Document generated on 01/26/2025 11:11 p.m.

Cap-aux-Diamants
La revue d'histoire du Québec

Vie maritime

Alain Franck

Volume 3, Number 3, Fall 1987

La mosaïque régionale de Québec : Beauce, Charlevoix, Côte-du-Sud, Lotbinière, Portneuf

URI: https://id.erudit.org/iderudit/6762ac

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

Franck, A. (1987). Vie maritime. *Cap-aux-Diamants*, *3*(3), 45–47.

Tous droits réservés © Les Éditions Cap-aux-Diamants inc., 1987

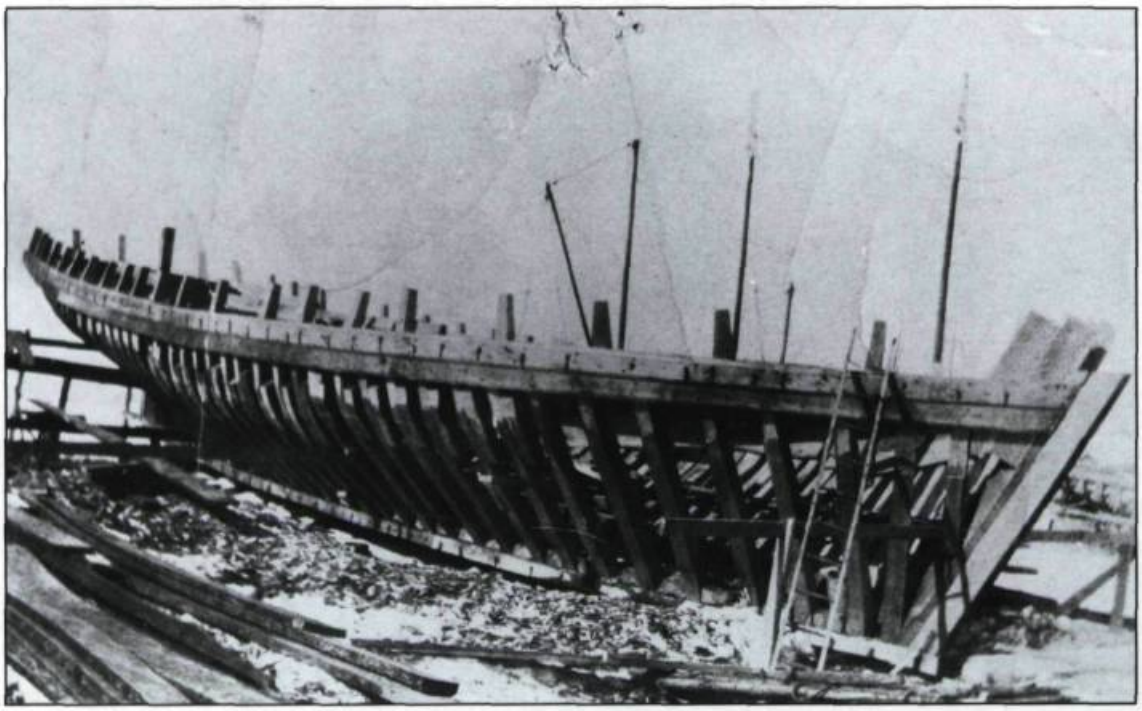
This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/



*Charpente d'une goélette à fond plat. Il s'agit probablement de la goélette «**Arthur**», construite à Montmagny vers 1910.* ***(Collection Alain Franck).***

VIE MARITIME

par Alain Franck*

Dès le début de la colonie, les défricheurs de la région doivent se déplacer fréquemment pour s'approvisionner en denrées de toutes sortes. Le besoin de ravitaillement et la nécessité de vendre à l'extérieur de la région les produits des champs et de la forêt donnent naissance à une forme très simple de navigation: le cabotage.

Ce type de navigation est une activité économique extrêmement importante pour la Côte-du-Sud. Jusqu'à l'avènement du chemin de fer (1855-1860), les échanges commerciaux entre la ville de Québec et la Côte dépendent presque entièrement du transport par le fleuve qui s'effectue notamment par goélette.

L'ère des goélettes

La plupart des villages de la Côte-du-Sud mettent en chantier des goélettes et des «*sloops*» au cours des XVIIième, XVIIIième et XIXième siècles. La région de Kamouraska se distingue dans ce domaine au début du XIXième siècle, puis, peu à peu, les villages compris entre Montmagny et Saint-Jean-Port-Joli réalisent l'essentiel de la construction navale. En 70 ans, soit de 1860 à 1930, cette région lance 106 navires.

Certains entrepreneurs vont même jusqu'à construire des navires de grandes dimensions destinés au commerce océanique. C'est le cas, notamment, de Léandre Méthot qui met en chantier à Cap Saint-Ignace, de 1870 à 1880, plusieurs trois mâts variant entre 170 et 185 pieds de longueur et dont le volume atteint 900 tonneaux.

D'une longueur moyenne de 60 pieds, la goélette oscille entre 30 et 150 tonneaux. Équipée de deux mâts portant des voiles auriques, la goélette est avant tout un navire de charge.

L'adoption du fond plat est la principale caractéristique de l'évolution architecturale de ce navire. Le fond plat ne sert pas uniquement à faciliter les chargements et les déchargements, il permet aussi de réduire au minimum le tirant d'eau. Cet avantage est primordial dans les eaux peu profondes de l'estuaire du fleuve puisqu'il est bordé de grandes battures, comme c'est le cas sur la Côte-du-Sud.

L'amélioration des moteurs, qui se manisfeste en particulier par leur allègement, permet, à partir

* *Conservateur au Musée Maritime Bernier*

La goélette «E.C.» du capitaine Euclide Chouinard, vers 1925. Exemple typique des premières goélettes motirisées. ***(Collection Alain Franck).***

Vue du quai de Kamouraska au tournant du siècle. ***(Carte postale vers 1910, collection privée).***

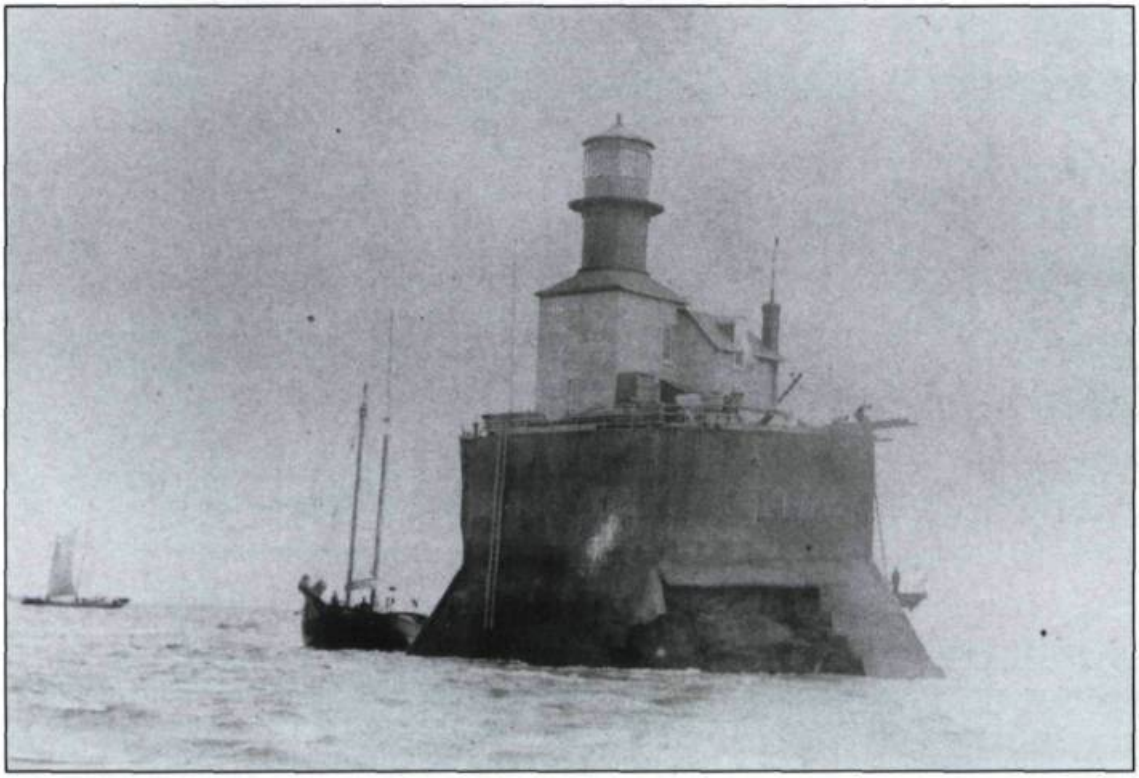
des années 1920, la motorisation de la majorité des goéletttes. La goélette **E.C**, l'ancienne **Julie** du capitaine Euclide Chouinard de Saint-Jean-Port-Joli est l'un des premiers navires de la Côte à recevoir un moteur en 1925. Même s'il poursuit son évolution architecturale avec la motorisation, ce type de navire en bois est toujours construit de manière artisanale, c'est-à-dire fabriqué à partir des techniques traditionnelles transmises d'une génération à l'autre par le geste et la parole.

Une tradition familiale

La goélette est pilotée habituellement par les membres de la famille qui en est propriétaire. Les équipages sont recrutés au sein d'un même village, à l'intérieur du cercle familial ou du cercle d'amis. Très souvent, ce sont les aînés de grandes familles, qui manquent de terres, que l'on retrouve sur ces bateaux. L'apprentissage du métier de navigateur s'acquiert par un travail acharné et plusieurs ont dix à quinze ans de service auprès de leur père ou d'un parent quand ils achètent leur premier bateau. Ainsi, le capitaine Ariste Bélanger de Cap-Saint-Ignace achète de son père en 1868 la goélette **Marie vigilante**, construite quatre ans auparavant au même endroit. Il avait commencé à naviguer avec son père vers 1859.

Bien que la plupart des goélettes puissent travailler à l'échouage, chaque village de la Côte-du-Sud est équipé d'un quai pour faciliter le transbordement des marchandises en plus d'offrir un abri sûr aux navires. Même si le gouvernement fédéral inaugure, à partir du milieu du XIXième siècle, un programme de construction de quais, beaucoup d'entre eux sont l'oeuvre d'entrepreneurs privés ou de commerçants. Mentionnons à titre d'exemple le quai des frères Charles et Jean-Baptiste Taché construit à Kamouraska dans le but de faciliter les échanges commerciaux.

L'embouchure des affluents constitue également de bons mouillages pour les navires ainsi que des endroits privilégiés pour l'hivernage. Chaque rivière représente une voie de pénétration à l'intérieur des terres, ce qui a pour effet de diminuer la distance à parcourir pour atteindre le centre du village. C'est là que l'on retrouve habituellement les nombreuses scieries disséminées le long du fleuve, qui utilisent la force hydraulique pour la transformation de la matière. La production du bois d'oeuvre est une activité importante pour la



Vue du phare de Saint-Roch-des-Aulnaies. Construit en 1904, il fut remplacé en 1920 par un bateau-phare, puis par une bouée. ***(Musée maritime Bernier).***

région puisque ce produit occupe une bonne partie du volume des cargaisons des goélettes. Les sites d'occupation des scieries correspondent souvent à des lieux de construction navale, notamment à Trois-Saumons et Rivière-Ouelle.

Longtemps après l'avènement du chemin de fer de l'Intercolonial sur la Côte-du-Sud, le transport par eau garde sa popularité, tant par la force de l'habitude que par raison d'économie. Au début du XXième siècle, le réseau routier se développe et les premiers camions font leur apparition. Peu à peu, le commerce tourne le dos au fleuve et s'oriente vers ces deux nouveaux moyens de transport.

Même si Montmagny met en chantier des goélettes jusqu'en 1930, la majorité des villages de la région cessent cette activité vers la fin du XIXième siècle. Le cabotage domestique disparaît sur la Côte-du-Sud au moment où la motorisation est introduite à bord des goélettes, un peu avant la Deuxième Guerre mondiale. Seules certaines paroisses de l'estuaire comme celles de Charlevoix restent fidèles au commerce par le fleuve et continuent de se ravitailler par goélettes. De nos jours, les goélettes sont tout a fait disparues des eaux du Saint-Laurent.

Certes rien n'a survécu de cette vie maritime extrêmement dynamique, sauf la technologie ancienne qui, elle, a subsisté jusqu'à nos jours avec la construction des dernières goélettes à moteur. C'est toute une civilisation oubliée, qui a marqué le développement de la Côte-du-Sud et de la vallée du Saint-Laurent, dont il s'agit aujourd'hui de préserver la mémoire. ♦

Jean Côté
Gilles Bolduc
Gaétan Dumas
Serge Gosselin
Michel Richard

JEAN COTE & ASSOCIES
ARCHITECTES m.O.A.Q.

171 rue St-Paul, espace 101,
Québec (Qué.) G1K 3W2 Tél.: (418) 692-0861

Restaurant
Café de la Paix

44, Des Jardins, Québec G1R 4L7 Tél.: 692-1430

Spécialités: Cuisine française et Fruits de mer
1000 pieds du Château Frontenac

Air Climatisé

Membre: American Express
CAA Master Charge AAA