

**Périlleuses traversées en canot à glace sur le fleuve
Saint-Laurent**
*The perilous canoe crossings on the ice-bound Saint Lawrence
River*

Suzanne Marchand et Richard Lavoie

Volume 20, 2022

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1093890ar>
DOI : <https://doi.org/10.7202/1093890ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Société québécoise d'ethnologie

ISSN

1703-7433 (imprimé)
1916-7350 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Marchand, S. & Lavoie, R. (2022). Périlleuses traversées en canot à glace sur le fleuve Saint-Laurent. *Rabaska*, 20, 69–96. <https://doi.org/10.7202/1093890ar>

Résumé de l'article

Après avoir étudié la traversée du fleuve Saint-Laurent en canot à glace dans la région de Québec, la Société québécoise d'ethnologie a entrepris une vaste recherche visant à identifier les autres endroits où des embarcations semblables ont été utilisées pour se déplacer sur le fleuve en hiver. Cet article démontre qu'en amont de Québec, les traversées en canot d'une rive à l'autre du fleuve à travers les glaces ont fait partie de la vie de plusieurs communautés implantées le long du Saint-Laurent, tandis qu'en aval de Québec, les insulaires étaient les principaux utilisateurs de ce moyen de transport.

Périlleuses traversées en canot à glace sur le fleuve Saint-Laurent

SUZANNE MARCHAND

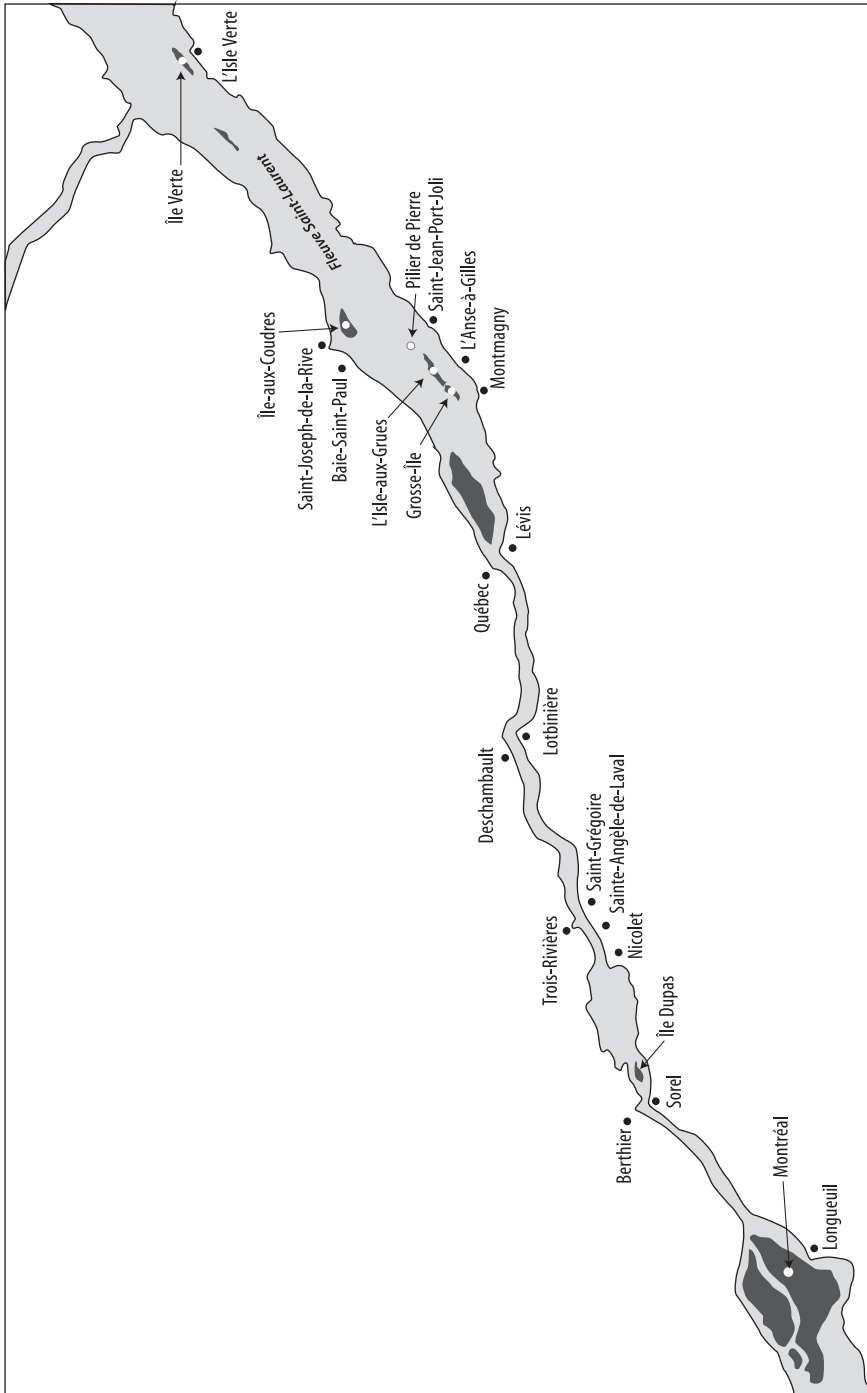
en collaboration avec RICHARD LAVOIE
Société québécoise d'ethnologie

En 2014, la Société québécoise d'ethnologie (SQE) obtenait une subvention du ministère de la Culture et des communications du Québec afin de poursuivre les recherches amorcées quelques années auparavant par l'ethnologue Richard Lavoie concernant la pratique du canot à glace sur le fleuve Saint-Laurent¹. Concentrées principalement sur la traversée du fleuve entre Québec et Lévis et du côté de l'Île d'Orléans, les recherches effectuées par ce dernier avaient en effet permis de constater que la navigation en canot à glace était aussi pratiquée dans d'autres régions du Québec. Le projet soumis par la SQE en 2014 visait donc à documenter davantage la pratique dans ces régions. L'équipe de travail qui a participé à la réalisation du projet était majoritairement composée de professionnels spécialisés en ethnologie². Cette recherche a permis d'amasser une importante documentation témoignant de l'enracinement de la pratique de la navigation en canot à glace sur le fleuve Saint-Laurent dans l'histoire des diverses communautés concernées. Cet article présente la synthèse des informations recueillies³.

1. Publiée en 2012, l'étude réalisée par Richard Lavoie en collaboration avec Bernard Genest, démontrait que cette pratique constitue l'une des manifestations les plus anciennes et les plus vivaces de l'héritage culturel des Québécois. Richard Lavoie et Bernard Genest, *Naviguer en canot à glace : un patrimoine immatériel*, Québec, GID, 2012.

2. Le comité scientifique était constitué de Jean-Pierre Pichette, Bernard Genest, Yvan Chouinard, Jean Simard et Richard Lavoie. Le travail de recherche sur le terrain a été réalisé par Suzanne Marchand, Mathieu Allard et Élise Bégin. La Société québécoise d'ethnologie a bénéficié de l'appui de partenaires qui ont grandement contribué à la réussite de ce projet, soit la Chaire de recherche du Canada en patrimoine ethnologique (Université Laval) et le Musée maritime du Québec.

3. Le rapport final de ce projet de recherche intitulé *Le Canotage sur glace au Québec*, rédigé par Suzanne Marchand, a été déposé au ministère de la Culture et des communications du Québec le 31 mars 2015.



Carte des traversées en canot à glace sur le Saint-Laurent

D'une rive à l'autre du fleuve en canot à glace

D'après les informations dont nous disposons, ce n'est qu'en amont de Québec qu'on utilisait un canot (parfois une chaloupe) pour traverser d'une rive à l'autre du fleuve à travers les glaces, sans doute parce que l'espace entre les deux rives y était plus étroit. Et ce n'est que lorsque les glaces n'étaient pas assez solides pour permettre l'entretien d'un passage que la traversée du fleuve s'effectuait dans ce genre d'embarcation. Il faut dire qu'à partir de Québec jusqu'à Montréal, des ponts de glace se formaient à certains endroits tous les hivers. Il était donc possible de traverser facilement d'une rive à l'autre pendant la majeure partie de la saison froide. Les canots à glace étaient utilisés principalement au printemps et à l'automne, alors qu'il était difficile de naviguer sur le fleuve à cause de la formation de surfaces glacées. Dans ces régions, les traversées en canot à glace étaient effectuées la plupart du temps par des canotiers expérimentés qui opéraient un service de traversier et ceux-ci provenaient majoritairement de la rive sud du fleuve.

De Longueuil à Montréal

Dans la région de Montréal, c'était principalement à partir de Longueuil que s'effectuaient ces traversées et ce, dès le xvii^e siècle⁴. À cette époque, les embarcations utilisées s'apparentaient à des pirogues creusées à même un tronc d'arbre. C'est du moins ce qui ressort des recherches effectuées par l'archéologue Daniel LaRoche qui s'est intéressé aux moyens de transport de ce genre conservés dans les musées québécois. Parmi les onze artefacts qu'il a recensés, figure en effet la pirogue qui aurait servi pour effectuer le transport du courrier entre Montréal et Longueuil⁵. Aux xviii^e et xix^e siècles, les traversées en canot à glace entre Longueuil et Montréal étaient choses courantes, puisqu'il existe quelques documents attestant la réalité de cette pratique au moins jusqu'au début des années 1880. Un règlement datant de 1815 stipule, par exemple, que les personnes à qui on attribuait le droit d'offrir une traverse régulière entre Longueuil et Montréal étaient obligées de « tenir à leur service cinq bons hommes, deux canots, et un bateau ou un bac » ainsi que « deux perches et trois avirons pour chaque canot »⁶. Une carte de Joseph Bouchette, dressée la même année, permet d'autre part de retracer le parcours suivi par le service de traverse. Cette carte indique que les embarcations passaient entre l'île Ronde et l'île Sainte-Hélène et semblaient même y faire

4. Robert Rumilly, *Histoire de Longueuil*, Longueuil, Société d'histoire de Longueuil, 1974, p. 55.

5. Daniel LaRoche, « Précis sur l'existence et l'usage des pirogues monoxydes ou bateaux de bois au Québec et en Amérique », *Archéologiques*, 2003, « Hors-Série » 1, p. 62-84.

6. Pierre-Jacques Ratio *et al.*, *La Navigation à Longueuil : de la préhistoire à nos jours*, Longueuil, Société d'histoire de Longueuil, 1996, p. 39-40.

escale⁷. Quelques documents iconographiques donnent aussi un aperçu des traversées en canot effectuées dans la région de Montréal au XIX^e siècle, dont une gravure publiée en 1882 représentant un groupe de canotiers s'apprêtant à atterrir près du marché Bonsecours⁸. Y a-t-il eu d'autres traversées en canot à glace entre Longueuil et Montréal par la suite ? Fort probablement, mais elles sont sans doute devenues de plus en plus rares puisque, à partir de 1873, il était possible pour les résidents de Longueuil de traverser le fleuve en prenant le train et en empruntant le pont Victoria. L'ouverture du pont Jacques-Cartier, en 1930, mettra fin aux traverses entre Longueuil et Montréal⁹.

De Sorel à Berthier

Assez curieusement, il existe peu d'informations au sujet des traversées effectuées entre Sorel et Berthier aux XVII^e et XVIII^e siècles. Par contre, quelques données concernant les communications entre les îles situées dans cette région (île Saint-Ignace, île Ronde, île de Grâce et île Dupas) et la terre ferme témoignent de l'existence de cette pratique. L'abbé Azarie Couillard-Després, dans son *Histoire de Sorel*, évoque le travail des prêtres chargés d'exercer leur ministère dans cette région :

On s' imagine difficilement ce qu'est la desserte de ces îles. Durant la belle saison, le missionnaire se fait transporter en canot par l'un ou l'autre de ses administrés. L'hiver, sur la glace, le voyage se fait encore plus rapidement, mais dans les saisons du printemps et de l'automne, ce trajet est des plus périlleux¹⁰.

Au XIX^e siècle, les insulaires profitaient des ponts de glace pour transporter du bois, du foin et du grain pendant l'hiver. Mais les premières traversées étaient parfois très risquées et il n'était pas rare qu'ils traînent un canot au cas où la glace céderait soudainement. Selon le curé de l'île Dupas, les traversées étaient encore plus périlleuses au printemps :

Le printemps, la difficulté s'aggrave. L'eau monte sur les rives, alors qu'au centre, c'est encore l'épaisse glace de l'hiver. Malheur aux femmes enceintes et aux malades pendant cette période de l'année ; il faut parfois une équipe d'experts pour aller chercher le médecin. Ce dernier n'a pas l'entraînement des insulaires ; il lui faut un courage de professionnel pour ces traversées et souvent, il croit risquer sa vie alors que les gens des îles ne voient aucun danger¹¹.

7. *Ibid.*, p. 95.

8. George Monro Grant (dir.), *Picturesque Canada : the country as it was and is*, Toronto, Art Publishing Company, 1882, p. 135.

9. Robert Rumilly, *op.cit.*, p. 195, 223, 232, 341, 352-355.

10. Azarie Couillard-Després, *Histoire de Sorel, de ses origines à nos jours*, Sorel, Beaudry & Frappier, 1980, p. 86.

11. V. Plinguet et S. Laporte, *Histoire de l'île Dupas et de l'île St-Ignace*, Joliette, 1974, p. 102-103.

Au cours de la première moitié du xx^e siècle, il était toujours possible de traverser le fleuve grâce au pont de glace qui se formait chaque année aux alentours des mois de décembre ou janvier. Mais en attendant le pont de glace les traversées s'effectuaient la plupart du temps dans des petites embarcations à fond plat qu'on renforçait en ajoutant une pièce de tôle. Cet ajout, qui couvrait le dessous de l'embarcation et remontait sur les côtés jusqu'à environ 20 cm de hauteur, avait pour principale fonction d'empêcher le frottement de la glace sur le bois. Comme cette doublure de métal les rendait très lourdes, on n'utilisait ces embarcations que durant « les difficiles saisons où la glace marche »¹². Ces petites embarcations, qu'on appelait « petit crapet » étaient fabriquées artisanalement en utilisant du bois de pin et, à partir des années 1940, du contreplaqué. On en fabriquait principalement deux modèles : l'un carré aux deux bouts, l'autre avec une extrémité pointue. Pour naviguer avec ces embarcations, on utilisait de grands avirons à « bouts ferreux », c'est-à-dire des avirons dont l'extrémité était recouverte de pièces de métal formant des pics, ce qui permettait de se frayer un chemin à travers les glaces¹³. Il semble toutefois que les traversées pendant les périodes où le pont de glace n'était pas accessible étaient plutôt rares dans la région de Sorel au début du xx^e siècle. Les Sorelois utilisaient d'ailleurs une expression spéciale, « le temps des dégras », pour décrire ces périodes où la glace les empêchait de circuler. « Quand la glace marchait, on était dégradés », disaient-ils. Ce qui signifiait que, le pont de glace s'étant rompu, ils ne pouvaient plus quitter leur île ou traverser le fleuve comme bon leur semblait¹⁴. La construction, en 1939, d'un pont reliant les îles Saint-Ignace, Dupas et aux Castors à la rive nord du fleuve, de même que la mise en place d'un traversier assurant une liaison régulière entre l'île Saint-Ignace et la ville de Sorel au cours des années 1950, entraîneront la disparition quasi complète des traversées en canot ou en chaloupe à travers les glaces dans la région de Sorel.

De Sainte-Angèle-de-Laval à Trois-Rivières

Dans la région de Trois-Rivières, dès la fin du mois de décembre ou au début du mois de janvier, il était possible de traverser le fleuve en empruntant le passage créé par la formation d'une épaisse couche de glace. Cette voie de communication était accessible jusqu'au mois d'avril, parfois même jusqu'au mois de mai¹⁵. Le reste de l'année, il fallait utiliser une embarcation pour

12. Rodolphe De Koninck, *Les Cent-Îles du lac Saint-Pierre*, Québec, Presses de l'Université Laval, 1970, p. 43.

13. Entrevue avec Denis St-Martin, Sorel-Tracy, réalisée par Suzanne Marchand, 19 janvier 2015 ; Christian Morissonneau, *Les Filles du fleuve : les îles de Berthier et de Sorel*, Montréal, Hurtubise HMH, 2002, p. 134.

14. Rodolphe De Koninck, *op.cit.*, p. 43.

15. Jean Provencher, *C'était l'hiver : la vie traditionnelle dans la vallée du Saint-Laurent*,

voyager d'une rive à l'autre du fleuve Saint-Laurent. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, il n'y avait pas vraiment de service organisé de bateau-passeur entre Trois-Rivières et la rive opposée. Ce n'est qu'à partir de 1845 qu'un service de traverse sera mis en place, mais ce service n'était accessible que durant l'été¹⁶. Au printemps et à l'automne, il était remplacé par une flotte de gros canots qui transportaient le courrier, les marchandises et les passagers d'une rive à l'autre¹⁷. À cette époque, il y avait au moins deux traverses menant à Trois-Rivières, l'une partant de Sainte-Angèle-de-Laval, l'autre de Saint-Grégoire, et les canotiers qui effectuaient les traversées provenaient surtout de ces villages¹⁸.



**Canotiers chargés du transport du courrier et des passagers
à Sainte-Angèle-de-Laval, date inconnue**

Source : Jacques Duhaime, *Les Habitants de l'Isle, Sainte-Angèle-de-Laval*, 1970

Selon les articles publiés dans les journaux, ces traversées en canots n'étaient pas toujours très agréables. Un article publié dans le journal *Le Clairon* décrit une traversée particulièrement périlleuse effectuée par les canotiers de la traverse de Sainte-Angèle-de-Laval le 18 avril 1884 :

Montréal, Boréal, 1983, p. 193.

16. Daniel Robert, *Le Circuit patrimonial de Trois-Rivières*, Société de conservation et d'animation du patrimoine de Trois-Rivières, 1995, p. 61 ; Réjean Houle, *La Traverse d'une rive à l'autre*, Trois-Rivières, 1978, p. 47-48 ; Guy Trépanier, *Arrondissement historique et vieux port de Trois-Rivières : étude historique et de potentiel archéologique*, Ville de Trois-Rivières, 1988, p. 227.

17. Sylvain, *Par les chemins qui marchent*, Trois-Rivières, Éditions du Bien Public, 1965, p. 55 ; Jacques Duhaime, *Les Habitants de l'Isle : Sainte-Angèle-de-Laval*, Trois-Rivières, Éditions du Bien Public, 1970, p. 96 ; Martin Gauthier, *L'Histoire du port de Trois-Rivières*, Québec, Septentrion, 2013, p. 29-30.

18. Alfred Désilets, *Souvenirs d'un octogénaire*, Trois-Rivières, R. Dupont Imprimeur, 1922, p. 37-38 ; Sylvain, *op.cit.*, p. 59-65.

Hier soir, vers les 10 heures, les personnes qui se trouvaient sur le Boulevard ont pu entendre des cris provenant d'une embarcation sur le milieu du fleuve. Il soufflait alors une forte brise de Nord-Est et le fleuve était bondé d'immenses banquises. Le canot qui se trouvait alors sur le fleuve était conduit par les habiles canotiers de la traverse MM. Jos. Lord, Jos. Doucet et Alf. Doucet et contenait à part cela, dix-neuf passagers, tous employés des chantiers qui devaient prendre sans faute le train de nuit du chemin de fer du Nord. Cette traversée a été la plus dure qui ait été effectuée depuis longtemps, au dire des canotiers. Il a fallu 2 heures pour traverser d'une rive à l'autre et encore, le débarquement n'a pu se faire qu'au « Moulin des Américains ». On voit par ce fait que nos traversiers ne négligent rien pour donner satisfaction au public voyageur. Ils méritent, certes, des félicitations pour ces actes de courage¹⁹.

En fait, il n'y avait pas que des humains qui traversaient le fleuve à travers les glaces. Il arrivait aussi parfois que les canotiers aient à transporter des animaux. Ce fut le cas, par exemple, en mars 1882, alors que des commerçants de chevaux se virent dans l'obligation de faire appel à leurs services pour faire traverser six chevaux de Nicolet à Trois-Rivières. « Les canotiers, peut-on lire dans le journal *La Concorde*, eurent beaucoup de difficulté à faire entrer cette charge d'un nouveau genre dans leurs canots.²⁰ » Au début du xx^e siècle, il ne subsistait plus qu'une seule traverse entre la rive sud et Trois-Rivières, la traverse de Saint-Grégoire ayant cessé ses activités en 1893²¹. Pour traverser le fleuve, il fallait donc se rendre à Sainte-Angèle-de-Laval où des canotiers assuraient le transport des passagers et du courrier lorsque le pont de glace n'était pas utilisable. Les canotiers de Sainte-Angèle utilisaient de « fortes chaloupes en planches de pin » ou encore « des pirogues creusées dans des troncs de pin géant ». Ces embarcations étaient montées sur des « patins », ce qui leur permettait de naviguer entre les banquises et de glisser sur celles-ci quand ils ne pouvaient les contourner. Voici comment s'effectuaient ces traversées, selon l'abbé Jacques Duhaime, auteur d'un ouvrage publié à l'occasion du centième anniversaire de fondation de la paroisse de Sainte-Angèle-de-Laval :

Ce n'était pas une traversée de tout repos. Les passagers, surtout les non-initiés, n'étaient pas seulement glacés par le froid et l'humidité. Il y a une expression française, « glacer d'effroi », qui prendrait ici tout son sens. Les banquises à la dérive, celles que l'on devait contourner ou éviter, celles sur qui de toute nécessité il fallait « patiner », celles enfin, petites mais entassées, qui demandaient à être franchies non par monts et par vaux mais par glace et par eau ! Et cette glace fine et claire qui se formait en une seule nuit, coupante comme une vitre, mais

19. *Le Clairon*, 19 avril 1884, p. 2, col. 4.

20. *La Concorde*, 8 mars 1882, p. 2, col. 6.

21. Archives municipales de Trois-Rivières, Conseil municipal, Procédés du conseil municipal de Trois-Rivières, 1^{er} avril 1895 (Base de données en histoire de la Mauricie) ; Daniel Robert, *op.cit.*, p. 61.

qu'il fallait bien découper comme ciseau dans la soie. Ajoutez le vent, presque toujours soufflant à bâbord ou à tribord, le plus souvent en provenance des étendues glacées du lac St-Pierre. Et surtout cette brume épaisse, déconcertante, fertile en surprises les plus désagréables²².

Les traversées en canot à glace dans la région de Trois-Rivières semblent avoir cessé au milieu des années 1940, l'entrée en fonction de traversiers aptes à effectuer le service hivernal ayant mis fin à la pratique²³.

De Lotbinière à Deschambault

Pendant des siècles, les relations entre la rive nord et la rive sud du fleuve dans cette région ont été conditionnées par le rythme des saisons. On voyageait beaucoup en été et pendant l'hiver, surtout lorsqu'un pont de glace se formait sur le fleuve. D'ailleurs les mariages interrives étaient courants. Mais le reste de l'année, il était beaucoup plus difficile de franchir les quatre kilomètres qui séparent Lotbinière de Deschambault. À partir de quel moment un service de traversier a-t-il été mis en place entre Lotbinière et Deschambault ? Difficile de le dire, mais tout porte à croire que, dès le XVIII^e siècle, il y avait des canotiers qui effectuaient le transport de passagers ou de denrées d'une rive à l'autre du fleuve. L'été, la traversée s'effectuait en chaloupe, en barque ou en goélette, tandis que l'hiver, on utilisait le canot à glace. La navigation entre ces deux rives n'était pas sans problèmes puisqu'il fallait tenir compte des courants, des marées et des vents²⁴.

Au XIX^e siècle, le pont de glace et les traversées en canot demeuraient les seuls moyens d'atteindre l'autre rive pendant la saison hivernale. L'avènement de la voie ferrée sur la rive nord, qui permit de relier Québec et Montréal en 1879, intensifia les relations entre la rive sud et la rive nord, hiver comme été²⁵. En effet, les résidents de la rive sud utilisèrent de plus en plus le service de traversier entre Lotbinière et Deschambault pour aller prendre le train sur la rive nord et en revenir. Le courrier, livré par voie ferroviaire aux gares situées sur la rive nord, était aussi acheminé sur la rive sud par la traverse à partir de 1890²⁶.

22. Jacques Duhaime, *op. cit.*, p. 75.

23. Pierre St-Yves, « Les Traversiers ne sont pas de la fête ! », *Coteillage*, vol. 3, n° 2, mai 1984, p. 31.

24. Roch Samson (dir.), *Histoire de Lévis-Lotbinière*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1996, p. 27.

25. Yves Roby et Francine Roy, *Deschambault*, Québec, Septentrion, 2013, p. 107-108.

26. Luc Delisle et Pierre Leclerc, *Deschambault*, Portneuf, Société historique de Portneuf, 1978, p. 6.



Départ d'une traversée en canot à glace dans la région de Lotbinière, 1940

Collection Société patrimoine et histoire des seigneuries de Lotbinière

Durant la première moitié du xx^e siècle, la traverse d'hiver entre Lotbinière et Deschambault était toujours en fonction. Les canotiers partaient de la grève au quai de Lotbinière et se rendaient sur la rive opposée plusieurs fois par jour. Ils traversaient des passagers qui utilisaient leurs services pour aller prendre le train en direction de Montréal ou Québec. Ils transportaient aussi le courrier et divers produits que les agriculteurs de la rive sud désiraient acheminer à Québec ou Montréal. Il arrivait aussi qu'ils aient à transporter un malade d'urgence sur l'autre rive. Ils traversaient alors, peu importe l'heure du jour ou de la nuit. Ils s'occupaient aussi de la traverse en sens inverse, c'est-à-dire que les gens qui se trouvaient à Deschambault et désiraient traverser sur la rive sud faisaient appel à leurs services. Comme il n'y avait pas de moyen de communication entre les deux rives, les résidents de la rive nord hissaient une boule de couleur rouge au sommet d'un mât pour annoncer aux canotiers qu'ils avaient besoin d'eux. Les canotiers de Lotbinière se rendaient alors sur l'autre rive pour aller les chercher²⁷. À cette époque, trois canotiers étaient habituellement nécessaires pour traverser le fleuve. Clément Leclerc, qui a été canotier pour son oncle, Raoul Leclerc, en 1945, donne quelques détails sur la façon dont se déroulaient les traversées :

27. Claude Crégheur, *Lotbinière, une belle connivence*, Québec, GID, 2012, p. 142.

Il [mon oncle] embarquait le monde dans le canot avant de le mettre à l'eau. [...] Quand on traversait des femmes dans ce temps-là, on les abriait par-dessus la tête. On avait des peaux de carriole. [...] On voyageait six passagers assis, là, six passagers, puis en arrière, il y avait celui qui avait l'aviron pour pouvoir guider. Ça, c'est celui qui connaissait ça, puis nous autres, on était sur les rames puis quand il neigeait ou qu'il faisait des temps épouvantables, on demandait un homme. [...] Il y en avait un qui était assez fort dans la place, ça fait que, quand on avait besoin d'un quatrième homme, on faisait venir ce gars-là, il venait nous aider²⁸.

Les canots à glace décrits par les informateurs étaient assez imposants. Ils pouvaient mesurer entre 16 et 20 pieds (4,8 et 6 m) et ils étaient assez larges pour contenir environ 10 personnes. Ils étaient aussi assez hauts pour que les canotiers n'aient pas à trop se pencher lorsqu'ils avaient à les tirer sur la glace. Selon Clément Leclerc, le canot utilisé par son oncle provenait de l'Isle-aux-Coudres. Fabriqué en bois de pin, il était membré en chêne aux six pouces (15 cm) et recouvert de tôle à l'extérieur pour en assurer la solidité. Une plaque d'acier couvrait la quille. Une épaisse pièce de cuir protégeait le fond du canot des bottes cloutées des rameurs. Car les canotiers portaient des bottes de caoutchouc auxquelles ils ajoutaient des « fers » (ou crampons) pour ne pas glisser lorsqu'il fallait traîner le canot sur la glace. Les canotiers utilisaient des rames tôlees et des gaffes (ou pics) dont ils se servaient lorsqu'ils avaient à se frayer un passage à travers les glaces²⁹. La navigation était plus facile à l'est du village, car le fleuve à cet endroit est sensiblement plus large et le courant moins rapide et dangereux. C'est d'ailleurs là qu'on avait construit le quai. La durée des traversées était très aléatoire, comme se le remémore Clément Leclerc :

Il y a des fois qu'on peut frapper une éclaircie, qu'on appelle [...] ça fait que là, il y a des fois, on peut traverser, ça peut nous prendre seulement 20 minutes pour traverser. Puis d'autre fois, ça peut nous prendre 4-5 heures. S'il fait froid, ça va bien, la glace est dure, ça va bien, mais s'il y a de la neige, ça, ce n'est pas drôle !³⁰

Il semble bien que certaines traversées en canot étaient difficiles, non seulement à cause des conditions climatiques, mais aussi à cause des passagers. C'est du moins ce qui ressort des propos d'un fils de canotier : « Mon père nous racontait que ça arrivait souvent qu'il y avait des passagers « sur la brosse » [en état d'ébriété] qui pouvaient se déplacer dans le canot de façon imprévisible. C'était une contrainte et un danger de plus pour les gars de la

28. Entrevue avec Clément Leclerc, Lotbinière, réalisée par Élise Bégin, 25 mars 2015.

29. *Ibid.* ; entrevue avec Louis De Villers, Trois-Rivières, réalisée par Élise Bégin, 24 mars 2015.

30. Entrevue avec Clément Leclerc, *op. cit.*

traverse.³¹ » La pratique du canot à glace dans cette région aurait pris fin au cours des années 1940, les routes menant vers le pont de Québec et l'autre rive du fleuve étant de mieux en mieux entretenues, ce qui permettait de faire le voyage par voie terrestre³².

D'une île à la terre ferme en canot à glace

Dans les régions situées en aval de Québec, le canot à glace n'était pas utilisé pour traverser d'une rive à l'autre durant l'hiver, car le fleuve est beaucoup plus large. Mais les insulaires, eux, l'utilisaient couramment pour traverser sur la terre ferme, puisqu'ils n'avaient souvent pas d'autre choix pour avoir accès à des services et produits qu'ils ne pouvaient se procurer sur leur île. La nécessité faisant loi, certains d'entre eux sont même devenus des experts de la navigation en canot à glace et leurs savoirs et savoir-faire, généralement transmis de génération en génération, étaient reconnus et hautement valorisés dans leur communauté.

De Grosse-Île à Montmagny

Grosse-Île a probablement été habitée dès le xvii^e siècle. Chose certaine, lorsqu'en 1831, Louis Bernier a loué l'île à Pierre Duplain, il s'y trouvait déjà une maison, une grange et une étable. Il n'est donc pas impossible que Duplain ou d'autres habitants avant lui aient utilisé le canot à glace pour leurs déplacements hivernaux vers l'île aux Grues ou Montmagny, mais nous n'en avons aucune trace écrite³³. En 1832, Louis Bernier fut exproprié par le gouvernement impérial du Canada et Grosse-Île est devenue une station de quarantaine pour les immigrants qui entraient au pays. À compter de cette époque, l'île a été habitée en permanence, mais pendant la majeure partie de son histoire, seulement quelques personnes y ont résidé durant l'hiver, car la station de quarantaine fermait ses portes lorsque la navigation était interrompue. L'île restait alors sous la surveillance de quelques gardiens qui y passaient l'hiver, quelquefois avec leur famille³⁴. Ceux-ci n'ont pas laissé de témoignages, de sorte qu'il subsiste très peu de choses sur les traversées en canot qu'ils ont pu effectuer pendant ces longs mois où ils se retrouvaient isolés du reste du monde au cours du xix^e siècle. Le plus lointain témoignage concernant la vie à Grosse-Île durant l'hiver remonte à 1906. Il provient du journal rédigé par Joseph Francis Brautigam, directeur de l'hôpital de Grosse

31. Information fournie par Jean Leclair, le 18 avril 2011 (courriel).

32. Claude Crégheur, *op.cit.* p. 145 ; Association du patrimoine de Deschambault, *Deschambault sur le fil du temps*, [s.l.], Éditions *Va bene*, 2002, p. 36.

33. Richard Lavoie, « Le Canot à glace : du transport au sport », *Cap-aux-Diamants*, n° 64, hiver 2001, p. 29-34.

34. Rose Masson Dompierre, *Les Masson de la Grosse Île racontent...*, Corporation pour la mise en valeur de Grosse-Île Inc., 1998, p. xiv-xvi.

Île de 1889 à 1912. Selon ce dernier, huit familles habitaient alors sur l'île et au cours de cet hiver, les insulaires ont effectué au moins 42 sorties en canot à glace ! La plupart de ces expéditions étaient dirigées vers Montmagny (31), mais elles avaient aussi parfois des destinations plus rapprochées, comme l'île aux Grues, l'île au Canot ou l'île Sainte-Marguerite où vivaient d'autres familles. Les canotiers de Grosse-Île utilisaient le canot à glace pour transporter le courrier et des passagers de tous les âges, des très jeunes enfants jusqu'aux vieillards. Ils se servaient aussi du canot à glace pour se procurer les biens nécessaires à leur survie. Le 13 décembre 1906, par exemple, Joseph Francis Brautigam écrit ce qui suit dans son journal : « Le canot est allé à Montmagny chercher de la viande. Il y avait V. Bédard, J. Masson, X. Caron, P. Masson, J. Joncas et moi. Nous sommes partis à 7h a.m. et revenus à 3h p.m. Belle traversée. Nous avons acheté 2 quartiers de bœuf, 3½ de mouton, 1 porc et autres boîtes, etc.³⁵ »

Le canot à glace était surtout très utile lorsque survenait une urgence médicale et qu'il fallait aller chercher le médecin rapidement. Beau temps, mauvais temps, les insulaires entreprenaient alors la traversée, comme ce fut le cas, le 12 janvier 1907, alors qu'une résidente de l'île s'apprêtait à accoucher :

Le canot est allé à Montmagny chercher le Dr Masson. Il y avait X. Caron, P. Masson, J. Joncas et moi. Nous sommes partis à 9h45 a.m. Nous avons tourné aussitôt chez les Nicole et sommes revenus à 3h20 p.m. Nous avons atterri en haut de l'île. Le temps était orageux, neige. Une grosse fille pour John Masson à 8h p.m. Tout a bien été³⁶.

La plupart du temps, les canotiers étaient cinq à bord du canot et il leur fallait environ une heure pour traverser à Montmagny. Mais il arrivait parfois qu'ils doivent rebrousser chemin ou encore qu'ils se perdent dans le brouillard. Il arrivait aussi qu'ils ne puissent pas effectuer le trajet du retour à cause du mauvais temps. Dans ce cas, ils passaient la nuit chez les Nicole, une famille qui vivait sur le bord du fleuve à environ 1,5 km en amont de Montmagny. La ferme des Nicole était le principal relais des canotiers. C'est là qu'ils atterrisaient et qu'ils se changeaient avant de se rendre en ville. C'est aussi là qu'ils attendaient que la marée soit assez haute pour repartir. Lorsque les canotiers étaient contraints d'y passer la nuit, ils allumaient un feu sur la grève pour avertir les gens de l'île de leur retard³⁷. Gustave Vekeman, un journaliste et écrivain originaire de Belgique qui a vécu les dernières années de sa vie à Grosse-Île avec sa famille, a décrit sa première traversée en canot à glace. L'action se passe le 5 janvier 1907 :

35. Joseph Francis Brautigam, *Le Journal de Joseph Francis Brautigam : hiver à la Grosse Île, 1906-1907*, Sainte-Foy, Livres Carraig Books, 2002, p. 10.

36. *Ibid.*, p. 19.

37. Entrevue avec Hercule Nicole, Montmagny, réalisée par Richard Lavoie, 23 août 1990.

Les hommes de l'équipage sont à leur poste : M. Jos Brautigam au gouvernail, M. Johnny Masson à l'avant, M.M. Caron, Pit Masson et Joncas aux rames. La chaloupe est poussée à l'eau et nous partons. Je me demande comment nous arriverons de l'autre côté du fleuve et je ne suis pas sans inquiétude à la vue des glaçons qui, de tous côtés, assiègent notre frêle embarcation. Cependant je me rassure bientôt en constatant que M. le curé [qui était aussi passager à bord] ne montre pas la moindre émotion et que nos vaillants marins ont l'air d'être à la fête. Quand la glace est assez forte, on lui passe sur le dos. Les nautoniers débarquent et poussent la chaloupe jusqu'au prochain chenal ; exercice salutaire sans doute, mais que je ne songe guère à imiter³⁸.

La fille de Gustave Vekeman, Jeannette, a publié un livre dans lequel elle évoque ses souvenirs de Grosse-Île où elle a vécu de 1906 à 1916. Selon cette dernière, les canots à glace utilisés à Grosse-Île étaient construits par les Lachance de l'île au Canot. Ces canots mesuraient environ 16 pieds (4,8 m) de longueur par 4 pieds (1,2 m) de largeur. Ils pouvaient accueillir un ou deux passagers en plus des cinq membres de l'équipage. Fabriqués en chêne et munis d'une voile, ils étaient faits pour résister aux glaces grâce à leurs membrures et bordées qui pouvaient atteindre 1 pouce (2,5 cm) d'épaisseur³⁹. À Grosse-Île, il n'y avait pas que les hommes qui savaient comment utiliser un canot à glace. Lucienne Masson, née à cet endroit en 1906, a fort probablement été l'une des premières femmes de l'île à apprendre à naviguer entre les glaces comme le faisaient son père et ses frères. Interrogée à ce sujet, celle-ci raconte :

En fait, je fus la première femme de la Grosse Île à agir comme manœuvre à bord du canot à glace. Moi, quand je partais en canot, j'étais contente, j'aimais cela, je ramais, débarquais sur les glaces. Quand il ventait, c'était moi qui *était* [étais] à la voile, je tenais la corde de la voile, j'étais à la « souque » ; je gouvernais le canot, pour ainsi dire. En tout temps, en cas d'urgence, je pouvais remplacer un canotier, ça c'est sûr⁴⁰.

Il faut dire que son père, Pierre « Pit » Masson, a été pendant longtemps responsable du transport du courrier entre Grosse-Île et Montmagny. En 1927, il a même effectué le trajet entre Grosse-Île et Québec en canot à glace avec son beau-frère Odilon Pruneau, un résident de l'île Sainte-Marguerite, et les deux fils de ce dernier. C'était tout un exploit puisqu'ils ont dû parcourir 35 milles (56 km) en canot à glace⁴¹ !

38. Gustave Vekeman, « La Grosse Île », *Le Courrier de Montmagny*, 19 janvier 1907, p. 4 ; cité par Jeannette Vekeman-Masson, *Grand-maman raconte la Grosse-Île*, Québec, Éditions La Liberté, 1981, p. 55-56.

39. *Ibid.*, p. 52-53.

40. Lucienne Masson, citée par Rose Masson Dompierre, *op. cit.*, p. 453-454.

41. « De la Grosse île à Québec dans un canot », *Le Soleil*, 13 mars 1928, p. 1.

Lorsque le gouvernement a mis fin à la station de quarantaine, en 1937, seulement deux gardiens sont restés sur place avec leur famille : Pierre « Pit » Masson et Napole Lachance. Pendant quelques années, ces familles ont vécu seules sur l'île jusqu'à ce que le ministère de la Défense nationale décide d'y installer un centre de recherches bactériologiques en 1942⁴². Les traversées en canot à glace n'ont pas cessé pour autant. C'est par exemple en canot à glace que fut transporté le cercueil de Madeleine Lachance, fille de Napole Lachance, décédée en 1941 à Québec⁴³. C'est aussi en canot à glace que Paul-Aimé Masson s'est rendu à l'île aux Grues, le 19 janvier 1944, pour se marier avec Gilberte Bernier, originaire de cet endroit⁴⁴. Pour sa part, Gilles Masson, qui est né en 1956, était un tout petit bébé lorsqu'il fit sa première traversée en canot à glace entre Montmagny et Grosse-Île, sa mère ayant décidé de retourner à l'île quinze jours seulement après avoir accouché à Montmagny⁴⁵. C'est aussi en canot à glace que s'effectuait le ravitaillement du centre de recherches bactériologiques durant l'hiver. Joseph Lachance, un résident de Montmagny qui était chargé de ce travail, raconte : « On ne savait pas pourquoi est-ce qu'on travaillait des fois à la Grosse-Île. Et puis on a traversé une cruche d'un gallon, puis c'était une bombe ! Elle pouvait détruire 10 milles à la ronde ! On le savait pas, nous autres, par exemple... [...] On a su ça deux mois après. Ça, ça m'avait affecté⁴⁶. »

Au cours des années 1950, une piste d'atterrissage a été aménagée sur l'île. Il était désormais possible d'y atterrir même pendant l'hiver. Mais le canot à glace a continué à être utilisé à l'automne et au printemps, lorsque la neige n'était pas assez abondante pour que la piste soit praticable⁴⁷. À partir de 1956, l'île est passée sous la juridiction d'Agriculture Canada qui y a installé une station de quarantaine animale. Cette station a fermé ses portes au cours des années 1970 et l'île est demeurée inhabitée durant l'hiver, mettant ainsi un terme aux traversées en canot à glace⁴⁸.

De L'Isle-aux-Grues à Montmagny

L'archipel de L'Isle-aux-Grues est constitué d'une vingtaine d'îles ou îlots qui ne sont pas habités à l'année, sauf l'île aux Grues, la plus grande de l'archipel⁴⁹. Il n'en a pas toujours été ainsi. Pendant plusieurs années, l'île aux

42. Rose Masson Dompierre, *op. cit.*, p. xviii.

43. *Ibid.*, p. 639-640.

44. *Ibid.*, p. 505.

45. *Ibid.*, p. 828.

46. Entrevue avec Joseph Lachance, Montmagny, réalisée par Suzanne Marchand dans le cadre du projet *Inventaire du patrimoine immatériel magnymontois*, 25 mars 2014.

47. Rose Masson Dompierre, *op. cit.*, p. xviii.

48. Site Internet de Parcs Canada – Lieu historique national du Canada de la Grosse-Île-et-le-Mémorial-des-Irlandais : www.pc.gc.ca/fr/lhn-nhs/qc/grosseile.

49. Alain Vinet, *Vingt ans de lumières à l'île aux Grues*, Québec, Presses de l'Université Laval,

Oies, l'île au Canot et l'île Sainte-Marguerite étaient aussi habitées par des familles qui y résidaient en permanence. L'île aux Oies et l'île aux Grues ont été les premières îles de l'archipel à être défrichées et habitées⁵⁰. Dès le xvii^e siècle, il y avait des familles qui vivaient sur ces îles et elles connaissaient fort probablement la navigation en canot à travers les glaces puisque ces insulaires recevaient parfois la visite de prêtres missionnaires qui devaient se déplacer en canot, comme les Amérindiens le faisaient déjà avant l'arrivée des Européens en Amérique. Au cours des années 1681-1686, par exemple, l'abbé Morel qui desservait les missions de la Côte-du-Sud, s'est rendu à au moins trois reprises à l'île aux Oies en plein hiver pour y baptiser des nouveau-nés⁵¹. Au xviii^e siècle, l'île au Canot commence à être habitée, tandis que l'île aux Oies est acquise par les Augustines de l'Hôtel-Dieu de Québec. Ces dernières confient leurs terres à des fermiers qui peuvent y résider en s'engageant à fournir une partie de leurs récoltes à la communauté⁵².

Le canot était toujours le seul moyen de transport entre les trois îles et la terre ferme pendant la saison hivernale. Les insulaires, qui n'avaient pas d'autre moyen d'entrer en contact avec le monde extérieur durant l'hiver, utilisaient le canot à glace pour transporter des vivres, du courrier, des malades, des morts, etc. Le curé de leur nouvelle paroisse, Cap Saint-Ignace, jugeant les traversées en canot à travers les glaces trop dangereuses, ne se rendait pas dans l'archipel durant l'hiver, sauf pour les baptêmes d'enfants dont la survie était menacée⁵³.

Au xix^e siècle, l'île Sainte-Marguerite est habitée par Charles Pruneau et sa famille, tandis que Michel-Olivier Pépin dit Lachance s'établit à l'île au Canot avec sa femme et ses enfants⁵⁴. Il y avait donc désormais quatre îles habitées en permanence dans l'archipel et on y dénombrait 77 familles réparties comme suit : 64 à l'île aux Grues, 11 à l'île aux Oies, 1 à l'île au Canot et 1 à l'île Sainte-Marguerite⁵⁵.

Les traversées en canot à glace étaient très fréquentes à cette époque. Les canotiers, qui se servaient uniquement de rames, d'avirons et de voiles, devaient faire preuve de beaucoup d'endurance et de force pour naviguer sur les eaux glacées du fleuve avec leur canot lourdement chargé de passagers ou de victuailles. L'arrivée à Montmagny était particulièrement éprouvante

2006, p. 13.

50. Auguste Béchard, *Histoire de l'Île-aux-Grues et des îles voisines*, Arthabaskaville, Imprimerie de la Bataille, 1902, p. 26.

51. Registre des baptêmes, mariages et sépultures de St-Ignace, Archives de la Côte-du-Sud, p. 2-7 (Coll. Richard Lavoie).

52. Richard Lavoie, *op. cit.*, p. 42.

53. Jules Vézina, *La Côte-du-Sud : histoire et généalogie d'un archipel*, Isle aux Grues, Association historique, 1994, p. 48.

54. Richard Lavoie, *op. cit.*, p. 42.

55. Auguste Béchard, *op. cit.*, p. 34.

puisqu'après avoir hissé leur canot en sécurité sur les battures, ils devaient marcher sur une longue distance dans le vent et le froid avant d'atteindre la terre ferme. C'est pourquoi la plupart d'entre eux préféraient mettre le cap sur l'Anse-à-Gilles où l'atterrissage était plus facile. Le retour dans les îles devait se faire avant la tombée de la nuit. Ces voyages, même dans les meilleures conditions, duraient parfois 6 ou 7 heures, aller-retour.

Au début du xx^e siècle, le canot à glace servait encore au transport de la poste, du bétail, des denrées et des personnes entre les îles et la rive sud du fleuve. On l'utilisait aussi pour se rendre à l'église ou à l'école, aller chercher le médecin, transporter les malades à l'hôpital ou ramener aux îles les morts qui revenaient dans leur cercueil. Ces traversées étaient tellement entrées dans les mœurs que certains insulaires ne craignaient pas de partir seuls en canot à glace pour voyager d'une île à l'autre ou se rendre à Montmagny⁵⁶. Pourtant, elles n'étaient pas toujours de tout repos. Le docteur Cloutier du Cap Saint-Ignace, auquel les résidents de l'île aux Grues faisaient souvent appel lorsqu'ils avaient besoin d'un médecin, a laissé un excellent témoignage d'une de ces dangereuses équipées. C'était le 26 janvier 1925. En voici un extrait :

Le canot vogue. Un épais brouillard de lourdes vapeurs nous enveloppe. L'équipage est impuissant à choisir sa route. Il faut s'en rapporter à son flair et à la Providence ! Nous tombons dans un champ de glace fine, un pouce et demi d'épaisseur. Amédée saute à cheval sur l'avant, les jambes en dehors du canot, s'agrippant des mains à une barre ; il casse la glace avec ses pieds, pédalant à reculons. C'est une rude besogne qu'il doit remplir pendant plusieurs minutes. La glace devient plus résistante. Amédée se jette de côté, marche sur cette glace qui cède à chaque pas, tire le canot en avant et recommence sans cesse cette manœuvre. La glace s'épaissit davantage. Un autre homme court en avant, se jette à son tour en dehors, empoigne l'autre bord et à eux deux, ils soulèvent l'étrave qui retombe et s'ouvre un chemin dans le champ de glace. Amédée avec son aviron ferré pousse de son côté, tout en guidant la marche de l'embarcation⁵⁷.

Les canotiers de l'île aux Grues portaient un costume très particulier qui faisait en sorte qu'ils ne passaient pas inaperçus lorsqu'ils arrivaient sur la terre ferme. Voici, par exemple, comment ils étaient vêtus en 1925, selon le docteur Cloutier :

Longues bottes de bœuf avec jambières en veau, étroitement serrées aux genoux. De lourds grappins en fer forgé, solidement attachés à leurs pieds par des courroies de cuir. Dans leurs bottes, s'enfoncent des salopettes en grosse toile brune ou noire. Ce gros tissu serré coupe bien le vent et l'eau y glisse comme sur le

56. Damase Potvin, *Le Saint-Laurent et ses îles*, Montréal, Leméac, 1984, p. 80 ; J.M. Lemieux, *L'île aux Grues et l'île aux Oies*, Montréal, Leméac, 1978, p. 135.

57. Docteur Cloutier, cité par J.M. Lemieux, *op.cit.*, p. 136-142.

dos d'un canard. Un court gilet de cuir ou un « makinaw », endossé par-dessus plusieurs chandails, habille leur torse. Enfin, leur tête est encapuchonnée dans des bonnets à oreillettes, ou bien sous de chaudes calottes de fourrure. [...] Lorsque vous rencontrez un groupe d'hommes accoutrés de la sorte, vous avez affaire à un équipage de canotiers. Vous n'avez pas à vous y tromper⁵⁸.

Il semble bien que c'étaient les femmes des canotiers qui confectionnaient la plupart de ces vêtements, même les bottes et les mitaines en cuir. C'est du moins ce qu'a observé Jeannette Vekeman, lors de son séjour à l'île Sainte-Marguerite en 1916. Voici ce qu'elle écrit à ce sujet :

Ces bottes et mitaines étaient faites par les femmes de la maison. J'ai appris d'elles comment les coudre. Elles confectionnaient aussi des salopettes et des vareuses (des surcoûts) qu'elles taillaient dans du coton non blanchi tissé serré, préalablement refoulé. Chaque pièce était doublée du même tissu et cousue de façon à ce qu'il n'y ait pas d'envers. Cela fait, le grand-père entrait en scène. Dans un grand chaudron d'huile chaude, il faisait tremper chacune des pièces de vêtement qu'il brassait pour bien les imbiber d'huile, puis il les égouttait et les mettait à sécher sur la corde à linge. Après il brassait dans un vaisseau de fer blanc de l'eau, des clous et du couperose (vitriol) ce qui donnait une belle teinture noire. Toujours avec un pinceau, il en badigeonnait chaque article, les faisait sécher une deuxième fois et le tour était joué ! Toute la famille était équipée de vêtements parfaitement imperméables, souples et solides⁵⁹.

Selon cette dernière, le grand-père imbibait aussi les « bottes sauvages » et les mitaines de cuir d'huile de loup-marin chaude pour les maintenir souples et imperméables en prévision des voyages en canot. Les grappins en métal que les canotiers fixaient à leurs bottes grâce à des lanières de cuir étaient aussi confectionnés localement, certains par des forgerons, d'autres par les canotiers eux-mêmes⁶⁰. Quant aux canots utilisés à cette époque, ils étaient très lourds. Le docteur Cloutier décrit ainsi le canot utilisé par les insulaires de l'île aux Grues en 1925 :

Notre canot a quatorze pieds de long. C'est une solide embarcation. Toute bordée en chêne, pesant cinq ou six cents livres. Sa quille est ferrée d'une lisse en acier de huit pouces de large au centre, allant en se rétrécissant vers les extrémités. Le canot se termine en pince à chaque bout⁶¹.

Pour propulser le canot, les résidents de l'archipel de L'Isle-aux-Grues utilisaient des rames et des avirons. Ils utilisaient aussi parfois une voile qu'ils déployaient quand ils se retrouvaient sur une étendue d'eau libre de glaces. Mais ce n'était pas toujours facile de naviguer en canot à travers les

58. *Ibid.*, p. 136.

59. Jeannette Vekeman-Masson, *op.cit.*, p. 150.

60. Entrevue avec Jacques Roy, L'Islet, réalisée par Élise Bégin, 17 mars 2015.

61. Docteur Cloutier, cité par J.M. Lemieux, *op.cit.*, p. 139.

glaces avec une voile, comme se le remémore un résident de l'île aux Grues, né en 1904 :

On traversait à la voile, puis ça bien... je vous dis que quand il ventait fort, le canot penchait naturellement, il penchait à peu près un pouce du bord de la glace là, et puis... ça traversait dans la glace fine là, la glace d'un pouce et demi, deux pouces. Ça prenait un homme qui se mettait en avant là, pour casser la glace, c'était dangereux de se faire prendre les jambes ; ça poussait, une voile, vous savez⁶².



**Canotiers de l'île aux Grues sur les battures de Montmagny,
fin des années 1940**

Collection Société d'histoire de Montmagny

Lorsqu'ils se retrouvaient sur une banquise, les canotiers utilisaient les barres transversales du canot pour soulever l'embarcation et la diriger sur la glace. Ces barres étaient trouées spécialement pour qu'ils puissent y insérer la main, ce qui leur permettait de mieux contrôler le canot. Au cours des années 1940, certains canots ont été adaptés pour qu'on puisse les munir de petits moteurs qu'on installait à l'arrière, ce qui facilitait quelque peu la vie des rameurs⁶³.

À partir des années 1950, les traversées en canot à glace entre les îles et Montmagny se feront moins fréquentes, l'avion ayant pris le relais. Le

62. François-Marcellin Bernier, cité par Micheline Massicotte-Ferland, *Le Vocabulaire de l'Île-aux-Grues : étude lexicologique*, Mémoire de maîtrise, Université Laval, 1972, p. 174.

63. Richard Lavoie, « Naviguer en canot à travers les glaces », *Le Javelier*, vol. xxiv, n° 2, La Pocatière, Société d'histoire et de généalogie de la Côte-du-Sud, juin 2018, p. 11-17.

transport du courrier en canot à glace se poursuivra tout de même jusqu'en 1954. Albert Vézina, qui a été le dernier postillon à utiliser ce moyen de transport pour effectuer ce travail, se chargeait aussi du transport des bidons de lait après la fermeture de la fromagerie⁶⁴. Le canot à glace sera aussi encore utilisé pour répondre aux besoins des malades nécessitant une aide médicale rapide. Une insulaire raconte par exemple qu'elle a dû utiliser ce moyen de transport pour se rendre accoucher à Montmagny au début des années 1960 parce qu'il n'y avait plus de sage-femme sur l'île et que le service aérien de nuit n'existait pas à cette époque⁶⁵. Le canot à glace sera aussi employé pour le transport des marchandises trop lourdes ou trop encombrantes pour être expédiées par le petit avion jusqu'à la fin des années 1970⁶⁶. De nos jours, l'île aux Grues est desservie par un traversier durant la saison de navigation et par un service aérien toute l'année.

Du pilier de Pierre à Saint-Jean-Port-Joli

Il ne subsiste pas beaucoup de traces de la navigation en canot à glace dans la région de Saint-Jean-Port-Joli. D'après les informations recueillies, les seules personnes qui utilisaient des canots à glace dans cette région étaient les gardiens de phare qui devaient se rendre au pilier de Pierre ou à la roche à Veillon pour effectuer leur travail. Ces deux îles, situées à quelques kilomètres au large du village de Saint-Jean-Port-Joli, étaient les seules habitées dans cette région, et encore elles ne l'étaient pas en permanence puisque les phares n'étaient en fonction que pendant la saison de navigation, c'est-à-dire à partir du mois d'avril jusqu'au début du mois de décembre. Les gardiens qui y travaillaient n'avaient donc souvent d'autre choix que de naviguer à travers les glaces pour y aller et en revenir. Ceux qui se sont succédé pour veiller à l'entretien de ces deux phares n'ont malheureusement pas laissé de témoignages concernant leurs traversées en canot à travers les glaces, excepté le dernier, Antonio Bourgault, gardien du phare du pilier de Pierre de 1926 à 1960. Entre 1939 et 1960, ce dernier a rédigé un journal dans lequel il a noté les principaux événements survenus au phare. Il y évoque quelques traversées effectuées au printemps, alors que le fleuve était encore en bonne partie couvert de glace. Son journal débute par cette note, écrite en 1939 : « Traversée au phare pour l'ouverture le 30 mars, beau et clair, beaucoup de glace, léger vent au S.O., arrivé au phare à 10 heures a.m., nous sommes encore en plein hiver.⁶⁷ » Suivant les années, il arrivait aussi parfois qu'il ait à naviguer à travers les glaces pour rentrer à la maison après la fermeture du phare. Ce

64. Jules Vézina, *op.cit.*, p. 98-99 ; Julie Stanton et Régis Mathieu, *Carnets de l'Isle-aux-Grues*, Montréal, Les Heures bleues, 2009, p. 94.

65. Julie Stanton et Régis Mathieu, *op.cit.*, p. 34.

66. Jules Vézina, *op.cit.*, p. 99, 123-124.

67. Antonio Bourgault, *Journal, Phare du Pilier de Pierre, 1939-1960* [manuscrit].

fut le cas, par exemple, en décembre 1939, alors qu'il a écrit ce qui suit dans son journal : « 2 décembre : signal de la terre ferme pour fermeture du phare, impossible de traverser, très froid et beaucoup de glace. 8 décembre : fermé et parti du phare pour la terre à 7h40 a.m., vent S.O. modéré, température douce et beaucoup de glace, avons traversé sur quelques banquises⁶⁸. »

Selon les informations recueillies auprès de son fils, François Bourgault, la mise à l'eau s'effectuait à l'anse à Toussaint, située dans le canton des Bourgault à Saint-Jean-Port-Joli. Fabriqué en bois de pin avec des membrures en chêne, le canot appartenait au gouvernement. Il était recouvert de tôle peinte en rouge et muni d'une voile ainsi que de barres transversales qui permettaient de l'empoigner et de le traîner sur la glace. Le gardien et son assistant se servaient de rames et parfois de la voile pour effectuer la traversée. Ce canot aurait été utilisé jusqu'en 1928. À la demande d'Antonio Bourgault, il a été remplacé par une embarcation plus petite et légère. Il faut dire qu'il arrivait parfois qu'il traverse seul. Il avait donc besoin d'une embarcation qu'il pouvait manœuvrer facilement⁶⁹. Le canot à glace aurait cessé d'être utilisé dans la région de Saint-Jean-Port-Joli à la fin des années 1940, les traversées entre le village et le phare du pilier de Pierre s'effectuant désormais en chaloupe à moteur⁷⁰.

De l'île aux Coudres à Saint-Joseph-de-la-Rive

La première traversée en canot à glace entre l'île aux Coudres et la terre ferme mentionnée dans les ouvrages retraçant l'histoire de cette île, remonterait aux alentours de 1720. Elle aurait été effectuée par Joseph Savard, le premier et le seul colon établi sur l'île, alors que sa femme était sur le point d'accoucher. N'ayant pas d'autre choix que de traverser au nord, au milieu des glaces, pour aller chercher une sage-femme, il serait parti avec un serviteur et ne serait revenu qu'au bout de trois jours, sa femme ayant donné naissance à une petite fille pendant ce temps⁷¹. Quelques décennies plus tard, soit en 1765, la population de l'île s'élevait à 213 personnes⁷². Comme les insulaires ne disposaient pas de prêtre ou de médecin résidant sur place, ils étaient obligés de sortir de l'île pour aller chercher du secours.

L'île aux Coudres étant située beaucoup plus près de la rive nord que de la rive sud, c'est surtout vers le nord que s'effectuaient leurs déplacements,

68. *Ibid.*

69. Informations recueillies par Nicole Bourgault et Judith Douville auprès de François Bourgault, Saint-Jean-Port-Joli, 2011 et 2014.

70. Antonio Bourgault, *op.cit.*

71. Alexis Mailloux, *Histoire de l'Île aux Coudres depuis son établissement jusqu'à nos jours*, Montréal, Lux Éditeur, 2011, p. 52.

72. Catherine Berthod et al., *Scénario d'aménagement et de développement de l'Île aux Coudres*, Travaux des étudiant(es) de la maîtrise en Aménagement du territoire et Développement régional dans le cadre du Laboratoire d'aménagement 1983-1984, Université Laval, 1984, p. 89.

c'est-à-dire vers Baie-Saint-Paul ou Saint-Joseph-de-la-Rive. La distance à parcourir n'était pas énorme (2,7 km), mais les conditions de navigation n'étaient pas faciles, puisque la conformation des fonds marins et l'étroitesse du couloir entre les deux terres donnent naissance à des courants très puissants et que des vents violents peuvent s'élever brusquement⁷³. Il ne semble pas que les insulaires s'aventuraient souvent sur le fleuve à cette époque, surtout durant l'hiver. Lorsqu'ils se risquaient à traverser, c'était la plupart du temps, parce qu'ils avaient besoin d'aide. Ce fut le cas, par exemple, en décembre 1791 alors qu'un important tremblement de terre secoua la région pendant plusieurs semaines, semant la frayeur parmi la population de l'île. Une insulaire, qui était âgée de 12 ans lors de cet événement, raconte :

Après la première secousse du 7 de décembre, la terre fut agitée pendant toute la nuit par de petits coups. Elle nous semblait dans un cahotement continu. Toute la population de l'île fut saisie de terreur, car nous nous attendions que la terre allait s'entrouvrir et nous engloutir. [...] le 9 de décembre, malgré les difficultés de voyager par eau à cette époque de l'automne, quelques-uns de nos hommes les plus capables s'emparèrent d'un des gros canots de bois et traversèrent à la Baie-Saint-Paul pour voir M. Gagnon [curé de Baie-Saint-Paul]⁷⁴.

À quoi ressemblaient les gros canots de bois mentionnés dans cet extrait ? Il s'agissait fort probablement de pirogues creusées dans des troncs d'arbre puisque certaines de ces anciennes embarcations ont été retrouvées dans la région⁷⁵. Alexis Tremblay, un résident de l'île né en 1886, se rappelle avoir entendu parler de ce genre d'embarcation :

Nos parents nous disaient : « Vous êtes chanceux d'avoir ça [des embarcations à fond plat], moi, j'ai traversé dans le genre des premiers colons, dans ce qu'on appelle des « auges », creusées dans l'arbre. Un pin, par exemple, 38-40 pouces de gros, ben écoute donc, on l'affilait des deux bouts, qui ressemblait un peu à une pirogue, pis on creusait en-dedans à la hache, pis à l'herminette. Pis on faisait une pirogue avec, pis ça, écoute donc, fallait traverser l'hiver avec ça. Je m'imagine comment ça devait être dur⁷⁶.

Selon l'abbé Alexis Mailloux, natif de l'île et auteur de *l'Histoire de l'Île aux Coudres*, ce serait vers 1760 que les insulaires auraient délaissé ce genre d'embarcation pour se lancer dans la fabrication de chaloupes ou canots s'inspirant des méthodes de construction navale traditionnellement utilisées en

73. Jean Des Gagniers, *L'Île-aux-Coudres*, Montréal, Leméac, 1969, p. 17-21.

74. Mère Jean Lapointe, citée par Alexis Mailloux, *op. cit.*, p. 90-94.

75. Robert-Lionel Séguin, *La Civilisation traditionnelle de l'habitant aux 17^e et 18^e siècles : fonds matériel*, Montréal, Fides, 1973, p. 584 ; Félix-Antoine Savard, « La Traversée d'hiver à l'Île-aux-Coudres », *Les Archives de folklore*, Publications de l'Université Laval, vol. 4, Montréal, Fides, 1949 [1950], p. 13.

76. Entrevue avec Alexis Tremblay, Isle-aux-Coudres, réalisée par Pierre Perrault, 1961, Archives de folklore et d'ethnologie de l'Université Laval, Fonds Pierre Perrault.

Europe⁷⁷. Au XIX^e siècle, les traversées en canot à glace étaient plus fréquentes, mais toujours aussi dangereuses. On ne s'y risquait donc pas souvent, à moins d'avoir des raisons sérieuses. En témoigne cette requête adressée au Séminaire de Québec en 1815, dans laquelle les insulaires demandent qu'un moulin à eau soit construit sur l'île afin de pouvoir y faire moudre leurs grains et se plaignent du fait que certains d'entre eux ont été obligés de se rendre sur la rive nord pour se procurer de la farine « malgré les risques et les difficultés de la traverse dans l'hiver »⁷⁸.

Il semble qu'il y avait alors deux types de canots utilisés à l'île pour effectuer les traversées durant l'hiver. Un article publié dans le *Harper's New Monthly Magazine* en 1888 mentionne en effet que pour traverser des passagers, les insulaires utilisaient de gros canots mesurant environ 20 pieds (6 m) de long, manœuvrés par sept hommes, tandis que le postier utilisait pour sa part une embarcation beaucoup plus petite et légère qui lui permettait de traverser seul⁷⁹. Au cours de la première moitié du XX^e siècle, le canot à glace était toujours le seul moyen de transport permettant aux insulaires d'atteindre la terre ferme durant l'hiver. On s'en servait surtout pour transporter le courrier. Fidèle Dufour, qui a été chargé de ce travail au début des années 1940, raconte :

Je charroyais la malle [courrier et colis postaux] à tous les matins, trois jours par semaine. [...] C'était rare qu'on ne pouvait pas aller l'autre bord. Des fois, on restait de l'autre bord, on revenait rien que le lendemain. [...] Il y a des fois qu'on pouvait avoir une dizaine de poches, 10 gros sacs. [...] Fallait traîner ça sur la glace, chargé de même. Ça pesait 200 livres. La glace n'était pas toujours unie, fallait monter sur les glaces. En général, il y avait toujours beaucoup de poste. C'était des catalogues, des commandes des gens, la commission des liqueurs⁸⁰.

Les canots à glace étaient aussi utilisés pour transporter des passagers, des malades, parfois même des morts. Il faut dire que ce n'est qu'à partir de 1936 qu'il y a eu une infirmière en service sur l'île. Joseph Laforêt, né au début du XX^e siècle, témoigne : « On faisait venir un médecin de la Baie Saint-Paul ou on traversait le malade au nord, en canot. J'ai même traversé des morts en canot.⁸¹ » À cette époque, il y avait aussi plusieurs insulaires qui traversaient sur la rive nord durant l'hiver pour aller bûcher du bois dans les chantiers forestiers. La plupart d'entre eux partaient le lundi matin et ne revenaient qu'à la fin de la semaine après avoir séjourné dans des camps

77. Alexis Mailloux, *op. cit.*, p. 58-59.

78. « Supplique pour la construction d'un moulin à eau », 1815, citée par Jean Des Gagniers, *op.cit.*, p. 106-108.

79. C.H. Farnham, « The Lower St.Lawrence », *Harper's New Monthly Magazine*, vol. 77, n° 452, novembre 1888, p. 825.

80. Entrevue avec Fidèle Dufour, Isle-aux-Coudres, réalisée par Simon Drolet, avril 1985.

81. Joseph Laforêt, 85 ans, cité par Francine Harvey, *Hier... un siècle*, 1985, [s.l.n.é.], p. 138-139.

aménagés dans les bois⁸². Éloi Perron, né en 1922, était un de ceux-là. Dans son autobiographie, il donne un aperçu de ce que pouvait être la vie de ces travailleurs forestiers :

Le lundi matin quand on s’habillait, on gardait souvent les mêmes vêtements sur le dos jusqu’au retour. Des fois nous revenions le vendredi quand une tempête s’annonçait pour le samedi. Nous dormions tout habillés. Les vêtements de rechange n’étaient là qu’en cas de pépin lors de la traversée. Il arrivait assez souvent qu’en naviguant dans les glaces, il nous fallait lâcher les rames et sauter sur les glaces pour tirer, pousser et procurer l’assistance nécessaire à l’avance de notre canot bien chargé. La glace c’est bien trompeur, et ce n’était pas rare que certains enfonçaient dans l’eau, remplissant leurs bottes et mouillant tous leurs vêtements. Quand une telle malchance nous arrivait, nous grelotions jusqu’à l’arrivée au camp. Vous vous imaginez, subir un bain forcé, réintégrer le canot, subir le vent froid du large, les vêtements qui nous gelaient sur le dos ; ça c’était de la vraie misère. Celui qui se mouillait risquait toujours la pneumonie quand la traversée avait tendance à s’éterniser⁸³.

Au début des années 1950, Félix-Antoine Savard a publié un article sur la traverse d’hiver à l’île aux Coudres. Il y décrit la façon dont s’effectuaient les traversées à cette époque. Selon ce dernier, le capitaine, assis sur la pince du canot, était le maître à bord. C’est lui qui dirigeait la « battelée », habituellement composée de cinq hommes. Les passagers étaient assis au fond du canot sur des fourrures. Les traversées s’effectuaient en tenant compte des marées afin de profiter des courants favorables. Avant chaque départ, l’équipage récitait une prière afin que la traversée se déroule sans problème. Les manœuvres se faisaient la plupart du temps en silence et variaient selon l’état des glaces. Les canotiers tentaient, tant bien que mal, de se faufiler entre les glaces en avironnant. S’ils ne pouvaient éviter une grande étendue de glace, ils hissaient le canot sur celle-ci. Une main sur le canot et un câble relié au canot sur l’épaule opposée, ils traversaient alors la banquise en courant jusqu’à ce qu’ils atteignent une nouvelle saignée d’eau claire. Ils remettaient alors le canot à l’eau et reprenaient leurs places dans celui-ci. Le plus difficile, selon Félix-Antoine Savard, était sans doute de naviguer dans le frasil, un mélange de neige et d’eau, car cette bouillie de glace émietlée risquait fort de se coller au canot et de l’empêcher de poursuivre sa route. Pour se dégager de ce bourbier, ils avaient recours à une manœuvre qui consistait à imprimer un mouvement de roulis au canot en le faisant pencher à droite et à gauche tout en continuant à avironner. Cette manœuvre avait pour effet d’ouvrir un passage au milieu du frasil sans avoir à s’aventurer hors du canot.

82. *Ibid.*, p. 145.

83. Éloi Perron, *Goélettes de l’Île-aux-Coudres*, Trois-Rivières, Éditions du Bien Public, 1981, p. 92-95.

Dans cet article, Félix-Antoine Savard décrit aussi les canots et les instruments utilisés. Selon ce dernier, les insulaires utilisaient des canots mesurant 19 pieds (5,7 m) de long par 4 pieds (1,2 mètre) de large. Fabriqués en frêne et en merisier, leur sole était recouverte d'une pièce de métal facilitant leur glissement sur les glaces. À l'intérieur du canot, on trouvait trois bancs et sur la pince ou l'étambot, le siège du capitaine. Pour hisser le canot sur les glaces et le traîner, les canotiers disposaient de câbles, qu'on appelait « ambines ». Pour propulser l'embarcation, ils utilisaient des avirons en merisier. Leurs instruments se limitaient aux articles suivants : un compas, un « videux » et un « burgau », sorte d'instrument d'appel utilisé lorsqu'il y avait du brouillard⁸⁴.

Félix-Antoine Savard s'est aussi intéressé aux vêtements portés par les canotiers de l'île aux Coudres. Voici ce qu'il a écrit à ce sujet :

Sur plusieurs doubles de laine, ils endossent un surtout (*overall*) fait d'une sorte de coutil souple et imperméable aux vents. Leur coiffure est le casque à oreilles. Les mitaines, deux paires à chacun, sont doublées de cuir. La botte sauvage d'autrefois était, m'a-t-on dit, la chaussure idéale. Sans talons, plus glissante et sensible, elle était mieux adaptée à la marche à tâtons sur l'épiderme parfois très fragile des glaces mouvantes. Mais on chausse aujourd'hui la botte caoutchoutée⁸⁵.



Traversée en canot à l'île aux Coudres

Source : F.-A. Savard, *Les Archives de folklore*, vol. 4, 1949 [1950]

84. Félix-Antoine Savard, *op. cit.*, p. 13-16.

85. *Ibid.*, p. 14.

À peu près à la même époque, Jean Desgagnés, originaire de Saint-Joseph-de-la-Rive, s'est aussi intéressé aux traversées en canot à l'île aux Coudres en hiver. Les informations qu'il a recueillies s'apparentent beaucoup à ce qui a été décrit plus haut⁸⁶. À en croire ces chercheurs, la navigation en canot à glace n'était pas facile dans cette région et les « traverseux », comme on les appelait à l'île, devaient bien connaître tous les caprices du fleuve pour pouvoir pratiquer leur métier.

À la fin des années 1950, les canots à glace étaient encore utilisés à l'île aux Coudres, comme en fait foi le documentaire tourné par le cinéaste Pierre Perrault entre 1958 et 1960⁸⁷. Mais l'ère des traversées en canot à travers les glaces tirait à sa fin puisque, à partir de 1958, le traversier, qui était en fonction depuis 1930 durant l'été, est aussi entré en service durant l'hiver⁸⁸.

De l'Île Verte au village de L'Isle-Verte

Située à seulement deux kilomètres de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, l'Île Verte n'est reliée à la terre ferme que durant l'hiver, grâce à un pont de glace. Le reste de l'année, la traversée s'effectue en bateau ou en hélicoptère, mais pendant très longtemps, le canot à glace a été l'unique moyen de transport permettant aux insulaires de gagner la terre ferme à certaines périodes de l'année. Il faut dire que l'étroit corridor fluvial séparant l'île du rivage opposé est traversé en son centre par un chenal dont la profondeur atteint environ 4,5 mètres. La présence de ce chenal, qui se couvre de glaces flottantes et de frasil à l'automne et au printemps, interdit l'usage de bateaux à moteur ou de tout véhicule terrestre et rend les traversées particulièrement pénibles et dangereuses durant environ deux ou trois semaines, parfois plus, chaque année.

L'histoire de l'Île Verte remonte au moins au xvii^e siècle, mais ce ne serait qu'à partir du xviii^e siècle que l'île aurait été habitée de façon permanente⁸⁹. Chaque famille qui vivait sur l'île gardait en permanence un canot en bordure du fleuve pour traverser, car il n'y avait pas d'église sur l'île. Jusqu'en 1874, les baptêmes, les mariages et les sépultures avaient lieu sur la terre ferme. Il est donc probable que les insulaires devaient parfois traverser en canot à travers les glaces pour obtenir les services d'un prêtre⁹⁰. Ces canots étaient

86. Jean Desgagnés, « Traversée de l'Île-aux-Coudres en hiver », *Revue de l'Université Laval*, 6, 1951-1952, p. 537-540.

87. Pierre Perrault, *La Traversée d'hiver à l'Isle-aux-Coudres*, Montréal, Société Radio-Canada, 1960.

88. Francine Harvey, *op.cit.*, p. 148.

89. Lise Cyr et Jean-Claude Tardif, *L'Île Verte : le fleuve, une île et son phare*, Québec, GID, 2009, p. 39-40 ; J.-Édouard Lemieux, *Notre-Dame de l'île Verte : paroisse centenaire, 1874-1974*, Fabrique de Notre-Dame de l'île Verte, 1974, p. 21-22.

90. Lise Cyr et Jean-Claude Tardif, *op.cit.*, p. 52-55.

aussi utilisés pour venir en aide à des naufragés ou récupérer les cargaisons des bateaux en difficulté, car il n'était pas rare que des navires s'échouent dans la région. Lorsqu'un tel événement se produisait, les insulaires sautaient à bord de leurs canots et se rendaient le plus près possible du navire endommagé, même si c'était l'hiver, comme ce fut le cas en décembre 1845 et en décembre 1853⁹¹.

Au ^{xx}e siècle, les insulaires ont continué à utiliser les canots à glace. Mis à part le postillon qui effectuait le trajet aller-retour trois fois par semaine, ils ne traversaient cependant pas tous les jours et bien souvent ils ne le faisaient qu'en cas d'extrême nécessité. Il n'était pas question de traverser en canot à travers les glaces durant la nuit, même en cas d'urgence, comme le rappelle Lucien Dionne, un insulaire :

Dans notre temps, nous autres, qu'est-ce qu'on avait l'automne, c'était le canot, puis jusqu'au pont de glace, c'était en canot. Il n'y avait aucun secours. Il n'y avait pas grand-chose. Il y avait une garde-malade, elle était vraiment bonne, mais s'il arrivait une urgence... fallait que t'attendes au lendemain, dire : « On traverse en canot demain, faut que tu "toffes" jusque là ou ben tu crèves ». Il n'y avait pas d'autre chose⁹².

Il fallait aussi tenir compte des marées puisque les traversées étaient beaucoup plus difficiles à marée haute. Si la plupart des insulaires pouvaient se permettre d'attendre la marée basse pour traverser, tel n'était pas le cas du postillon qui, lui, devait traverser peu importe la marée. Raoul Dionne raconte à ce sujet :

C'était Georges Fraser qui était postillon. [...] Quand il s'adonnait à s'en venir avec la malle pis que la mer était haute, c'est là qu'il avait de la misère. Nous autres, quand on y allait, on « watchait » la mer basse. On y allait à mer basse, ben c'est parce que ça assèche, la mer basse, puis on pouvait monter le canot sur les glaces pis le traîner. On avait seulement que le chenail à traverser. Il allait chercher la malle trois fois par semaine. Il y a des fois quand il s'en venait avec la malle, il y a de l'eau, la mer est haute pis c'est bourré de frasil. Il avait de la misère. Il en a eu de la misère à mener la malle⁹³ !

Même quand les conditions étaient favorables, les traversées n'étaient pas faciles. Charles Lindsay, qui est né à l'Île Verte et y a passé les vingt premières années de sa vie, décrit ainsi le travail des canotiers :

La tâche consiste alors, pour deux ou plusieurs hommes, à traîner sur la glace fragile ou mouvante un canot souvent partiellement chargé de marchandises et même d'un ou deux passagers, et à sauter prestement à bord lorsque cette

91. *Ibid.*, p. 79-81.

92. Entrevue avec Lucien Dionne, Île Verte, réalisée par Robert Desrosiers et André Lévesque, *L'Île Verte racontée : le pont de glace*, 2009 (DVD).

93. Entrevue avec Raoul Dionne (70 ans), Île Verte, réalisée par Richard Lavoie, 8 octobre 1991.

glace cède sous les pas, sans avertissement, ou lorsqu'il est possible de franchir une courte distance à l'aviron. Déjà ardues par beau temps, de telles traversées peuvent devenir presque inhumaines lorsque les intempéries s'en mêlent⁹⁴.

Les canots de l'Île Verte étaient différents de ceux utilisés dans d'autres régions. Adaptés aux conditions de navigation hivernale prévalant dans l'étroit corridor séparant l'île de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, ils étaient plus étroits et retroussés aux deux bouts⁹⁵. Si l'on se fie aux témoignages recueillis, les techniques utilisées étaient aussi particulières. Les insulaires avaient en effet l'habitude d'utiliser des gaffes qui leur servaient à s'accrocher aux glaces ou à pousser en s'appuyant au fond de l'eau :

Quand on traversait sur ces glaces-là, de la rame, tu n'en faisais pratiquement pas. C'était la gaffe. [...] Ça nous prenait chacun une bonne gaffe pour pouvoir s'accrocher sur les glaces puis s'avancer d'une glace à l'autre. Pis lorsqu'on avait le fond, avec ces gaffes de 18 pieds là, tu avais le fond [...] ben là, tu te pousses⁹⁶.

Lorsque les canotiers arrivaient dans le chenal, ils ne pouvaient toutefois pas atteindre le fond puisque l'eau y était très profonde. S'amorçait alors la partie la plus difficile de la traversée, d'après Marc-Aurèle Fraser : « Dans le chenal, t'as pas le fond pour pousser. Faut que tu débarques sur les glaces, c'est des glaces flottantes, faut que tu tires le canot, faut que tu te supportes sur les glaces puis faut que tu supportes le canot pour pas caler, c'est quelque chose !⁹⁷ » Les traversées en canot à travers les glaces auraient pris fin au cours des années 1970 à l'Île Verte⁹⁸.

Conclusion

Amorcée en 2014, cette recherche s'inscrit parmi les nombreux efforts consentis par la Société québécoise d'ethnologie au cours des dernières années pour documenter la pratique du canot à glace et sensibiliser la population à l'importance de cet élément du patrimoine culturel des Québécois. En effet, la recherche réalisée entre 2008 et 2010 concernant la traversée du fleuve Saint-Laurent en canot à glace dans la région immédiate de Québec a mené à la publication d'un ouvrage abondamment illustré, intitulé *Naviguer en canot à glace : un patrimoine immatériel* en 2012. Cette même année, la SQE a organisé une cérémonie au Musée maritime du Québec au cours de laquelle sept anciens canotiers ont été honorés. Un an plus tard, soit en 2013, la SQE a présenté une demande de désignation au ministère de la Culture et

94. Charles Lindsay, « L'Île Verte, ou la tyrannie des moyens de transport », *Revue d'histoire du Bas Saint-Laurent*, vol. 3, n^{os} 3-4, décembre 1976, p. 30-32.

95. Richard Lavoie et Bernard Genest, *op.cit.*, p. 105-106.

96. Entrevue avec Amédée Fraser, Île Verte, réalisée par Richard Lavoie, 11 octobre 1991.

97. Entrevue avec Marc-Aurèle Fraser, Île Verte, réalisée par Robert Desrosiers et André Lévesque, *L'Île Verte racontée : le pont de glace*, 2009 (DVD).

98. Richard Lavoie, « Le Canot à glace : du transport au sport », *op. cit.*, p. 32.

des communications du Québec qui a mené à la reconnaissance officielle de la pratique du canot à glace sur le fleuve Saint-Laurent comme élément du patrimoine immatériel québécois le 9 février 2014⁹⁹.

La présente recherche a permis de démontrer que les traversées en canot à travers les glaces ont fait partie des usages et coutumes de nombreux Québécois implantés le long des rives du fleuve Saint-Laurent ou sur les îles qui le parsèment. Elle a aussi permis de mettre en lumière le fait que, sur la Côte-Nord et aux Îles-de-la-Madeleine, les canots à glace (dits « canottes » aux Îles-de-la-Madeleine) étaient utilisés pour une tout autre finalité. Dans ces régions, on se servait des canots à glace uniquement pour aller à la chasse au phoque, une activité qui n'avait lieu qu'au printemps. Le reste du temps, on ne naviguait pas en canot à travers les glaces, car les conditions prévalant dans le golfe Saint-Laurent rendaient cette pratique très risquée.

Enfin, on ne saurait passer sous silence le fait que même si les traversées utilitaires en canot à travers les glaces sont maintenant choses du passé dans les régions étudiées, la pratique sportive du canot à glace, elle, est encore bien vivante au Québec. C'est même l'une des plus anciennes traditions hivernales qui soit parvenue jusqu'à nous grâce aux nouvelles générations de canotières et de canotiers sportifs qui en assurent la pérennité en utilisant des équipements à la fine pointe des avancées technologiques. L'Association des coureurs en canot à glace du Québec, qui organise chaque hiver des courses en canot à travers les glaces du fleuve Saint-Laurent dans diverses régions du Québec, regroupe par exemple plus de 400 passionnés, hommes et femmes, de ce sport unique au monde¹⁰⁰. De nos jours, la force et l'endurance ont été remplacées par de nouveaux critères d'excellence, tels la vitesse et l'efficacité, mais il n'en demeure pas moins que cette pratique est profondément enracinée dans la culture québécoise et qu'elle constitue un patrimoine exceptionnel, qu'il faut promouvoir et mettre en valeur.

99. Pour plus de détails sur ces démarches, voir : Bernard Genest, « Le Canot à glace : un patrimoine immatériel unique et exceptionnel », *Rabaska*, vol. 8, 2010, p. 51-68 ; Bernard Genest, « Genèse d'une demande de reconnaissance en patrimoine immatériel. La désignation de la pratique du canot à glace sur le fleuve Saint-Laurent », *Rabaska*, vol. 12, 2014, p. 7-24.

100. Site Internet de l'Association des coureurs en canot à glace du Québec : canotaglace.com.