

Naviguer au temps de la Nouvelle-France Canots d'écorce et barques

Armand Therrien

Number 74, Summer 2003

Québec maritime : canots, barques, verchères, phares, épaves...

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/7360ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Therrien, A. (2003). Naviguer au temps de la Nouvelle-France : canots d'écorce et barques. *Cap-aux-Diamants*, (74), 22–25.

Naviguer au temps de la Nouvelle-France

Canots d'écorce et barques

PAR ARMAND THERRIEN

«**D**evant chaque maison il y a, retenu à la grève, un petit canot propre, bien construit et de forme élégante. J'en ai vu un qui était fait d'écorce», écrit le voyageur Pehr Kalm, en 1749.

LE CANOT D'ÉCORCE

L'histoire du canot d'écorce des «Sauvages» revêt un caractère très particulier : grâce à cette voiture d'eau faite de leurs propres mains, les Amérindiens étaient les rois du Saint-Laurent.

Le canot servait au petit cabotage local aussi bien sur les Grands Lacs que sur les rivières, jusqu'aux portes d golfe du Saint-Laurent. Il était utilisé pour se protéger des rigueurs du climat et pour transporter les fourrures. Sa construction était simple : l'Amérindien trouvait les matériaux nécessaires dans la forêt. Hélas! il a également servi comme puissante machine de guerre. Les Iroquois en construisaient de très gros sans souci esthétique.

Les Amérindiens étaient passés maîtres dans l'art de la navigation. Faire circuler des canots d'écorce le long des côtes de la Gaspésie, presque dans les eaux de l'océan Atlantique, c'est-à-dire dans les vagues traîtresses du golfe et dans les courants violents du fleuve, dans les rapides et les cascades de nos rivières, voilà qui exigeait des navigateurs agueris. N'employant aucun instrument pour se diriger, les Amérindiens ne se fiaient que sur les signes de la nature comme le vent et les changements de température.

Jacques Cartier et ses équipages furent parmi les premiers Européens au pays à apercevoir les canots d'écorce dans la baie de Gaspé, en 1534, où des Amérindiens de Stadaconé (Québec) pratiquaient la pêche à la morue. Quant à Samuel de Champlain, il sera le premier à faire une description du canot algonquin dans le *Bref discours* : «Leurs canots ont quelques huit ou neuf pas de long, & large comme d'un pas ou pas & demy par le milieu, & vont toujours en amoindris-

Amérindiens et leurs canots d'écorce, sur la rive sud du Saint-Laurent, en face de Québec. Gravure anonyme d'après W. Walton et R.A. Sproule, 1832. (Collection privée).



sant par les deux bouts. Ils sont forts sujets à tourner si on ne les sçait bien gouverner, car il sont faits d'escorce d'arbres appellée bouille (écorce de bouleau), renforcée par le dedans de petits cercles de bois bien & proprement faits, & sont si legers qu'un homme en porte un aisément, & chacun canot peut porter la pesanteur d'une pipe. Quand ils veulent traverser la terre, pour aller à quelque rivière où ils ont affaire, ils le portent avec eux.»

Plusieurs écrits anciens décrivent la construction d'un canot d'écorce. Les plus intéressants sont de la main du baron de Lahontan, en 1684, et de Louis Franquet, en 1758. Le jésuite Jean de Brébeuf et Narcisse-Eutrope Dionne, historien, ont également écrit sur la manière de naviguer en canot d'écorce et sur la façon de prendre soin de cette embarcation. Voici la description de Lahontan : «Je profite de mon loisir pour vous faire une courte description de ces voitures fragiles; ce qui vous servira beaucoup à l'intelligence des courses de ce pays-ci. Je viens de voir plus de cent canots, grands et petits; mais comme on ne peut se servir que des premiers pour des entreprises de guerre ou pour les grands voyages, je ne vous parlerai que de ceux-ci. Leur grandeur est pourtant différente, c'est-à-dire de dix pieds de longueur, jusqu'à vingt-huit. Les plus petits ne contiennent que deux personnes. Ce sont des «coffres à mort» : on y est assis sur les talons et pour peu de mouvement que l'on se donne, ou que l'on penche plus d'un côté que de l'autre, ils renversent. Les plus grands peuvent contenir aisément quatorze hommes; mais pour l'ordinaire, quand on veut s'en servir pour transporter des vivres ou des marchandises, trois hommes suffisent pour les gouverner. Avec ce petit nombre de canoteurs, on peut transporter jusqu'à vingt quintaux.» (Ancienne mesure, 2 000 livres)

C'est au tour de l'ingénieur Franquet de nous apprendre où et comment on construisait ces embarcations :

«C'est en cette ville (Trois-Rivières), où l'on fabrique le mieux les canots d'écorce; j'ai été en voir un aux chantiers. On y en travaillait un de huit places; il était de 33 pieds de longueur, cinq de largeur, deux et demi de hauteur, et du prix de 300 livres. À mesure qu'ils sont faits on les envoie à Montréal; ils sont destinés pour les voyages des pays d'en haut, tant à porter les troupes que les vivres et les marchandises; l'ouvrier qui les fait ne veut pas dire son secret, c'est-à-dire la façon dont il s'y prend pour déterminer la courbure des deux extrémités. Il y en a bien un autre qui s'en mêle, mais il ne réussit pas si bien. Le



premier en fait une si grande quantité qu'il touche du roi tous les ans plus de 6 000 livres; ils sont totalement construits d'écorce de bouleau avec des varangues arrondies que l'on employe au lieu de courbes; elles sont de bois de cèdre ou de sapin, de deux lignes d'épaisseur ou plus, et de trois pouces de largeur, et les coutures, recouvertes de gomme de sapin, sont impénétrables à l'eau, mais il faut aussi éviter les roches.»

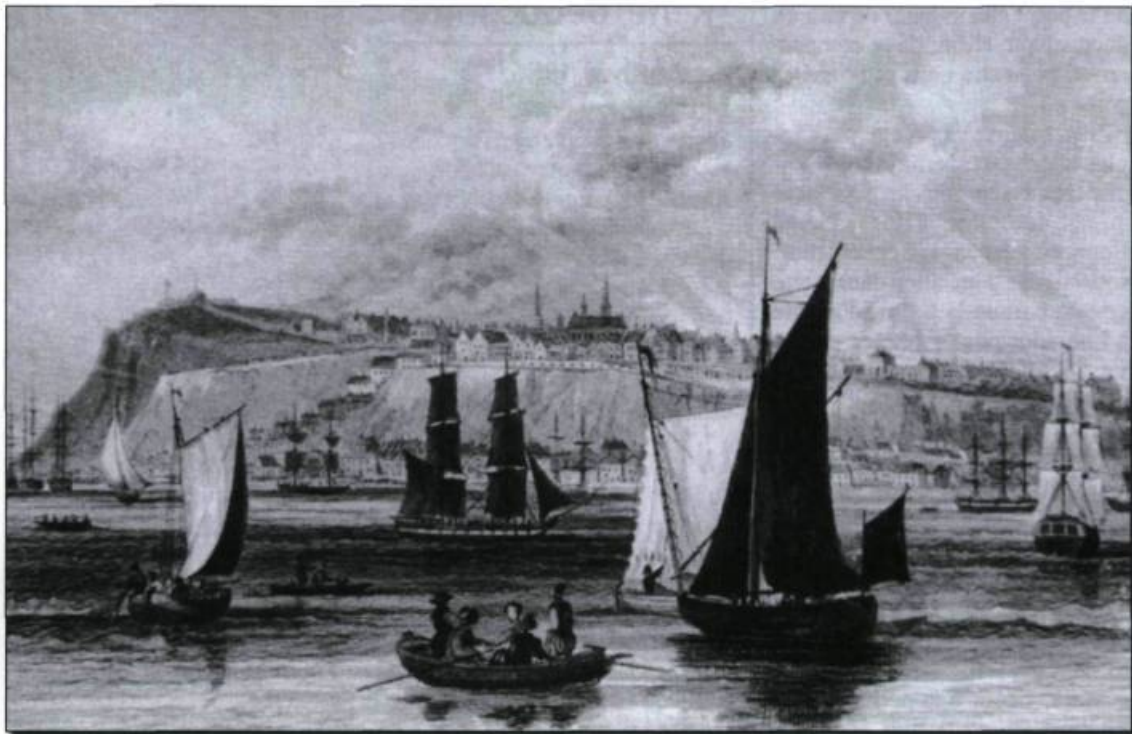
Les Amérindiens prenaient soin de leurs canots. Le père de Brébeuf, lors d'un voyage aux Trois-Rivières et aux rapides de l'Ottawa, en juillet 1634, note un petit détail : «Dans les voyages, jamais les Sauvages ne permettaient aux Français de garder leurs chaussures, de peur qu'ils ne vinssent à salir ou à endommager leurs frères embarcations.»

Le père de Brébeuf était un passager tout à fait spécial, que les Amérindiens n'aimaient pas toujours avoir comme compagnon de route. Comme le rapporte N.-E. Dionne, dans *Histoire du Canada*, on répétait au père de Brébeuf qu'il était trop lourd et on craignait qu'il ne fasse chavirer le canot.

Les premières marchandises du Canada, venues des forêts et transportées par le fleuve Saint-Laurent, étaient des peaux de castor. Des centaines de canots d'écorce en étaient chargés et se donnaient rendez-vous à Québec, Trois-Rivières et Tadoussac. Or, en dépit de la guerre des Iroquois contre les Français, le commerce des peaux de castor restait très

Les Bons Sauvages de Claude Le Beau. Aventures du chevalier Le Beau... Amsterdam, 1738. (Collection privée).

■
 Québec, gravure de Thomas H. Shepherd. Au premier plan, des barques à voile comme celles que possédait le Séminaire de Québec. (Collection privée).



florissant. Pour terminer, je me permets de citer un passage puisé dans le magnifique ouvrage de Marie-Hélène Pauly, *Fleur-de-lys, castors et calumets, l'épopée française du Wisconsin* (p. 65).

«Un matin, un long hululement rythmé arrive, faible, puis grandit, venant du haut fleuve : une nouvelle attaque iroquoise?... La panique saisit la population [des Trois-Rivières] en désarroi. Sur le Saint-Laurent apparaît, en bel ordre cadencé, une flotte de cinquante grands canoës souplement mus par cinq cents bras cuivrés. Les hululements redoublent. Les colons se résignent au massacre final. Les Indiens approchent... Lorsque, aux regards sidérés des habitants, un pavillon aux armes de France se déploie au-dessus du canoë d'avant-garde : les Français et leurs alliés! Des Groseilliers et les Ottawas! Une folie de bonheur fait sangloter les mères, hurler les hommes, gronder les canons, carillonner les cloches. La réception à Québec est digne de l'événement. Sauveurs français et indiens sont salués au tonnerre des canons et des batteries du fort. Trois navires, qui s'y trouvaient à l'ancre, et qui seraient retournés en France sans castors si les Ottawas n'étaient enfin arrivés porteurs d'une fortune, ajoutent leurs salves à celles des Canadiens. Pendant cinq jours, Gouverneur et capitaines au long cours fêtent comme ils le méritent, des Groseilliers et ses compagnons : présents, festins, discours ravissent les uns comme les autres. Dans les cinquante canots, chargés à couler, s'empilait un trésor de 100 000 écus de pelleterie.»

LES BARQUES DU SÉMINAIRE DE QUÉBEC

Évidemment, au temps du Régime français, on ne comptait pas de compagnies maritimes comme il en existe aujourd'hui. Cependant, à Québec, entre 1705 et 1777, le Séminaire avait sa propre flotte de barques afin de combler une carence de chemins terrestres, pour le transport des produits de la ferme et des forêts de ses seigneuries de Beaupré et de l'île Jésus.

Durant ces années, c'est le procureur Jean-Baptiste Gauthier de Varenne qui administrait énergiquement cette flotte de barques et dirigeait les hommes qui les montaient. L'historien Noël Baillargeon le confirme dans son troisième tome de l'histoire du Séminaire : «Le procureur Gauthier de Varenne, pour sa part, consacra douze mille cinq cents livres à la construction et à l'achat de "petites", montées par un équipage de quatre à cinq hommes, comme la *Marie*, la *Saint-Anne*, la *Saint-Joseph*, la *Saint-Jean-Baptiste* et une très grande, la *Sainte-Famille*, construite en 1711. Le tonnage de cette dernière devait être assez imposant puisque le procureur l'envoya non seulement pêcher la morue au Labrador et sur les bancs de Terre-Neuve pendant plusieurs saisons, mais même en France en 1719. Elle était commandée par Étienne Leblanc. Ce dernier acheta la *Sainte-Famille*, en 1720. Au dire de M. de Varenne, les barques n'obéraient point son budget. Toutes se payaient par elles-mêmes et plusieurs rapportèrent des profits. La *Sainte-Famille*, par exemple, «avait gagné sa

dépense de 4 000 livres de plus», lorsqu'elle fut capturée par des forbans en 1723.»

Dans le document des «engagements de serveurs du Séminaire», (ASQ, Manuscrit 435, p. 82) écrit par l'un des archivistes, l'abbé Amédée Gosselin, on peut lire : «M. de Varenne a gagé avec l'abbé Pierre Maufils que la *Sainte-Famille* est déjà partie de La Rochelle. M. de Varenne assure, M. Maufils nie, la gageure est d'une messe contre deux comunions pour les âmes du purgatoire».

Aujourd'hui, peu de gens savent qu'il fut un temps où les activités maritimes étaient très intenses au pied de la côte de la Canoterie; lieu du mouillage des canots des «Sauvages», c'est là aussi que les bateaux et les barques du Séminaire venaient décharger leurs cargaisons de bois de chauffage et de construction, de poissons, de farine, d'animaux, de foin et d'autres denrées prises à la Baie-Saint-Paul, à Saint-Joachim, à Château-Richer (aux moulins du Sault-à-la-Puce et du Petit-Pré), à Beauport, à Montréal (île Jésus) et ailleurs. La Canoterie était l'endroit tout désigné pour cette institution, car les opérations se déroulaient presque au pied des murs du Séminaire. Les marchandises arrivaient à destination par la rue Sainte-Famille.

Propriété de la seigneurie du Sault-au-Matelot, le Séminaire disposait d'un terrain à la Canoterie pour faire construire ses barques. Selon un contrat daté du 8 janvier 1727, Louis Dussault, charpentier de navires à Québec, construisit la *Saint-Jean-Baptiste*, une barque de 34 pieds de quille, pouvant recevoir 800 minots de grains de port au moins, ce qui revient à 22 tonneaux bien liés. Cette barque pouvait prendre à son bord 20 cordes de bois de chauffage (ASQ, Manuscrit 435, p. 1096). Ce lieu était aussi l'endroit pour effectuer les réparations nécessaires aux barques et aux bateaux. De plus, on y trouvait un hangar pour les garer l'hiver. Ce hangar était plus précisément la vieille maison des Guyon. Cette maison a maintenant cédé sa place à la rue Saint-Thomas qui traverse la rue Saint-Paul et débouche rue Saint-André.

Toujours selon ce manuscrit des «engagements», voici ce que comportaient les clauses des contrats d'engagement. Dans le cas d'un capitaine, Gauthier de Varenne écrit dans un contrat, page 58 : «Le 27 février 1716, s'est engagé Joseph Gagnon, de Château-Richer, envers moi prêtre procureur au Séminaire de Québec pour mener la *Marie* aux clauses et conditions suivantes, savoir : il aura le tiers de tout le travail dudit bâtiment pour sa part, il se nourrira lui-même, il aura le profit de la chambre, il pourra faire un voyage de

bois pour son compte particulier, de plus, on lui donnera cinquante planches communes par-dessus le marché. Et nous de notre côté, nous lui fournirons un homme et un petit garçon à qui nous payerons les gages par mois pour l'homme et trente cinq livres par mois pour le petit garçon. Fait et passé avec lui le 27 février 1717. Je lui ai promis de plus deux minots de farine par-dessus le marché».

De plus, les messieurs du Séminaire tiennent à ce que leurs matelots soient de bons catholiques. Pour nous en convaincre, voici ce que dit le contrat daté du 24 avril 1727, page 111 : «Pierre Beausoleil s'engage pour naviguer dans notre bateau, la *Marie*, tout l'été jusqu'à la navigation close à 18 livres par mois ce 24 avril 1727. Aussi Jean Potevin s'engage pareillement à 18 livres par mois ainsi que le précédent en qualité de matelot tous deux dans le même bâtiment, promettent de bien faire leur service, se régler aux prières ordinaires, obéir au capitaine (Jean Navarre), ne point sortir du bâtiment sans sa permission, ne le point abandonner de nuit en découchant enfin de se comporter en bons chrétiens et honnêtes gens». À la page 67, le contrat de Pierre Bonneau, daté du 24 décembre 1716 : «Pierre Bonneau s'est engagé envers moi soussigné pour aller dans notre grande barque la *Sainte-Famille* à Labrador pour y pêcher et servir en allant et revenant dans ledit bâtiment à tout ce qu'il sera employé pour le prix et somme de cent livres argent du pays. Il a déclaré ne savoir signer en présence de Pierre Maufils et a fait sa marque. Je lui ai promis de plus par gratification 12 pots d'huile de poisson et quelques poignées de morue verte savoir quatre poignées».

Voilà une autre facette de l'histoire de l'une des plus anciennes institutions du pays, fondée en 1663, par le bienheureux François de Laval. ♦

■
Armand Therrien, archiviste maritime et président de la Société du patrimoine et d'histoire de la Côte-de-Beaupré.

Pour en savoir plus :

Noël Baillargeon. *Le Séminaire de Québec de 1635 à 1760*. Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1977, p. 256-257 (Coll. Les Cahiers d'Histoire de l'Université Laval, n° 21).

«Voyages et mémoires sur le Canada par Franquet» dans *Annuaire de l'Institut canadien de Québec*, 1889, vol. 13, p. 31-240.

Pehr Kalm. *Voyage de Kalm en Amérique* (2 volumes). Traduit par L.-W. Marchand. Montréal, Berthiaume, 1880, p. 198.