

**LUPIEN**, dit **Baron**, **PIERRE** (on trouve souvent sieur **Baron**, ou **Barron**)

Maître charpentier, fournisseur de bois de construction aux chantiers navals du roi, baptisé le 10 octobre 1683 à Montréal, fils de Nicolas Lupien, dit Baron, et de Marie-Marthe Chauvin, décédé en Nouvelle-France en 1744.

Pierre Lupien, dit Baron, pratiqua le métier de charpentier jusqu'à l'âge de 50 ans. Son père fut fermier et éleveur de bestiaux à Montréal et à Longue-Pointe ; il fut également boucher et s'occupa un peu du commerce du bois, ce qui sans doute poussa Pierre à se lancer dans la construction d'habitations. En 1734, alors qu'il vivait à Montréal, Pierre reçut du gouverneur Charles de Beauharnois une concession de trois arpents dans la seigneurie de Villechauve. Peu après, le charpentier Lupien commença à fournir du bois aux petits chantiers de construction navale de la colonie.

À l'automne de 1736 ou au printemps suivant, il accepta de vendre le bois et les mâts pour un navire marchand de 300 tonnes qui allait être construit à Québec. Le navire, terminé en 1738 et baptisé le *Fier*, fit voile vers Bordeaux en France. À cette époque, Baron faisait la coupe du bois pour les navires le long de la rivière Richelieu aux environs de Sorel, où il avait déjà produit 22 000 pieds de planches de chêne. Il avait déjà envoyé la même quantité de pin à Québec. Il était évidemment bien placé pour attirer l'attention de l'intendant Hocquart, lorsque celui-ci commença à chercher des fournisseurs de bois pour les nouveaux chantiers navals du roi. En 1738, Baron et Clément de Sabrevois de Bleury signèrent une entente conjointe avec Hocquart pour couper du bois et le livrer à Québec par bateau.

Pierre avait épousé à Montréal le 18 novembre 1705, Angélique Courault, dit La Coste, qui lui donna dix enfants. Ses deux fils aînés, Antoine et Jean-Marie, travaillèrent avec lui comme fournisseurs de bois du gouvernement.

De 1738 jusqu'à sa mort en 1744, Baron et ses fils explorèrent les forêts du sud-ouest de la Nouvelle-France, à la recherche de bois de construction convenable, se rendant à l'ouest jusqu'à Châteauguay et au Long-Sault, et au sud jusqu'aux abords du lac Champlain. À la même époque, il fournit les matériaux pour les trois premiers navires construits à Québec, les flûtes *Canada* et *Caribou* et la frégate *Castor*. Il ne put toutefois trouver aucune forêt de gros arbres, ce qui témoigne de la grande difficulté de construire des navires en Nouvelle-France. On ne pouvait simplement pas trouver dans les forêts canadiennes les matériaux nécessaires à la construction de gros navires de guerre.

Il se peut fort bien que cette faille de la politique gouvernementale ait été connue des marchands plus expérimentés de l'époque. Il semble significatif que les citoyens plus riches de la colonie qui obtenaient fréquemment des contrats du gouvernement et avaient d'importantes relations avec les administrateurs coloniaux ne se soient jamais lancés dans le commerce du bois de navires. En 1742 Hocquart mentionna Baron comme « *le seul entrepreneur des bois* » de la Nouvelle-France, tout en soulignant son âge et son manque de ressources financières. Apparemment, l'intendant comptait sur les fils de

Baron pour améliorer la situation, mais en attendant Hocquart n'entretenait plus d'espoir. Le dispersement des matériaux et l'augmentation des coûts rendaient peu intéressant le commerce du bois et devaient par la suite forcer le gouvernement à exploiter lui-même cette industrie.

Baron mourut au cours de l'année 1744, alors qu'il cherchait d'autre bois ; on ne sait s'il fut victime d'un accident. Sa propriété ne valait probablement pas grand-chose. Hocquart accepta de donner à sa veuve 26sol par pied de bois, soit 2sol de plus que le taux convenu, mais l'intendant rapporta que la pauvre femme n'en était pas moins réduite à mendier. Ses fils, Antoine et Jean-Marie, poursuivirent, semble-t-il, leur carrière dans le commerce du bois, et, en juin 1744, sa veuve plaça un de ses jeunes fils comme apprenti chez un menuisier-sculpteur. Baron peut être considéré comme un entrepreneur, même si les grandes difficultés de l'exploitation forestière pour la construction de gros navires au Canada le ruinèrent. Le manque d'expérience et l'ambition avaient conduit cet artisan autodidacte à se lancer dans une affaire très douteuse.

### James S. Pritchard

AN, Col., C<sup>11A</sup>, 74, pp. 206–211 ; 75, pp. 351s., 353–360 ; 79, pp. 357–365 ; 80, pp. 85–88, 91–93 ; 82–2, pp. 383s. ; 83, pp. 332–334 ; 84–2, pp. 21–24 ; 114, p. 129 (copies aux APC).— ANQ-M, Greffe de Michel Lepailleur, 15 nov. 1705.— Recensement du Canada, 1681 (Sulte).— Godbout, Nos ancêtres, *RAPQ*, 1953–1955, 489.— P.-G. Roy, *Inv. coll. pièces jud. et not.*, I : 97 ; *Inv. ord. int.*, II : 230, 231, 301 ; III : 37, 47.— Tanguay, *Dictionnaire*.— J.-N. Fauteux, *Essai sur l'industrie* I : 213s.— Mathieu, *La construction navale*, 33, 36, 47–51.