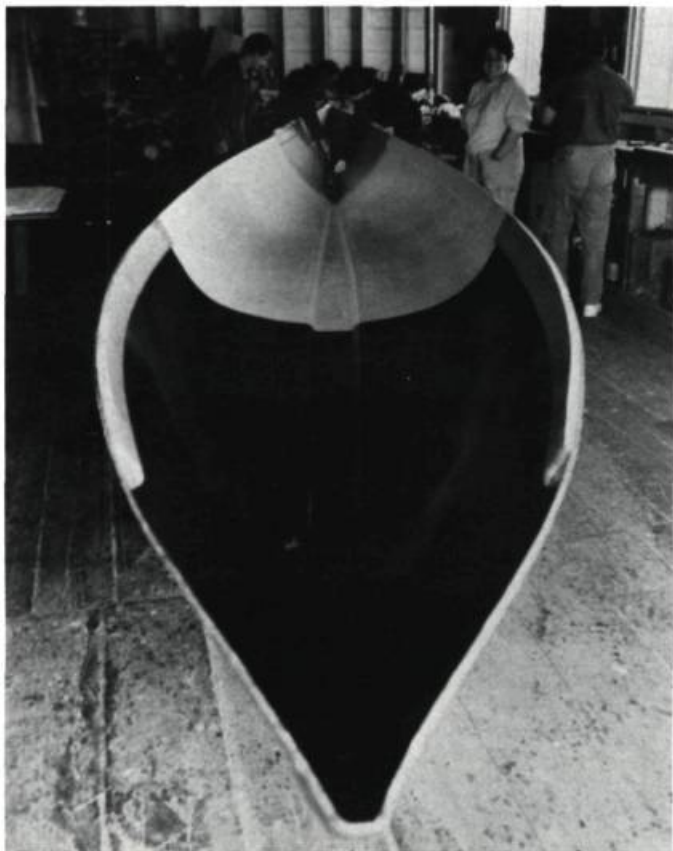
La construction est entrée dans la course. Aujourd'hui, les canots sont en fibre de verre, matériau plus léger et plus flexible que le bois. Par le biais du sport et grâce à des gens comme Paul-Arthur Bégin, nos traditions maritimes se perpétuent. ■

Simon Drolet  
et Richard Lavoie

*Les auteurs poursuivent une recherche sur le canot à glace et étudient en ethnologie à l'Université Laval.*



1. Dessin illustrant quelques composantes du canot à glace en bois. (dessin: S. Drolet)



2. Le moule. Le moule de fibre de verre sert à reproduire la structure monobloc et autoportante de l'embarcation. (photo: S. Drolet)



3. Application de la résine. Une fois cirée, la surface intérieure du moule est enduite d'une matière plastique colorée — dans ce cas-ci blanche — qui adhère au tissu de fibre de verre. On voit les artisans poser au rouleau un mélange de résine et de durcisseur sur les trames de fibre. (photo: S. Drolet)



4. Le débullage. Sous l'oeil attentif de son père, Richard Bégin enlève les bulles d'air à l'aide d'un débulleur, assurant ainsi l'osmose des matériaux. (photo: S. Drolet)



5. La ponceuse. Avant de poser le grément, on adoucit les arrêtes et on polit les surfaces imparfaites de l'embarcation au moyen d'une ponceuse à disque. (photo: S. Drolet)



6. Le produit fini. Pour solidifier le canot, on a mis en place le bandeau, qui forme une ceinture solide à l'intérieur du navire, les barres à mains et à pieds et les bancs, qui maintiennent l'écartèlement de la coque, puis les toiletières, qui accueillent tolets et rames. (photo: S. Drolet)