



## Les canotiers de Lévis, une race disparue

Pierre-Georges Roy, D. ès L., M.S.R.C.

Numéro 12, 1947

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1080147ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1080147ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

### Éditeur(s)

Les Éditions La Liberté

### ISSN

0575-089X (imprimé)

1920-437X (numérique)

[Découvrir la revue](#)

### Citer cet article

Roy, P.-G. (1947). Les canotiers de Lévis, une race disparue. *Les Cahiers des Dix*, (12), 17–31. <https://doi.org/10.7202/1080147ar>

# **Les canotiers de Lévis,**

## **une race disparue**

*Par PIERRE-GEORGES RQY, D. ès L., M.S.R.C.*

Les canotiers de Lévis sont disparus comme se sont éteintes les races qui n'ont plus leur raison d'être parce que leur utilité a cessé. En France, depuis le régime du service obligatoire, tout homme valide et sain d'esprit, peut se dire : « J'ai été soldat dans ma jeunesse ». A Lévis, il fut un temps où tout homme vigoureux pouvait se vanter d'avoir été canotier dans sa jeunesse. Il semble que le Lévisien qui n'avait pas manœuvré le canot était incomplet, une femelle, comme disaient ces rudes gaillards dans leur langage énergique. C'est que le métier de canotier donnait à celui qui l'exerçait des muscles dans les jambes et les bras, la présence d'esprit en face du danger et surtout cette énergie si utile dans tous les âges de la vie à ceux qui ont charge de famille. J'ai constaté qu'à peu près tous les grands armateurs et industriels de la rive sud qui ont amassé de belles fortunes avaient commencé la vie en exerçant le métier de canotier. Les Georges Couture, les Julien Chabot, les Laurent Chabot, les Théodule Foisy, les Jean-Baptiste Beaulieu, les Etienne Dussault, etc., qui tous firent des fortunes relativement considérables, avaient été canotiers dans leur jeunesse. Le métier n'était pas lucratif par lui-même puisqu'il ne payait son homme que pendant la saison hivernale, mais il formait ceux qui s'y livraient à devenir des hommes d'initiative, habiles à surmonter tous les obstacles qui se rencontraient sur leur route. Aubert de Gaspé, Louis Fréchette, Napoléon Legendre, Joseph-Edmond Roy avaient vu les canotiers de Lévis à l'oeuvre. Ils avaient maintes fois admiré la hardiesse, la bravoure, l'habileté de ces hommes de fer et

ils ont vanté leurs prouesses. J'ai vu s'éteindre cette race d'hommes sans peur, pas toujours sans reproches, mais qui, tout de même, avaient le coeur à la bonne place et savaient quand ils en avaient l'occasion prouver qu'ils étaient doués de beaux sentiments. Leur écorce était rude mais il n'était pas nécessaire de la percer profondément pour se rendre compte qu'ils avaient l'âme chevaleresque des anciens preux.

Ceux qui de nos jours vont de Québec à Lévis ou de Lévis à Québec, en hiver, dans de puissants et confortables bateaux, ont peine à croire que pendant près d'un siècle et demi cette traversée fut effectuée par des canots en bois manoeuvrés par huit ou dix hommes. Quand on voit les glaces descendre le fleuve avec une rapidité vertigineuse, et écraser tous les obstacles qu'elles rencontrent, il est difficile, en effet, de croire que huit ou dix hommes montés dans de si petites et si fragiles embarcations osaient affronter de pareilles masses. C'est pourtant le cas. Les canotiers de Lévis exerçaient un métier bien dangereux et ils le savaient mieux que personne. La très grande majorité d'entre eux ne sautaient pas *des battures* de Lévis et de Québec dans les eaux mugissantes du Saint-Laurent sans faire un grand signe de croix. C'était leur manière de se recommander à la miséricorde divine. Comme le disait souvent le plus célèbre des canotiers de Lévis, le sieur Baron : « Avec nos satanés canots on sait quand on part mais on est jamais certain de revenir. »

### *Les premiers canots*

On a remarqué que les premières seigneuries dans la Nouvelle-France furent toutes concédées sur les bords du Saint-Laurent. On a noté également que les terres de l'intérieur étaient parfois beaucoup plus fertiles que celles des rives du fleuve. Peut-être, mais les colons préféraient s'établir à proximité du fleuve pour une raison facile à comprendre. C'est qu'ils n'avaient pas de chevaux et en auraient-ils eu qu'ils n'auraient pu s'en servir puisque les chemins n'existaient

pas. Les colons de la région de Québec devaient venir dans la capitale pour y vendre leurs produits et acheter les provisions nécessaires à leurs familles. Chaque colon établi sur le bord du fleuve avait une embarcation et c'est par elle qu'il se rendait à Québec ou communiquait avec ses voisins.

Les colons n'étaient pas tous des ouvriers experts et la construction d'une chaloupe, d'un chaland ou d'un canot, demande une certaine habileté. Que faisaient les colons non menuisiers ? La nécessité suggère certains moyens primitifs le plus souvent mais sûrement utiles. Le colon abattait un arbre, en creusait l'intérieur puis en disposait les deux extrémités en forme de pointes. Il n'avait ensuite qu'à jeter son embarcation improvisée dans le fleuve. Il avait ainsi un canot parfaitement étanche, peu rapide il est vrai mais qui tout de même lui servait pour ses courses à Québec ou ailleurs. C'est là le premier canot dont se servirent nos ancêtres.

Avec les années, évidemment, la forme du canot se modifia. On le fit plus léger, plus gracieux, moins pesant. Louis Fréchette, né à Lévis, fit peut-être la traversée entre sa ville natale et Québec des centaines de fois dans les canots en usage de son temps. Il décrit ainsi le canot lévisien : « Ces canots étaient des espèces de pirogues creusées dans un double tronc d'arbre dont chaque partie était solidement reliée à l'autre par une quille plate en bois de chêne, polie et relevée aux deux extrémités de façon à ce que l'embarcation pût au besoin servir en même temps de traîneau. Le patron s'asseyait à l'arrière sur une petite plate-forme élevée d'où il dirigeait la manoeuvre et gouvernait à l'aide d'une pagaie spéciale, tandis qu'à l'avant et quelquefois debout sur la *pince* un autre solide gaillard scrutait les *passes* et surveillait les *impasses*, la main sur les yeux tout blancs de givre, avec des stalactites glacés jusque dans les cheveux. En avant du pilote, un certain espace était ménagé pour les passagers, assis à plat-fonds, tout emmitouflés et recouverts de peaux de boeuf, encaqués comme des sardines, parfaitement à l'abri du froid mais aussi entièrement immobilisés. Les autres parties de l'embarcation étaient garnies de tôles,

qui tout en assurant la solidité du canot, servaient de bancs aux rameurs à longues bottes et aux costumes plus ou moins hétéroclites, qui pagayaient en cadence, s'encourageant mutuellement du geste et de la voix. »

Napoléon Legendre complète ainsi la description du canot donnée par Fréchette : « Aussitôt que la navigation se fermait, vers la fin de novembre, une flottille de canots ou pirogues montés par de hardis canotiers, habitués au plus dur travail, remplaçaient les bateaux à vapeur qui avaient fait ce service durant l'été. Les canots avaient de vingt-cinq à trente pieds de long. Ils étaient découpés et creusés dans d'immenses troncs de pin, choisis avec soin et n'ayant ni noeuds ni fissures. Les deux bouts étaient relevés comme les lisses d'un traîneau et le fond était légèrement arrondi et recouvert d'une pièce plate de bois franc clouée sur toute sa longueur pour tenir lieu de quille. Avec cette forme, le canot courait rapidement dans l'eau et pouvait être traîné facilement sur les champs de glace ou les buttons qui lui barraient la route. Ils pouvaient porter une très forte charge, avec quinze ou vingt personnes en plus. L'équipage était composé d'hommes choisis et habitués à cette rude besogne. Ils portaient des habits de laine et de longues bottes appelées bottes sauvages, dont les tiges leur montaient jusqu'aux hanches. »

#### *La mise à l'eau des canots*

La batture, c'est la glace qui adhère ou reste attachée au rivage tout l'hiver. L'instant le plus dangereux de la traversée en canot c'était celui où il fallait faire sauter l'embarcation avec sa cargaison de la batture sur les glaces mouvantes que le courant poussait avec une rapidité dont on ne peut se faire une idée. Les canotiers, eux, ne sautaient dans le canot qu'une fois cette dangereuse opération accomplie. Les passagers du canot qui traversaient le fleuve pour la première fois éprouvaient alors des émotions plutôt violentes. Des hauteurs de Lévis et de la terrasse Dufferin, à Québec, le spectacle d'un canot se

frayant un chemin à travers les glaces est très beau, mais les spectateurs ne se rendent compte qu'à demi des émotions de ceux qui font la traversée. Ils sont si loin du danger ! Mais les voyageurs qui sont là, assis au fond du canot, sont à quelques lignes de l'abîme, n'en sont séparés que par une mince cloison, ils entendent le bruit épouvantable des banquises qui se choquent et, souvent, menacent d'engloutir l'embarcation qui les porte. Ceux et celles qui ont fait une traversée en canot de Lévis à Québec quand le fleuve est couvert de glace peuvent seuls dire ce qu'on éprouve dans ces moments tragiques.

Malgré les grands risques courus par les canotiers et leurs passagers lorsqu'ils faisaient glisser leurs canots de la *batture* dans le fleuve, peu d'accidents se produisaient dans cette manoeuvre dangereuse. Dans la vieille *Gazette de Québec* du 1er avril 1830, je trouve justement le récit d'une mise à l'eau qui, heureusement, ne causa aucune perte de vie : « Vendredi (29 janvier 1830), un de nos canots traversiers d'hiver chavira au moment où il fut lancé à l'eau pour traverser de la Pointe-Lévis à Québec. Le courant était dans toute sa force, et les gens, au nombre de onze, dix hommes et une femme, furent entraînés rapidement. Les jeunes et actifs canotiers de la Pointe-Lévis eurent bientôt lancé des canots à l'eau pour courir à leur secours. Après avoir sauvé les gens dont plusieurs, surtout M. Boisseau, de Saint-Thomas, avaient beaucoup souffert du froid qui, ce matin-là, était de quinze degrés au-dessous de zéro, ils crurent qu'ils pourraient aussi sauver le canot, et, à leur surprise, ils trouvèrent un des passagers suspendu à une des barres du canot, l'air qui était renfermé dessous lui permettant de respirer et n'étant pas exposé au froid extérieur, il n'avait pas souffert. Nous apprenons avec plaisir que M. Boisseau se rétablit rapidement. »

Les journaux d'il y a un siècle et plus étaient plus sobres de renseignements et surtout de réclame que les gazettes à grand tirage de nos jours. On remarquera que la *Gazette de Québec* ne nomme qu'un seul des naufragés de l'accident du 29 janvier 1830 et qu'elle ne mentionne pas même les noms des hardis canotiers qui allèrent au secours

du canot en détresse. De nos jours, pareil accident vaudrait aux sauveteurs des entrevues, des portraits, etc., etc., dans plusieurs quotidiens. Les canotiers de ce temps-là se contentaient d'accomplir leurs actions héroïques sans songer à les faire connaître à toute la population. Autre temps, autres moeurs !

### *A travers les glaces*

Je laisse à Louis Fréchette le soin de nous décrire une traversée en canot de Lévis à Québec. La plupart des voyageurs qui faisaient ce voyage pour la première fois préféreraient s'enfouir dans le fond du canot pour ne pas voir les glaces qui semblaient se jeter sur eux, mais Fréchette était devenu familier avec les risques d'une traversée en canot et il a pu en parler avec connaissance de cause. Écoutons-le : « Nage, compagnon ! Haut le coeur ; les petits coeurs ! D'immenses blocs verdâtres barrent la route ! Vite, le cap dessus ! Bon là ! Lâchons l'aviron ! l'épaule aux amarres, et en avant sur la surface solide du grand fleuve ! Plus loin, ce sont d'énormes fragments entassés et housculés les uns sur les autres ! Le passage semble impraticable . . . N'importe, hissons le canot à force de bras et en avant toujours ! Voici un ravin qui se creuse, descendons-y ! C'est un abîme peut-être : en avant quand même ! La neige détrempée s'attache et se congèle aux flancs de l'embarcation, qu'elle menace d'immobiliser : hardi, les braves ! Pas une minute à perdre, roulons ! roulons ! et nous voilà repartis. Ici c'est autre chose ; tout s'effronde sous nous, ce n'est plus de l'eau, ce n'est plus de la glace : impossible de pagayer, plus de point d'appui pour traîner. Il faut pourtant se tirer de là, les enfants ! En dedans, vous êtes paralysé ; en dehors, vous enfoncez à mi-jambe dans la neige fondante et la glace fragile ; il n'y a pas à dire, il faut se tirer de là et cela durait des heures ; quelque fois des journées entières . . . Oh ! il n'était pas tendre le métier ! »

Écoutez maintenant Napoléon Legendre sur l'arrivée des canots à Québec. La mise à l'eau était un danger, la traversée à travers

les glaces était un autre danger et l'atterrissage à Québec était un troisième danger. « L'atterrissage, dit Legendre, était souvent plus dangereux que le départ. Il fallait bien calculer l'endroit et le moment car la glace flottante qui passait avec une vitesse de trois ou quatre milles à l'heure se pressait constamment contre les blocs fixes de la rive et si le canot se faisait prendre entre ces deux murailles aigues, il était broyé comme verre avec tout son contenu. Quand on pouvait atteindre quelque endroit sûr et abrité comme une anse ou l'espace compris entre deux quais où la glace restait stationnaire le débarquement s'opérait avec assez de facilité, mais quand on était obligé d'aborder en plein courant, il fallait toute l'habileté du capitaine et tout le sang-froid de l'équipage pour éviter de sérieux accidents. »

### *Le pont de glace*

Le pont de glace entre Québec et Lévis ! Ils sont de plus en plus rares ceux qui peuvent se vanter de l'avoir vu et, encore plus, de l'avoir traversé d'une rive à l'autre. Le pont de glace faisait la joie et le bonheur des habitants de Québec et de Lévis. Une classe de la population, cependant, détestait le pont de glace, celle des canotiers de Lévis, et on comprendra facilement pourquoi quand on saura qu'il leur enlevait leur gagne-pain. Le pont de glace se formait parfois dès les premiers jours de décembre et ne disparaissait qu'aux derniers jours d'avril. Les statistiques officielles démontrent même qu'en 1741 le pont de glace ne se décida à partir que le 9 mai. Les mêmes statistiques nous apprennent qu'en 1764 le pont partit également le 9 mai, en 1785 le 5 mai, en 1812 le 4 mai, en 1836 le 6 mai, en 1843 le 5 mai, et en 1874 le 8 mai. Evidemment, quand le pont séjournait entre Québec et Lévis pendant quatre mois, les canotiers se trouvaient sans emploi pendant toute une saison.

La plupart des canotiers s'improvisaient alors cochers ou charretiers. Mais la concurrence était si forte qu'on pouvait se faire conduire en carriole d'une rive à l'autre pour moins de \$0.15. En



effet, comme les corporations de Québec et de Lévis ne pouvaient exiger de licences des cochers ou charretiers qui se tenaient sur le pont, des douzaines d'habitants des paroisses environnantes s'installaient sur le pont de glace avec leurs carrioles ou leurs traîneaux et *brisaient* les prix.

Le pont de glace avait certains avantages pour les gens peu en moyens qui pouvaient se rendre à Québec à pied sans payer un sou, mais il avait aussi ses désavantages puisqu'il retardait la navigation de quelques semaines. Tout de même, la majorité des contribuables préféraient le pont de glace aux bateaux traversiers et aux canots. C'est pourquoi les corporations de Québec et de Lévis se firent autoriser par des lois à imposer de fortes amendes aux propriétaires des bateaux ou des canots qui tentaient de faire partir le pont ou même de le détériorer. Notamment en 1872, la ville de Lévis, par un amendement à sa charte, obtenait la permission d'imposer une pénalité de \$800. à toute personne qui briserait le pont. Mais, en fait, cette loi ne fut jamais mise en vigueur.

### *Canotiers versus savants*

Le simple bon sens d'un homme du peuple a souvent raison de la science d'un savant qui pendant quinze ou vingt ans s'est penché sur les livres de science pour approfondir un problème.

Dans ses conversations avec M. Aubert de Gaspé, l'auteur des *Anciens Canadiens*, Jean-Baptiste Baron parle d'une façon un peu cruelle de ces gros messieurs de la ville qui n'avaient jamais mis le pied dans un canot et ne connaissaient conséquemment en aucune façon le mouvement des glaces. Ces messieurs accusaient les canotiers de briser le pont de glace pendant la nuit. Autant vaudrait croire qu'une équipe de dix à douze hommes, disait le vieux canotier, peut déplacer toute une montagne pendant l'espace de quelques heures.

En effet, il était aussi difficile de faire partir le pont de glace que de le faire « prendre. » Pendant un demi-siècle on a soumis au

gouvernement ou à la cité de Québec au moins une douzaine de projets pour faire « prendre » le pont de glace à date fixe et le faire partir de même. Chose curieuse et presque inconcevable, la Chambre d'Assemblée et le conseil de ville de Québec, lorsqu'ils recevaient ces projets abracadabrants, écoutaient leurs auteurs avec bienveillance, leur fournissaient même des fonds pour tenter des expériences, mais ne s'avisèrent jamais de consulter les canotiers. Ceux-ci, il me semble, connaissaient mieux que tous les savants à grosses lunettes tous les secrets et les caprices de la glace dans le port de Québec.

Les canotiers de Lévis se sont toujours moqués de tous les mémoires soumis aux autorités compétentes pour faire prendre le pont ou le faire partir quand on n'en voulait plus, et, en somme, ils avaient raison.

Il n'y a qu'à se placer sur les quais de Lévis ou de Québec à l'heure du reflux de la marée pour avoir une idée juste de la force incroyable des glaces poussées par le vent ou la marée. Les bateaux traversiers d'aujourd'hui parviennent à se frayer un chemin à travers ces immenses champs de glace, mais il ne faut pas oublier que leurs coques et leurs machineries sont cinquante fois plus fortes que les bateaux à vapeur d'il y a trois quarts de siècle. Quant aux canotiers, il est enfantin de croire qu'avec leurs fragiles canots ils pouvaient faire bouger en une nuit une formation de glace qui s'étendait sur quatre ou cinq milles de longueur et sur presque un mille de largeur.

Non, il y a soixante-quinze ans et plus, une seule force pouvait venir à bout du pont de glace devant Québec et Lévis et c'était la force d'En Haut. Les canotiers n'étaient que de faibles instruments de cette force.

### *Un hommage aux canotiers*

Mme Daniel Macpherson, auteur des *Old Memories*, une Canadienne anglaise, a été plus juste pour les anciens canotiers de Lévis

que bon nombre de Canadiens-français. Fille d'un ancien gérant de la Banque de Québec, M. Gethings, Mme Macpherson avait vécu grand nombre d'années à la basse-ville, tout près de l'endroit où les canotiers débarquaient leurs passagers. Elle avait vu conséquemment ces rudes gaillards à l'oeuvre, elle s'était rendu compte de leur misère et des dangers qu'ils couraient en traversant les voyageurs à toutes heures du jour et de la nuit et par tous les temps. Dans ses *Old Memories*, Mme Macpherson parle avec admiration des canotiers de Lévis : « Ces hommes, dit-elle, étaient si attentifs à leur ouvrage et y mettaient tant de zèle et de dévouement que des accidents se produisaient très rarement. » Mme Macpherson a été si aimable pour les canotiers que nous lui pardonnons facilement quand elle écrit que le premier bateau à vapeur qui fit la traversée entre Québec et Lévis fut l'*Artic*, sous le commandement du capitaine Sample. La vieille dame avait sans doute oublié le *Lauzon* et le *New-Lauzon*.

#### *L'Association des canotiers*

Jusqu'en 1863, les canotiers de Lévis avaient été indépendants les uns des autres en ce sens qu'aucune réglementation n'existait parmi eux. Au commencement de la saison des glaces, huit ou dix canotiers mettaient un canot en ordre et travaillaient ensemble toute la saison. Ils se partageaient la somme gagnée après chaque traversée. Si le voyage leur avait rapporté \$20.00 chacun des dix membres de l'équipage recevait \$2.00. Ce système était assez primitif et souvent faisait naître la chicane entre les différents équipages. Comme il y avait au moins cent canots qui faisaient la traversée du fleuve, la concurrence était forte et certains canotiers *brisaient* les prix.

En décembre 1863, les canotiers, afin de faire disparaître les chicanes qui devenaient de plus en plus fréquentes entre eux, se formèrent en une espèce d'association mutuelle. Un comité fut choisi parmi les membres de l'association pour avoir l'autorité suprême sur tous les canotiers. Toutes disputes ou chicanes devaient être

soumises à ce comité qui jugeait en dernier ressort. Le comité reçut le pouvoir de choisir des commis pour percevoir le prix des passages, du fret, etc. Il était entendu que tout membre de l'Association qui refuserait de se conformer aux décisions de ce comité serait condamné à une amende arbitraire de \$10.00 qui devait grossir le fonds commun. Cette association mutuelle n'avait pas de président ni de secrétaire. Tout marchait par le comité dont les membres avaient une égale autorité.

Cette association non autorisée par le Parlement ne pouvait avoir une longue existence. Les canotiers aimaient trop la liberté d'action et de parole pour se plier à un règlement écrit. Aussi l'Association mutuelle des canotiers de Lévis ne vécut qu'une saison. Dès la saison de 1864 les canotiers revinrent à leur ancien système, c'est-à-dire que chacun courait sa chance. Il en fut ainsi jusqu'aux toutes dernières années de la traversée du fleuve en canot.

### *Deux chefs des canotiers*

Les Baron père et fils furent les types les plus accentués de cette race de canotiers lévisiens aujourd'hui éteinte. Les Baron sont passés dans la légende, et à Lévis comme dans toute la région quand on parle des canotiers on ne manque jamais de citer ces deux loups de mer sans peur comme sans reproche.

Jean-Baptiste Baron, le père, traversa les voyageurs de Lévis à Québec dans son canot pendant quarante ans et il n'en perdit jamais un seul. Aubert de Gaspé l'a illustré dans ses *Anciens Canadiens* et ses *Mémoires*.

Edouard Baron, le fils, apprit son métier sous les ordres de Jean-Baptiste Baron et on a pu dire de lui très justement : tel père tel fils. Il fut canotier pendant cinquante-six ans. Louis Fréchette et Napoléon Legendre ont chanté les prouesses d'Edouard Baron comme Aubert de Gaspé avait vanté les actions d'éclat de Jean-Baptiste Baron. Une fois à sa retraite ou au repos, Edouard Baron passait tous

ses instants sur les grèves du Saint-Laurent, étudiant l'action des glaces et conseillant ceux qui exerçaient le métier qu'il avait lui-même pratiqué avec tant de succès. Il décéda à Lévis le 29 octobre 1902, à l'âge de quatre-vingt-sept ans. Hélas ! il avait vécu trop vieux, la brave corporation des canotiers était disparue avant lui.

Edouard Baron eut peut-être dans son existence plusieurs jours de triomphe, mais aucun ne fut comparable à celui qu'il lui fût donné de vivre le 29 janvier 1885. Louis Fréchette, qui avait été l'ami et l'admirateur de Baron, ne l'avait pas oublié même plusieurs années après son départ de Lévis. Au grand carnaval de Montréal dans l'hiver de 1885, Fréchette suggéra aux organisateurs, comme clou de leur grande parade, le canot de Baron avec dedans Baron lui-même et une dizaine de ses braves canotiers.

*La Patrie* du 29 janvier 1885 disait à ce sujet : « Un des traits caractéristiques de la procession de cet après-midi a été la présence de M. Edouard Baron, de Lévis, avec son fameux canot traversier. Cette embarcation a fait le trajet pendant quarante-trois ans entre Québec et Lévis, au milieu des mille banquises que charrie le fleuve en cet endroit. Cette vieille relique représente une époque intéressante où a brillé la vaillance des enfants du pays, et en voyant dans nos rues passer ce canot tout pavoisé, avec ses canotiers avec le costume traditionnel dans les rangs de nos raquetteurs, nous songions involontairement aux expéditions légendaires de Lemoyne d'Iberville dans les solitudes glacées de la baie d'Hudson. M. Baron est un vieux patriote. C'est le canotier type de Lévis. Vaillant, généreux, infatigable, fier comme un Ecossais et pur comme un Normand. Il a fait le même métier pendant cinquante-six ans, passant les troupes, transportant les malles, toujours sur le fleuve, à l'arrière de son canot, la pagaie à la main et la chanson aux lèvres. Il est né à Lévis et a été le père d'une famille de braves. Son père J. B. Baron fut lui aussi un infatigable canotier durant quarante ans. »

*Un procès contre le canotier Baron*

Il faut pourtant que je dise un mot ici d'un procès contre Edouard Baron pour un crime épouvantable du moins au sens de la loi du temps. Il fut accusé par le constable municipal Honoré Badger d'avoir illégalement brisé le pont de glace. L'affaire se déroula le 20 février 1866, devant le recorder Crémazie, frère du poète Octave Crémazie.

Baron avait choisi comme ses défenseurs les deux meilleurs avocats du temps, Andrew Stuart et Napoléon Casault, qui tous deux furent plus tard juges en chefs de la Cour Supérieure de Québec. Ceux-ci invoquèrent que Baron n'était pas coupable du crime dont on l'accusait parce que son canot « portait les malles de Sa Majesté ». L'affaire avait attiré à la Cour du Recorder une foule considérable. Parmi ceux qui étaient là, Baron comptait un bon nombre d'admirateurs et ils l'applaudirent chaleureusement à son entrée dans la cour.

En Cour de Recorder les délibérés ne sont jamais longs ; et le recorder Crémazie rendit son jugement le jour même, 20 février 1866, quelques minutes après avoir entendu la cause. Le texte de son jugement a été conservé. Il disait : « 1er, considérant que la section 29, paragraphe 78 du statut 29 Victoria, chapitre 57, et le règlement décrété par le conseil de la cité de Québec ne peuvent s'appliquer aux traversiers ou passeurs de malles de Sa Majesté que dans le cas où malicieusement, sans nécessité, ils auraient endommagé, brisé, cassé le pont de glace ou toute glace formée ou arrêtée sur le fleuve Saint-Laurent entre le lieu appelé Cap-Rouge et la rivière Montmorency ; 2° considérant qu'il ressort de la preuve faite en cette cause que le défendeur aux fins où l'acte dont se plaint la demanderesse (cité de Québec) était le traversier ou passeur des malles de Sa Majesté que du fait du dit acte il traversait les dites malles de la ville de Lévis à la cité de Québec ; 3° considérant qu'ils ont établi par la preuve du défendeur que lui, le dit défendeur à l'occasion en question, savoir le 25 janvier dernier, n'a pas malicieusement, sans

nécessité, brisé la glace arrêtée sur le fleuve Saint-Laurent entre les limites ci-dessus ; 4° déboute la plainte de la demanderesse avec dépens. »

Baron, acquitté par le recorder Crémazie, s'en retourna chez lui ou plutôt à son canot en riant de ces messieurs de la ville qui, d'après lui, pouvaient peut-être lire dans les gros livres mais ne connaissaient rien dans les choses du pont de glace.

### *La fin des canots*

Avec le temps et le perfectionnement des machines à vapeur, les bateaux qui faisaient la traversée entre Lévis et Québec devinrent suffisamment puissants pour affronter toutes les glaces et rendre leurs passagers d'une rive à l'autre presque à heure fixe. Les voyageurs abandonnèrent les canots les uns après les autres, et bon nombre de canotiers, trop vieux pour apprendre un autre métier, vécurent péniblement.

La basse-ville de Lévis a beaucoup changé d'aspect depuis une soixantaine d'années. Le passage de l'embranchement Saint-Charles de l'ancien chemin de fer Intercolonial à Lévis a fait disparaître quelques douzaines d'anses, grandes et petites, qui donnaient un aspect pittoresque et très intéressant à toute cette partie de la rive sud.

Les anciens canots traversiers n'avaient aucune valeur commerciale et leurs propriétaires les laissèrent pourrir dans ces anses, attachés à de grosses roches.

Les héros d'Homère trouvaient leur vieillesse moins longue et moins pénible lorsqu'ils se rencontraient en groupes et se racontaient leurs anciennes prouesses. Je suis bien certain qu'aucun des canotiers n'avait lu Homère ni même entendu parler du grand poète. Mais comme ses héros ils se réunissaient le soir autour de leurs canots, assis sur des plançons et tout en fumant d'innombrables pipées de tabac se racontaient les principaux incidents de leurs traversées du Saint-Laurent à travers les glaces.

Tout jeune garçon, j'aimais à courir les grèves, les anses, à voir les bâtiments à voiles charger leur cargaison de bois carré. Dans mes courses à travers les anses de Lévis, je me faufilais parfois près des vieux canots qui achevaient de mourir et de mes deux oreilles j'écoutais les conversations de ces hommes devenus vieux, parfois infirmes, qui, dans leur jeunesse, avaient presque tous été des héros puisqu'ils avaient risqué leur vie sans bénéfice personnel, simplement pour rendre à bon port les passagers qui s'étaient embarqués dans leurs canots.

C'est alors que j'ai connu Edouard Baron, Frédéric Alain dit Bolduc, Léon Samson, Hilaire Lachance, Augustin Charrier, Alexandre Letellier, Hyacinthe Beaulieu, Charles Gelly, Charles Duchesneau, José Bégin, Timothée Rouleau et des douzaines d'autres que je n'ai pas à la mémoire dans le moment, mais qui n'étaient pas moins braves que ceux que je nomme.

Aubert de Gaspé rappelle que le capitaine Lecours dit Barras qualifiait les bateaux à vapeur de « chiennes d'inventions anglaises ». Les vieux canotiers de Lévis, assis auprès de leurs canots inactifs, à moitié enterrés dans le sable des grèves, suivaient de leurs yeux mélancoliques le passage des traversiers à vapeur qui faisaient la navette entre Lévis et Québec, mais ils ne récriminaient pas. La vieillesse rend sage. Ces vieux canotiers avaient vu la chandelle remplacer l'huile de marsouin, puis ils avaient assisté à la naissance des lampes à pétrole, des allumettes, et de tant d'autres inventions. Ils comprenaient sans avoir lu des livres savants que dans ce monde tout se remplace même les hommes, et ils se soumettaient humblement aux lois de la nature que le Petit Catéchisme leur avait appris à respecter parce qu'elles sont gouvernées par Dieu.

Pierre-Georges Roy