

Le génie sorti du flocon

Benoîte Labrosse

Number 167, Winter 2021

L'héritage de l'hiver. Forgé dans la glace

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/94703ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Labrosse, B. (2021). Le génie sorti du flocon. *Continuité*, (167), 30–33.

Le génie sorti du



Parce que leur pays, c'est l'hiver, les Québécois ont beaucoup perfectionné l'art de se déplacer sur la glace ou la neige. En font foi le canot et la motoneige.

BENOÎTE LABROSSE

Le canot à glace est peut-être le plus vieux moyen de transport hivernal propre au Québec. En février 1609, Samuel de Champlain rapporte avoir vu des Autochtones payer sur le Saint-Laurent. « Ils passaient en face de l'Habitation de Québec dans des canots d'écorce », raconte l'ethnologue et archéologue Richard Lavoie, qui a cosigné un ouvrage sur le sujet.

Le transfert culturel se fait rapidement. Selon le coauteur de *Naviguer en canot à glace. Un patrimoine immatériel* (GID, 2012), des témoignages historiques indiquent que les Canadiens recourent déjà à ce véhicule dans les années 1660, surtout pour le trajet Québec-Lévis. Les colons délaissent vite les fragiles canots d'écorce pour des modèles de type pirogue, creusés dans des troncs d'arbre. Puis, les embarcations deviennent plus sophistiquées à mesure que la construction navale se développe, notamment à L'Isle-aux-Grues.

Ce moyen de transport fluvial est surtout utilisé dans la grande région de Québec — jusqu'à Portneuf et Lotbinière — et dans Charlevoix. Chaque secteur adapte ses embarcations aux techniques et aux courants locaux. « Les canots de l'archipel de L'Isle-aux-Grues ressemblaient à des baleinières,

Antonio Bourgault (au centre), ancien gardien du phare du Pilier-de-Pierre, utilisait un canot de type pirogue pour se rendre sur cet îlot rocheux depuis Saint-Jean-Port-Joli.

Source : Musée de la mémoire vivante, Fonds Gertrude Bourgault

e u flocon



Une équipe qui participe aux courses sur le fleuve possède deux ou trois canots à glace, qui coûtent environ 17 000 \$ chacun. Pour ne pas abîmer cet équipement coûteux, elle s'exerce souvent en salle et sur les lacs.

Photo : Pierre Lahoud

illustre Richard Lavoie, lui-même originaire de la région. Même chose à L'Isle-aux-Coudres, alors qu'à l'île Verte, ils étaient davantage semblables aux canots autochtones, mais renforcés pour mieux affronter les glaces. » Et, surtout, pour ne pas chavirer dans l'eau glacée.

D'une longueur pouvant aller jusqu'à 9 mètres, les « canots d'hiver » servent à transporter à la fois des marchandises et des passagers, dont le nombre varie entre 5 et

15 (parfois un peu plus). « À la fin du XVIII^e siècle et au XIX^e siècle, des canotiers faisaient le lien entre Québec et Lévis à la saison froide. Leur métier est allé en s'éteignant avec la construction du pont de Québec, le développement de la route dans les années 1930, l'implantation des traversiers et l'inauguration de la Voie maritime du Saint-Laurent », énumère l'ethnologue. À L'Isle-aux-Grues, l'usage se poursuit jusque dans les années 1970.



Randonnée du président de l'Association des collectionneurs de motoneiges antiques du Québec, dans la MRC de Maskinongé, le 15 février 2020. Les rassemblements de ces passionnés ont toujours de quoi impressionner.

Source : Association des collectionneurs de motoneiges antiques du Québec

De transport à vrai sport

Qu'est-ce qui sauve cette pratique traditionnelle de l'extinction? Le Carnaval de Québec. « En 1955, le comité créé pour relancer l'événement — qui s'était arrêté durant plusieurs années — a décidé de mettre une course de canot à glace au programme. C'est ce qui en a fait un sport », affirme Richard Lavoie.

« Les premières années, la compétition comptait une classe pour les professionnels, soit les anciens canotiers, et une pour les amateurs, fait remarquer Jean Anderson, président du conseil d'administration de l'Association des coureurs en canot à glace du Québec. Aujourd'hui, le Circuit québécois de canot à glace tient sept courses de janvier à mars pour quatre classes d'athlètes, dont des équipes mixtes. » Car si les femmes ne paient dans ce cadre que depuis une trentaine d'années, en 2020, 34 % des compétiteurs étaient en fait des compétitrices.

Les embarcations à cinq places dans lesquelles compétitionnent les quelque 440 membres de l'Association diffèrent énormément des canots à glace d'autrefois. « Il n'y a rien qui est pareil ! s'exclame Jean Anderson. Ça a toujours été un sport de constructeurs, mais quand j'ai commencé, en 1982, ça manquait cruellement d'innovation. » L'ingénieur en électronique a conçu le modèle de coque actuellement utilisé par la plupart des équipes. Ces bolides en fibre de carbone coûtent plus de 17 000 \$ chacun. Ils méduseraient sans doute les Lachance, la célèbre lignée de mariniers et charpentiers nautiques installée au XIX^e siècle à l'île au Canot, près de L'Isle-aux-Grues.

Authentique tradition hivernale

Malgré toutes ces modifications, la pratique du canot à glace est une « continuation sans rupture et vivante d'une tradition

pluricentenaire », fait valoir Richard Lavoie. En 2009, l'expert prépare un dossier pour la Société québécoise d'ethnologie et la Ville de Québec en vue de faire désigner l'activité comme élément du patrimoine immatériel par le gouvernement provincial. La reconnaissance est obtenue le 9 février 2014, à l'occasion du 60^e anniversaire de la course contemporaine.

« La maîtrise de l'environnement, la connaissance des glaces, des vents et des courants, la façon de naviguer... Les gestes et savoirs associés au canot à glace se sont transmis de génération en génération, d'abord dans les familles, puis des coureurs expérimentés aux recrues. C'est ce qui en fait un patrimoine immatériel », résume l'ethnologue.

Le rêve de se déplacer sur la neige

Si le canot à glace a changé de vocation avec les années, l'autre mode de transport hivernal emblématique du Québec, la motoneige, a toujours eu une fonction à la fois utilitaire et récréative. La première publicité imprimée de Ski-Doo, en 1960, vante celui-ci d'abord comme « un excitant sport d'hiver », ensuite comme « un moyen de transport agréable et économique ».

L'engin est en fait l'accomplissement d'un rêve de jeunesse. « Joseph-Armand Bombardier a fabriqué son premier véhicule pouvant circuler sur la neige à 15 ans, en 1922, puis développé plusieurs prototypes en même temps qu'il peaufinait son talent mécanique », résume Raphaël Bourgeois, responsable des collections du Musée de l'ingéniosité J. Armand Bombardier. En 1937, il fait breveter sa première invention, le système de traction barbotin-chenille. Il en dote de gros véhicules appelés autoneiges, ou *snowmobiles* : les modèles B7 et B12 transportent marchandises et passagers, alors que le B1 sert à l'armée canadienne durant la Seconde Guerre mondiale.

Sauf que M. Bombardier continue à rêver d'un véhicule plus petit. Au printemps 1959, il termine deux exemplaires de sa première motoneige, ou « autoneige miniature ». « Il s'est rendu chez un ami missionnaire dans le Grand Nord et l'a fait tester par les enfants autochtones, raconte M. Bourgeois. Ça très bien fonctionné, donc il a donné le prototype au missionnaire, puis débuté la production en série du Ski-Doo. » Avec le succès que l'on sait.

Parlez-en à Daniel Bédard et Marc Thibeault, respectivement vice-président et membre du Regroupement des collectionneurs de motoneiges antiques du Québec. « Je suis maniaque des motoneiges depuis mon plus jeune âge », affirme M. Bédard, qui en possède une cinquantaine datant de 1964 à 1990. M. Thibeault, qui en a une dizaine, se souvient dans sa jeunesse d'avoir aidé son père à transporter du bois en échange d'une balade motorisée. « Pour lui, c'était un outil pour travailler, pas pour se promener ! »

Pétarades des motoneiges antiques

Comme le canot à glace, la motoneige évolue avec les années dans ses matériaux et sa conception. « L'allègement du châssis, l'amélioration du confort, de la maniabilité, de la performance... Il y a eu tellement d'avancées techniques que la seule chose qui est restée identique, c'est le système barbotin-chenille », fait remarquer Raphaël Bourgeois.

Les passionnés classifient les modèles en trois catégories : antique (1960-1975), classique (1976-1990) et récente (après 1990). « Durant la période d'essor, on passe de quelques fabricants à plus de 300, poursuit le spécialiste. Puis, la crise du pétrole de 1973 freine cet élan, au point où seules une quinzaine de compagnies survivent. Aujourd'hui, il reste quatre principaux constructeurs. » À ses yeux, Ski-Doo accède à la modernité en 2003, avec l'arrivée de la plateforme REV. Le point de gravité est alors déplacé ; le conducteur s'assoit au-dessus du moteur, ce qui rend l'appareil beaucoup plus maniable.

Si la randonnée en motoneige est un loisir populaire, la restauration de modèles antiques attire aussi de nombreux adeptes. En effet, leur mécanique assez simple facilite leur remise en état. Le Musée de l'ingéniosité J. Armand Bombardier reçoit chaque année une centaine de demandes de documents techniques de la part de collectionneurs qui rêvent d'une restauration à l'identique. « Certains en font des œuvres d'art, dit M. Bourgeois. Parfois, ces motoneiges sont même plus belles qu'à leur sortie de la chaîne de montage ! »

D'ailleurs, quand les quelque 400 membres du Regroupement participent à des randonnées thématiques, ils attirent beaucoup de curieux. Ces sorties, qui mettent aussi en vedette des autoneiges restaurées, se tiennent partout dans la province, souvent dans le cadre d'événements publics. « Au Festival Folifrets, à Chibougamau, il y a toujours foule, rapporte Marc Thibeault. On y a déjà battu des records en rassemblant plus de 1000 motoneiges antiques ! »

Tant qu'il y aura de la neige

Aujourd'hui, au Québec comme ailleurs, les motoneiges servent encore au transport, notamment du bois ou de l'eau

La première publicité imprimée du Ski-Doo, en 1960, mettait déjà en lumière le caractère à la fois utilitaire et récréatif de ce véhicule.

Source : Musée de l'ingéniosité J. Armand Bombardier

d'érable. « Dans certaines régions du nord, tu as encore un Ski-Doo avant d'avoir une voiture », souligne en riant Daniel Bédard.

Ce qui a fait pencher la balance du côté du loisir est le déblayage systématique des routes, que l'on doit en partie aux efforts d'un autre inventeur québécois, Arthur Sicard. Comme Bombardier, ce Montréalais perfectionne durant des années son outil de déneigement inspiré de la moissonneuse-batteuse. Il vend sa première souffleuse à la Ville d'Outremont en 1927. « Les deux hommes avaient le même but : bien circuler l'hiver, résume Raphaël Bourgeois. Sauf que l'un voulait passer sur la neige, alors que l'autre préférerait l'enlever du chemin... » ♦

Benoîte Labrosse est journaliste indépendante.