

Traverser l'hiver

Pierre Lahoud et Andrée Richer

Numéro 135, hiver 2013

Un pays par saison

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/68283ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Lahoud, P. & Richer, A. (2013). Traverser l'hiver. *Continuité*, (135), 32–35.

Traverser l'hiver



En plus d'avoir influencé les traditions et l'architecture, l'hiver a forcé la création de moyens de transport originaux. Le canot à glace et la motoneige en témoignent.

Nés de la nécessité, ils sont désormais devenus des sports où l'on se plaît à se mesurer tout en se reconnaissant.

CONTRE GLACES ET MARÉES

▲ Autoneige et bateliers de l'île aux Grues, sur les battures de Montmagny, dans les années 1950

Source : Société d'histoire de Montmagny



Dans le circuit de la coupe des Glaces, l'épreuve du Trois-Rivières Extrême se démarque par la vitesse qu'atteignent les canots.

Photo : Pierre Lahoud

par Pierre Lahoud

Dès les débuts de la Nouvelle-France jusqu'à la fin du XIX^e siècle, le canot représentait l'un des seuls moyens de traverser le fleuve Saint-Laurent, même

l'hiver. Durant cette saison, les conditions étaient particulièrement difficiles, et les accidents, nombreux. Au milieu du XIX^e siècle, plus de 200 canotiers assuraient la traversée entre Québec et Lévis.

Pour plusieurs insulaires, le canot à glace est demeuré utilitaire jusqu'à la fin des années 1950. Les habitants de l'île aux Grues l'employaient quotidiennement pour rejoindre le continent, où se trouvaient denrées et services.

À la fin du XIX^e siècle, l'activité sportive prend le relais de la tradition : la première course en canot à glace a lieu le 1^{er} février 1894, lors du premier carnaval d'hiver de Québec. Il faut cependant attendre 1931 pour que l'Association des sports d'hiver, soutenue par le Château Frontenac, organise d'autres courses. Depuis 1955, la

course figure chaque année au programme du Carnaval de Québec. Elle constitue l'un des moments forts de la fête.

LA COUPE DES GLACES

Le canot à glace est progressivement devenu un sport extrême organisé qui atteint un haut niveau de performance. Au Québec, près d'une cinquantaine d'équipes d'hommes et de femmes, provenant d'ici, de l'Ouest canadien, de la France et des États-Unis, se disputent la coupe des Glaces. Chaque équipe compte cinq canotiers : quatre rameurs et un barreur placé à l'arrière.

Le circuit de la coupe des Glaces comprend cinq épreuves : la Grande Traversée de Charlevoix, la Course en canot du Carnaval, la Course de la banquise de Portneuf, le Trois-Rivières Extrême et le Grand Défi des glaces de Québec.

Chaque course a ses particularités. La Grande Traversée de Charlevoix, qui part de l'île aux Coudres et reconstitue la traditionnelle cueillette du courrier sur le continent, est la

seule à se faire en eau salée. D'après les participants, elle est la plus difficile à cause des courants, de la marée et surtout du frasil qui les empêche d'avancer. Il s'agit d'une véritable compétition d'endurance, à tel point qu'une année, un seul canot sur les 40 inscrits a réussi la traversée aller-retour. À Québec, la circulation maritime brise les glaces. Pendant la course du Carnaval, les marées deviennent un obstacle majeur lors de la sortie du bassin Louise. À Portneuf, les canotiers partent de très loin sur la banquise et font glisser leur canot tels des patineurs avant d'atteindre les glaces et le courant du fleuve. La course de Trois-Rivières se démarque par la vitesse et l'endurance; les canots peuvent atteindre 17 kilomètres à l'heure une fois à l'eau. La seconde compétition de Québec constitue une épreuve presque marathonnienne : certaines équipes doivent traverser 10 fois le fleuve entre Québec et Lévis, souvent dans des conditions extrêmement difficiles causées par les fortes marées de mars.

UN PATRIMOINE VIVANT

Comme le souligne Richard Lavoie dans *Naviguer en canot à glace*.



Un patrimoine immatériel (Éditions GID), l'usage du canot à glace prend racine dans la géographie du territoire québécois, s'inscrit dans son histoire et, surtout, sait se transformer, la nécessité laissant progressivement place au sport moderne de haut niveau. Il faut assister à ces courses pour constater la camaraderie et l'enthousiasme qui règnent dans chacune des équipes. Bien sûr, on sent l'esprit de compétition, mais on y trouve aussi un amour du sport, d'une activité plusieurs fois centenaire qui s'est renouvelée, et surtout, une invitation au dépassement de soi. Depuis quelques années, en marge des habitués, de jeunes canotiers s'organisent pour former des équipes et, avec de faibles moyens financiers, s'inscrivent à une course ou deux, seulement pour se donner un défi.

De plus en plus, on évoque la possibilité que l'UNESCO reconnaisse le canot à glace comme patrimoine de l'humanité. Ce serait une récompense bien méritée pour ce patrimoine unique et exceptionnel.

Pierre Lahoud est photographe et historien spécialisé en patrimoine.

À Portneuf, les athlètes doivent faire glisser leur canot sur la banquise un bon moment avant de rejoindre les glaces et les courants du fleuve.

Photo : Pierre Lahoud

MÉTIER AMBULANTS D'AUTREFOIS

(472 pages)

JEANNE POMERLEAU

Guérin
littérature

Téléphone: 514 842-3481
www.guerin-editeur.qc.ca



L'auteure retrace, à travers 3 siècles, l'histoire de 70 métiers ambulants. Elle nous fait découvrir le monde insoupçonné de ces métiers :

- Tireur de portraits
- Joueur d'orgue de Barbarie
- Montreur d'ours
- Colporteur
- Maquignon
- Quéteurs
- Ramasseur de cendre
- Chaisier
- Fondeur de cuillères
- Racommodeur de parapluie
- Réparateur de harnais
- Perruquier
- Scieur de bois
- Porteur d'eau
- Acheteur de rats
- Vendeuse de bière d'épinette

et bien d'autres personnages originaux.

LA « PETITE MACHINE » DE JOSEPH-ARMAND



Brevetée en 1960, la motoneige Ski-Doo est rapidement adoptée par les Québécois.

Photos: © Musée J. Armand Bombardier

par *Andrée Richer*

Début XX^e siècle. Quand la neige recouvre les chemins dans les villes et les campagnes, les relations avec l'extérieur se compliquent sérieusement. Les habitants des pays nordiques doivent faire preuve d'ingéniosité pour se déplacer d'un point à l'autre.



C'est à travers la réalité de l'hiver que s'est façonné le génie de Joseph-Armand Bombardier. L'inventeur de Valcourt rêvait de créer une « petite machine » pour le transport d'un ou deux passagers qui « flotterait » sur la neige. Mais à la fin des années 1920, les moteurs en vente sur le marché étaient trop lourds pour les véhicules légers qu'il souhaitait concevoir. À la même époque, plusieurs inventeurs de pays nordiques s'intéressent à la conquête de l'hiver. Comme M. Bombardier, certains conçoivent des traîneaux à hélices ou des systèmes de chenilles adaptés à des voitures. À la fin des années 1920, on voit ainsi

apparaître des petits véhicules, tel celui de l'Américain Carl J. E. Eliason, un précurseur des petits véhicules chenillés légers, qui obtiendra en 1926 un brevet pour son toboggan motorisé.

Au cours de l'hiver 1934, Yvon, le fils de Joseph-Armand Bombardier, meurt faute d'avoir pu être transporté à l'hôpital. L'inventeur redouble alors d'efforts pour vaincre enfin l'isolement des campagnes enneigées. Il devra relever trois défis : bien

répartir le poids du véhicule, concevoir un système de traction fiable et créer une bonne suspension.

En 1935, il met au point un révolutionnaire système de traction : le barbotin-chenille, pour lequel il obtiendra son premier brevet. Il multiplie les essais et élabore des véhicules plus imposants, destinés au transport de passagers ou de marchandises. Ces machines sont conçues pour circuler tant sur la neige qu'en terrain difficile.

Commercialisées à la fin des années 1930, les autoneiges Bombardier répondent aux multiples besoins de déplacement en hiver. Mais la Seconde Guerre mondiale et le déneigement des routes rurales obligent l'inventeur à diversifier son offre. Dès le début des années 1950, il conçoit des véhicules tout chenilles pour les marchés forestier, hydroélectrique, minier et pétrolier.

En 1956, la compagnie américaine Polaris Industries lance une machine avec un moteur à l'arrière pour deux passagers, conçue à des fins utilitaires pour circuler sur la neige. Inspiré par les développements technologiques des véhicules chenillés, M. Bombardier poursuit sans relâche son rêve de créer une « petite machine ». Il y parvient à la fin des années 1950.

MOTONEIGES EN SÉRIE

Son besoin inné de concevoir et d'inventer, combiné aux avancées techniques de l'époque, l'amène à créer des véhicules plus petits et moins lourds. Il réalise différents



Dans les années 1920, J.-A. Bombardier adapte un système de chenilles de métal à une Ford modèle T.

prototypes et, dès l'hiver 1959, la première motoneige Ski-Doo est fabriquée à la main en deux exemplaires. C'est un petit véhicule récréatif rapide, léger, économique et facilement manœuvrable. Considéré comme le père de la motoneige, Joseph-Armand Bombardier est le premier à la produire en série et à la commercialiser. Brevetée en 1960, la motoneige Ski-Doo est d'abord commercialisée auprès des personnes appelées à se déplacer l'hiver dans les régions isolées : missionnaires, trappeurs, prospecteurs, arpenteurs. Elle transforme le mode de vie des populations du Grand Nord et révolutionne le transport hivernal dans les régions éloignées. Munie de skis de bois, d'une chenille sans fin tout caoutchouc et propulsée par un moteur léger à quatre temps monté à l'avant, la motoneige donne naissance à un nouveau sport et fait rapidement partie des loisirs des Québécois. À preuve, dès les années 1960, sa mise en marché entraîne des retombées économiques de plusieurs centaines de millions de dollars. Entre 1970 et 1973, plus d'une centaine de fabricants produisent près de 500 000 unités annuellement.



La pratique de la motoneige est entrée dans les mœurs québécoises : 33 000 kilomètres de sentiers balisés donnent accès à de magnifiques paysages.

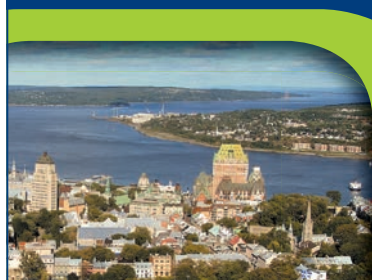
Photo : François Rivard

Ancrée dans les mœurs québécoises, la pratique de la motoneige permet de découvrir de magnifiques paysages naturels et contribue à la vitalité économique de certaines régions. Au Québec, les motoneigistes peuvent aujourd'hui sillonner plus de 33 000 kilomètres de sentiers balisés. Et la machine? Il en existe plusieurs modèles. Utilisée en grande partie pour la randon-

née, elle est aussi employée pour le travail, la course et les expéditions. Le rêve de Joseph-Armand Bombardier se perpétue, pour le plus grand bonheur des amoureux de l'hiver.

Andrée Richer est chercheuse documentaliste au Musée J. Armand Bombardier.

POUR LA PLUS BELLE VUE SUR QUÉBEC



GRATUIT
pour les enfants de
12 ans et moins

L'Observatoire de la Capitale

Un nouveau rendez-vous pour un voyage dans le temps époustoufflant



Édifice Marie-Guyart
1037, rue De La Chevrotière, 31^e étage, Québec
418 644-9841 • 1 888 497-4322
www.observatoire-capitale.com

