

Les chantiers navals de Kamouraska à L'Isle-Verte

Lynda Dionne et Georges Pelletier¹

Après la conquête anglaise de 1759, les seigneuries en aval de Québec le long du fleuve Saint-Laurent ont connu un accroissement démographique important. Avec l'arrivée de nouvelles familles, des marchands ont commencé à assurer le ravitaillement de cette population dispersée. Cette situation créa une demande croissante pour des bateaux, afin de déplacer les familles, de transporter leurs biens et d'assurer leur approvisionnement. Aux alentours de Québec, plusieurs chantiers navals, déjà en activité sous le Régime français, ne suffisaient pas à répondre à une plus forte demande. Ainsi, de nombreux chantiers plus ou moins éphémères sont apparus dans la plupart des

paroisses riveraines situées le long de cette grande voie de navigation qu'est le Saint-Laurent. Jusqu'ici, les études qui se sont penchées sur cette industrie dans l'estuaire du Saint-Laurent se sont attardées aux chantiers des régions de Charlevoix, L'Islet et Matane². Pourtant la région du Bas-Saint-Laurent qui va de Kamouraska à l'Isle-Verte a connu également une industrie navale assez importante entre le xviii^e et le xx^e siècle. Le présent article s'intéresse précisément à l'établissement de ces chantiers moins connus, en mettant notamment à profit les archives de la maison de la Trinité (port de Québec) et les greffes des notaires de la région.



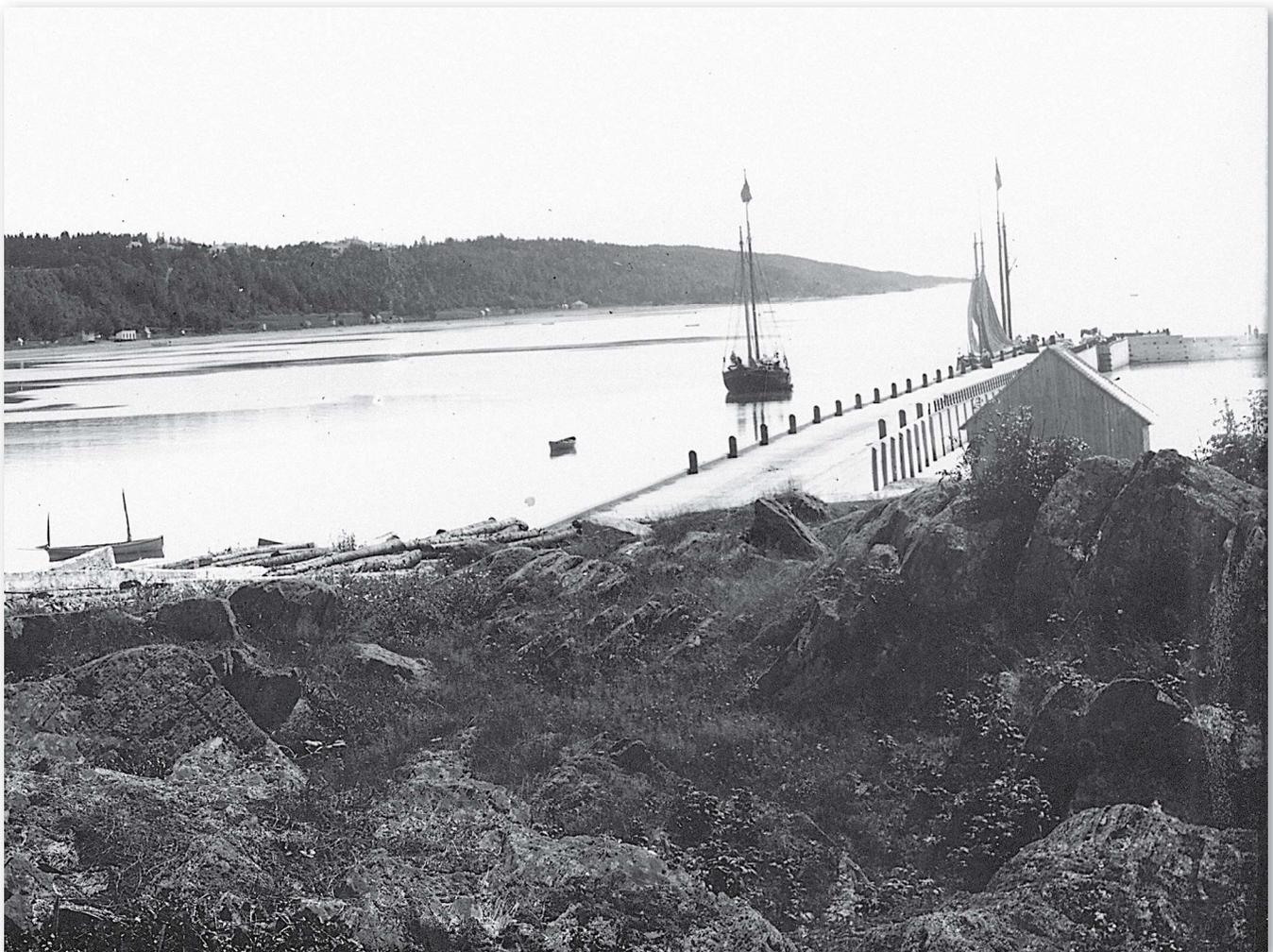
Vers 1885, une goélette est en attente de chargement dans le havre de la rivière du Loup. Sur les deux rives, près des quais, se construisaient des bateaux de différents tonnages.

Archives photographiques de la Société d'histoire et généalogie de Rivière-du-Loup.

Rappelons avant toute chose que le développement des seigneuries de l'Est-du-Québec contribua à attirer, parmi les colons, des menuisiers, des scieurs et des forgerons qui ont aidé à la construction de maisons, de bâtiments de ferme, d'églises, de moulins à farine et à scié. Certains charpentiers se spécialisèrent dans l'assemblage de goélettes, de chaloupes et de bateaux de différents tonnages (barges, chalands, bricks, brigantins ou sloops). Ces constructeurs de vaisseaux, les April, Roy dit Desjardins, Chouinard, Raymond, Fraser et autres, naviguaient aussi sur le fleuve. Au cours du XIX^e siècle, ces hommes ont contribué au développement de leur paroisse et de leur région.

Le charpentier de navires

Entre le village de Kamouraska et celui de L'Isle-Verte, les marchands ou navigateurs engageaient des charpentiers de navires d'expérience, dont certains venaient de Charlevoix ou de Québec³. Dans d'autres cas, les constructeurs étaient des capitaines ou des navigateurs connaissant le fleuve et sachant quel type de voilier convenait le mieux aux conditions particulières de sa navigation. Ils taillaient une maquette (demi-coque) à l'échelle et, bien souvent, ils se servaient de leur expérience pour bâtir des bateaux ainsi que pour effectuer des radoubs de voiliers vieillissants ou naufragés⁴.



L'arrivée de la goélette *Notre Dame du Bon secours* au quai de Cacouna vers 1890. Ce voilier a été construit par le navigateur Elzéar Verret dans le havre de la Fontaine Claire à Cacouna, en 1868.

Photo: Ernest Mercier, coll. des auteurs.

Au XIX^e siècle, la région du Bas-Saint-Laurent était propice à la construction navale, puisque ses grands territoires forestiers étaient notamment pourvus en bois approprié à l'assemblage des membrures des voiliers. En forêt, le charpentier de vaisseaux, qui s'était entendu avec des propriétaires de lots, marquait les arbres parfaitement sains pour une utilisation précise selon les différentes pièces du navire⁵. Une équipe de bucherons coupait de majestueux pins pour les mâts, et des épinettes rouges (mélèze), merisiers, bouleaux ou érables pour les charpentes et les bordés. Les arbres courbés et les « genoux d'arbres⁶ » ou racines de cèdre ou d'épinette rouge que l'on déterrait étaient utilisés pour la fabrication de membrures (structures). Après la coupe du bois, une équipe de charretiers transportait les troncs jusqu'au chantier situé aux abords du fleuve.

Selon les ententes parfois passées devant un notaire, le constructeur de navires était rémunéré 5 chelins par jour de travail⁷. Ce dernier devait engager un « nombre d'ouvriers suffisants et rendre ladite goélette faite & parfaite⁸ ». Pendant le temps de la construction, le charpentier en chef se chargeait de « nourrir, coucher et loger » à ses frais les scieurs de long, les menuisiers et les calfats. Il avait à fournir lui-même tous les matériaux nécessaires à la construction, à l'exception du fer et des clous normalement livrés par le marchand ou le navigateur avec lequel il avait signé le marché⁹. Parfois, le constructeur pouvait utiliser des pièces qu'il avait récupérées de bateaux naufragés. L'installation de moulins à scie alimentés par le pouvoir hydraulique fut donc une étape essentielle pour permettre au maître charpentier de navires de débiter le bois de construction nécessaire à son chantier. Le charpentier s'entendait alors avec un scieur pour préparer « bien & dument suivant les dimensions qui lui seront données¹⁰ » tout le bois nécessaire pour « membrer, border, doubler ou veugler » la goélette qu'il voulait bâtir¹¹.

Les premiers moulins à scie

Dans les seigneureries de Kamouraska, de L'Islet-du-Portage, de Verbois, de la Rivière du Loup¹², de LePare (Cacouna) et de L'Isle Verte, des moulins à scie verticale, dite « à châsse », furent établis dès le XVIII^e siècle aux abords de la plupart des rivières et de certains ruisseaux drainant les terres. L'eau emmagasinée par un barrage remplissait les godets d'une roue pour mettre en marche les mécanismes des

scies verticales afin de débiter les billots en madriers. Dans chaque fief, les seigneurs allouaient un terrain pour installer un moulin à scie moyennant le paiement d'une somme en argent ou en bois de sciage. De construction modeste, ces moulins ne fonctionnaient que de deux à trois mois par année, en période de crue, au printemps et à l'automne.

Vers 1766, l'eau de la chute de la rivière Kamouraska, située au troisième rang, mettait en branle le moulin à farine de la seigneuresse Marie-Louise Descharnay, puis une vingtaine d'années plus tard, celui de son gendre Pascal Taché avec une scierie annexée¹³. Sur le même rang, à l'ouest, un affluent de la même rivière faisait fonctionner vers 1780¹⁴ un moulin avec un atelier à l'étage afin de préparer le bois des habitants. En 1816, un agriculteur a vendu sa scierie érigée sur l'un des méandres de la rivière Kamouraska, au deuxième rang¹⁵. Neuf ans plus tard, deux autres moulins débitaient du bois près d'une chute de la rivière Goudron¹⁶. Toutes ces scieries, et bien d'autres, ont aussi produit des planches et des madriers pour des charpentiers de vaisseaux de Saint-Louis de Kamouraska.

À Saint-André, dans les fiefs de L'Islet-du-Portage et de Verbois, plusieurs moulins à scie à châsse ont été érigés aux abords des rivières Petit-Sault (aujourd'hui Rankin), Fouquette, et des Caps afin de fournir du bois aux agriculteurs, menuisiers, marchands et constructeurs de goélettes. En 1754, un premier moulin à scie avait été bâti pour le seigneur Pierre Claverie, afin de commercer le bois de ses forêts de pin¹⁷. Dans les premières décennies du XIX^e siècle, d'autres moulins ont été érigés sur le premier rang pour les seigneurs Malcolm Fraser et ses fils Alexandre et Joseph¹⁸. En 1836, le moulin de la Pointe-Sèche, près de la chute du Petit-Sault, a produit des madriers pour le chantier naval de l'armateur de Québec John Saxton Campbell, qui avait acquis la seigneurie de L'Islet-du-Portage¹⁹.

Sur le domaine du fief de la Rivière du Loup, la scierie située près du dernier « sault » annexée au moulin à farine du seigneur Alexandre Fraser a permis aux constructeurs de vaisseaux de préparer le bois pour les membrures, la coque et les madriers du pont. Près du havre où accostaient les voiliers, ce moulin équipé de « deux scies, deux marteaux, une pince, quatre chariots de fer et un quant hook, une chaîne

de fere de trois brasses de long, [...] un cable pour haller les pièces au dit moulin», débita le bois pour le charpentier de bateau Joseph Miville-Deschêne²⁰, puis pour les constructeurs Joseph April et ses fils²¹. À l'ouest de la seigneurie, entre 1816 et 1843, il y eut aussi un moulin à scie aux abords du ruisseau des Bois Brûlés (Saint-Patrice) qui a appartenu pendant quelques années au charpentier de navire George April, fils de Joseph²².

Dans la seigneurie LeParc de Cacouna, la petite rivière du Loup, qui serpente dans les champs entre le premier et le deuxième rang, a alimenté les mécanismes de trois moulins à scie²³. Des menuisiers et scieurs y préparèrent du bois pour la construction de maisons et de granges. Faisant le commerce d'aliments de base, de chaux et de bois, les frères Simon et Jean-Roch Talbot ont fait préparer des madriers pour la construction d'un bateau en 1825²⁴.

Sur le territoire du fief de L'Isle Verte, trois cours d'eau ont fait tourner les roues à godets de moulins à scie. Sur le premier rang, « la petite rivière de l'isle verte » (rivière à Girard) était un site intéressant avec ses rives rocheuses qui n'exigeaient pas la construction d'un grand barrage. En 1778, le scieur « Tibodo » débitait du bois dans son moulin pour les agriculteurs²⁵. Près de la chute du Petit-Sault, les pilotes Ambroise et Joseph Dumas ont fait bâtir vers 1813 une scierie annexée à leur moulin à farine²⁶. Accolés à un coteau face au fleuve, ces deux bâtiments seront reconstruits une dizaine d'années plus tard. À la même époque, près du moulin seigneurial de Jean-Baptiste Côté, la rivière Verte faisait aussi fonctionner la scierie de Louis Bertrand et celle du coseigneur Régis Garon. Les deux marchands produisaient des planches pour le commerce²⁷.

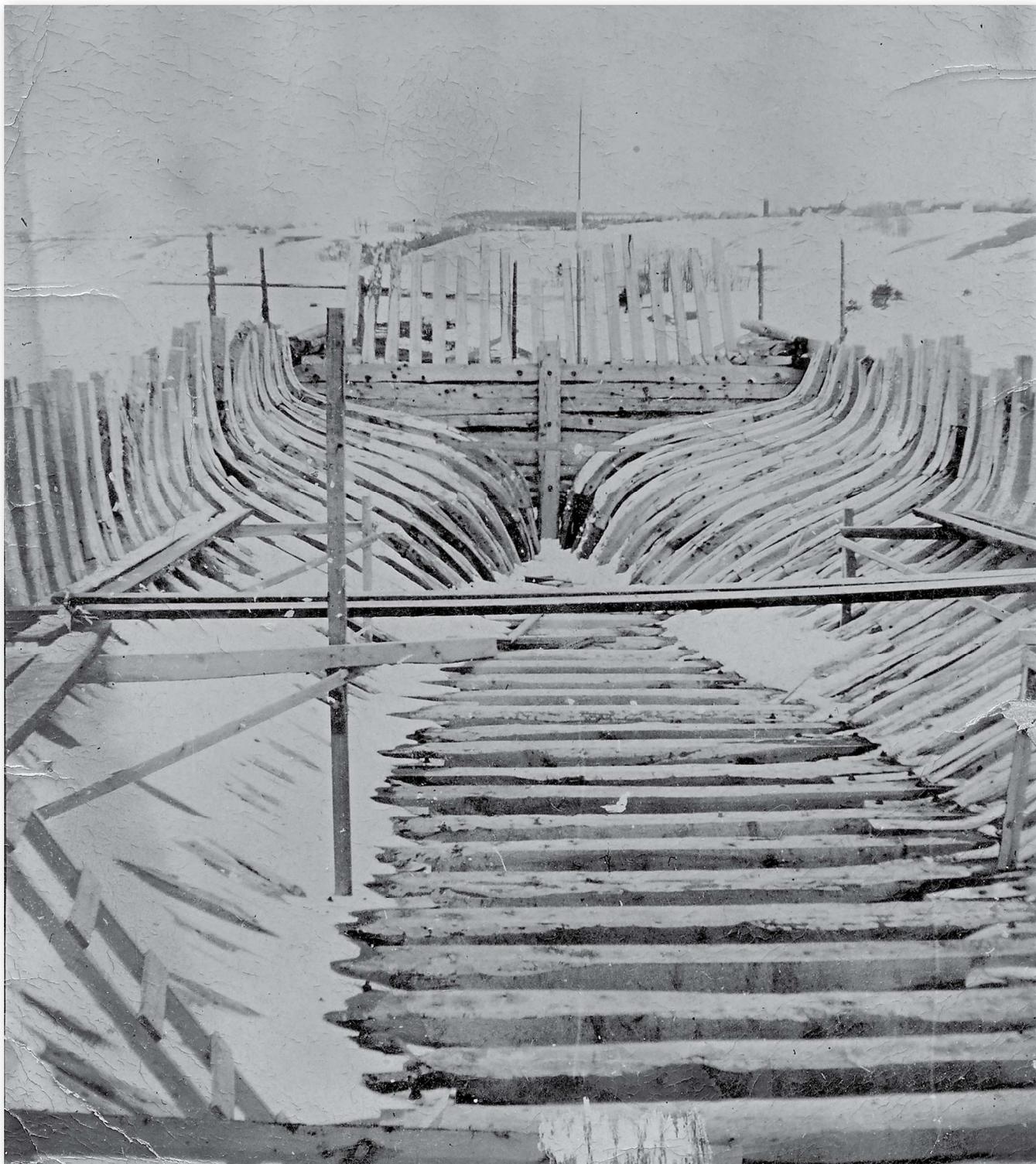
Les chantiers navals

Les chantiers navals qui se sont développés dans la région au cours du XIX^e siècle étaient généralement installés sur une simple grève, près d'un quai ou encore à l'embouchure des rivières. On en retrouvait, par exemple, à l'embouchure des rivières Kamouraska, des Caps, du Loup ou Verte, sur la Pointe Saint-André (« l'islet du Portage ») ainsi que dans les anses des Trois-Ruisseaux, de la Fontaine Claire ou des Pointes à Moreau et à la Loupe. Placés sur le haut du rivage, aux mêmes endroits où l'on hivernait les goélettes, ces chantiers se trouvaient à l'abri des

glaces et des grandes marées. Au cours de l'hiver, pendant que la navigation était interrompue sur le fleuve, c'était le temps pour les charpentiers en chef d'entreprendre avec les scieurs de long, les menuisiers, les manœuvres et les calfats, la construction de navires qui leur avait été commandés.

Le charpentier de navire supervisait le travail des hommes qui devaient d'abord bâtir une rampe ou un lit de lancement²⁸. Puis, sous ses directives, les ouvriers se mettaient à l'œuvre pour fabriquer, suivant la maquette élaborée par le charpentier, les pièces de la quille, de l'étrave, de l'étambot, de la grand'barre, de l'aiguille et des membrures²⁹. Les ouvrages de débitage revenaient au scieur de long qui préparait les morceaux de la structure en utilisant « tant le bois franc que le bois mou³⁰ ». Habituellement, le travail de sciage se faisait à deux hommes : un en haut du chevallet, ou tréteau, et l'autre en bas. Le scieur de long taillait deux faces planes sur les morceaux de bois afin de faciliter le traçage par le chef de chantier des courbes des membrures selon les gabarits. Ces pièces étaient ensuite dégrossies à l'herminette et à la hache par les menuisiers³¹. Ces derniers se servaient aussi de « terrières, vrilles et scies de travert³² ».

Par la suite, le maître charpentier dirigeait les manœuvres d'assemblage des pièces. Avec ses ouvriers, il plaçait en premier lieu la quille : « cette première pièce est au navire ce que la colonne vertébrale est au corps humain³³ ». L'équipe montait ensuite au fur et à mesure des échafauds pour assembler les membrures. Sur le site, il arrivait aussi que l'on installât une forge pour façonner certaines pièces de fer, dont « la ferrure de haubans et de mature ainsi que la "gournaille", c'est-à-dire les fiches et les boulons de fer³⁴ ». On aménageait aussi une chaufferie pour faciliter la pose des madriers de bordé. Suivait ensuite le travail des calfats, essentiel pour rendre le bateau étanche, puis les menuisiers redoublaient la coque avec la pose à l'intérieur du « veuglé » en madriers³⁵, avant de livrer le voilier « bien dûment à dire d'experts & gens à ce connaissans »³⁶. C'est lors de grandes marées que l'on mettait à l'eau le bateau. En dernier lieu, les hommes procédaient au gréement du voilier avec l'installation de ses mâts, y compris le beaupré, les vergues et les bômes (« baumes »), de même que des « manœuvres courantes et dormantes, agrès, appareils et autres choses en dépendant³⁷ ».



Lors de la construction d'une goëlette par la famille Michaud de Trois-Pistoles, les charpentiers avaient mis en place les membrures.
Source: Léopold Côté, coll. des auteurs.

La construction navale à Kamouraska

Le village de Kamouraska fut probablement le plus actif de la région en termes de construction navale aux XVIII^e et XIX^e siècles : il se spécialisa notamment dans la fabrication de goélettes. Entre 1779 et 1873, ce sont plus de 31 voiliers qui ont été bâtis près des quais ou à l'embouchure de la rivière Kamouraska par les familles April, Roy dit Desjardins, Chartier, Béchar, Mouton, Mathers, Michaud, Raymond et autres. Ceux-ci établirent des chantiers en plein cœur du village, à proximité des quais et de l'église Saint-Louis, ou encore près du manoir seigneurial, à l'embouchure de la rivière Kamouraska. Un des premiers bateaux à être mis à l'eau fut le sloop *Saint-Jean*, en 1779 : la goélette *Elizabeth*, lancée en 1796, fut pour sa part la dernière construction du XVIII^e siècle. Au cours des décennies 1810 et 1820, plusieurs goélettes ont été construites, dont la *Marie Sophie* en 1812, la *Kamouraska* en 1823, la *Saint-Laurent* en 1828. Au total plus d'une dizaine de goélettes ont ainsi été construites durant ces vingt années³⁸.

Certains voiliers ont aussi été bâtis pour des navigateurs et des marchands de l'endroit. Au printemps 1838, les charpentiers de navires ont assemblé les membrures et la coque de la *Ceres* pour le négociant et seigneur Amable Dionne, tandis qu'en 1856, ils ont construit la *Caroline* pour le marchand Pierre Dessaint dit Saint-Pierre : huit ans plus tard, la *Félicité* fut livrée au même marchand. En 1864, le commerçant Louis Miller a fait bâtir la *Notre Dame de Saint-Louis*. C'est à l'été 1873 que la dernière goélette, la *Providence*, fut construite à Kamouraska³⁹.

Saint-André et ses charpentiers de vaisseaux

Sur le territoire de cette paroisse regroupant les seigneuries de L'Islet-du-Portage et de Verbois ont coexisté plusieurs chantiers navals, dont ceux de la Pointe-Sèche, de la rivière des Caps, et de la Pointe Saint-André. Entre 1825 et 1870, les navigateurs, capitaines et charpentiers d'une même famille, les Roy dit Desjardins (Joseph, David, Ignace et Antoine) de la Pointe-Sèche, ont bâti treize bateaux en bois de 46 à 85 pieds de longueur. Le premier a été la *Marie Désirée*,



En 1940, les goélettes motorisées *J. B. Anna* et *Comté Charlevoix*, en attente de chargement près des quais de Kamouraska.

Photo: Jeanne Dupuis, coll. des auteurs.

en 1825, puis la *Marie Espérance*, en 1834, et la *Marie Reine*, neuf ans plus tard. Dans la décennie de 1850, les Roy dit Desjardins ont assemblé les membrures et les coques de huit goélettes et brigantins, entre autres la goélette *Sainte-Croix* en 1850, le brigantin *Progress* en 1852 (vendu à Bristol en Angleterre) et la goélette *Providence* au cours de la même année. Le dernier voilier construit par cette grande famille de navigateurs a été la goélette *Audora* en 1870⁴⁰.

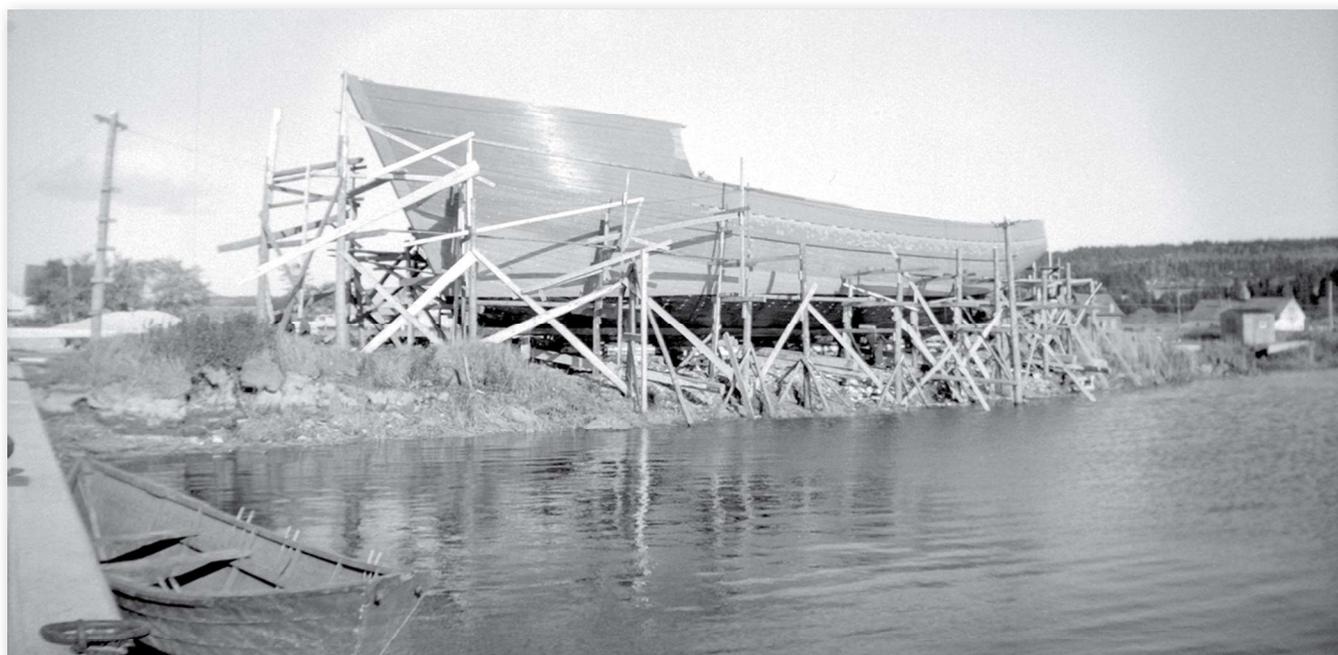
À Saint-André, d'autres charpentiers de navires ont aussi bâti de robustes goélettes en bois de 45 à 54 pieds de longueur, au chantier de la rivière des Caps ou à celui de la Pointe Saint-André («l'Islet du Portage»). Une douzaine de voiliers y ont été lancés, dont certains ont été construits par François ou Georges April, soit la *Marie Priscille* en 1839, la *Saint-André* en 1849 et le brick *Timiscouata* en 1852. Le constructeur Jean-Baptiste Chartier, quant à lui, a construit la goélette *Princesse Royale* en 1842, puis la *Marie Courageuse* deux ans plus tard. Le navigateur Flavien Lapointe a assemblé deux brigantins, la *Flavien* en 1854 et la *Dorine* deux ans plus tard. Ces voiliers servaient surtout au transport des marchandises entre la région et la ville de Québec⁴¹.

John Saxton Campbell et son chantier naval

Après avoir acheté le fief de L'Islet-du-Portage en 1835, le nouveau seigneur John Saxton Campbell en exploita les ressources forestières. Les «pinières» de grands pins étaient alors recherchées pour la fabrication de mâts et de goudron. Cet armateur de Québec installa à la Pointe-Sèche un chantier naval. Sous la direction du maître charpentier de bateaux Antoine Ernst⁴², des ouvriers (près d'une quarantaine) travaillaient à la réparation⁴³ et à la construction de bateaux à voile. Sur ce site, un entrepôt avait été érigé ainsi qu'un grand quai (1500 pieds de long) en bordure du fleuve. Au large, une jetée, ou môle, de deux cents pieds accueillait les grands voiliers de différents tonnages. Malheureusement, il a été impossible d'identifier les noms exacts de ces navires dans les archives de la maison de la Trinité. En effet, cet armateur possédait aussi un chantier naval à Québec et à l'enregistrement de ses navires au port de Québec, le lieu de leur fabrication n'était jamais précisé⁴⁴.

Le chantier naval du havre de la rivière du Loup

Avec ses marées, l'embouchure de la rivière du Loup constituait un port naturel privilégié pour le lancement des bateaux, et plus d'un maître charpentier



En 1942, le notaire Georges Côté fit construire sa goélette motorisée la *Saint-Jean*, près du quai Narcisse à Rivière-du-Loup.

Musée du Bas-Saint-Laurent, Rivière-du-Loup, Fonds J.-Adélard Boucher, Jab0577a.

s'y intéressa pour bâtir des bateaux de différents tonnages. En 1809, on sait qu'un charpentier assembla un premier bateau dont le nom et la nature restent cependant inconnus. Cinq ans plus tard, Jean-Baptiste Miville dit Deschêne construisit la goélette *Choyenne*. Son frère Joseph, qui pratiquait le même métier dans la paroisse de Saint-Patrice, obtint en 1818 le bail du moulin à scie sur le domaine d'Alexandre Fraser. Il y débita le bois nécessaire pour bâtir sa goélette *Louise Anne*⁴⁵.

Dans la première moitié du XIX^e siècle, plusieurs bateaux à voiles ont été construits ou réparés dans le havre de la rivière du Loup. Le capitaine Joseph April (anciennement de Kamouraska) et ses fils Georges, François et Joseph junior y ont assemblé des goélettes, des brigantins et des bricks dans leur chantier du havre et dans celui de l'anse aux Trois Ruisseaux (à Saint-Patrice). En octobre 1825, le maître marinier Joseph April a construit avec ses fils un bateau pour l'armateur de Québec John Saxton Campbell⁴⁶. Deux ouvriers du faubourg Saint-Roch, Louis Gingras et Louis Bertrand, ont été embauchés pour étancher la coque. Pendant cinq mois, de la première semaine de février jusqu'au 7 juin, les « calfateurs » s'activaient de cinq heures du matin à sept heures du soir. L'année suivante, en juin, un autre grand voilier a aussi été bâti pour l'armateur Campbell. Huit « calfateurs » et charpentiers du faubourg Saint-Roch se sont engagés à travailler en bons ouvriers sous la direction de Joseph April⁴⁷.

Dans leurs deux chantiers de la rivière du Loup, les constructeurs April ont lancé notamment la *Héloïse*, en 1828. Quatre ans plus tard, ils mirent à l'eau la *Catherine Hunter*, puis la *Veloce* en 1847. Ces artisans expérimentés ont aussi assemblé les membrures et les coques de plusieurs bateaux à Kamouraska, Saint-André, Québec, Tadoussac, Matane et ailleurs. Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, d'autres charpentiers de vaisseaux, soit Barthélémy Charest, Germain Deschênes, Israël Raymond, Jean-Baptiste Deslauriers, Vital Charest et Richard Duguay, ont construit à Rivière-du-Loup au moins 19 goélettes, quelques yachts et vapeurs⁴⁸.

Sur la rive ouest de la rivière, près du quai Fraser (Caldwell), de nombreux chalands ou barges, généralement d'une longueur de 48 pieds sur 16 pieds de largeur, ont été assemblés pour transborder des madriers. Ces pièces de bois étaient produites dans

l'imposante scierie d'Henry John Caldwell, érigée en amont sur la rivière du Loup. Entre 1822 et 1853, ces chalands chargés de bois sortaient de l'estuaire de la rivière pour rejoindre les voiliers océaniques ancrés au large de la Pointe⁴⁹.

Les goélettes de Cacouna

Demeurant au lieu-dit *Bord de l'eau* à Cacouna et dans la rue du Quai (Fontaine Claire), des navigateurs et capitaines de goélettes se sont faits charpentiers afin d'assembler des coques de voiliers. À l'automne 1825, Barthélémy Charest, qui avait installé son chantier naval à la sortie de la rivière du Petit Moulin près de la Pointe à Moreau, lança la *Marie Catherine*. À la Fontaine Claire, port naturel de Cacouna, trois autres goélettes ont été bâties, dont la *Notre Dame de Bonsecours* par le forgeron et capitaine Elzéar Verret en 1868, puis la *Marie Victoria* quatorze ans plus tard par le menuisier Firmin Paradis. Ce dernier y assembla aussi la dernière goélette, la *Marie Bertha*, à l'été 1887⁵⁰.

Les chantiers navals de L'Isle-Verte

Au village de L'Isle-Verte et à la Pointe à la Loupe, plusieurs capitaines, charpentiers de navires et menuisiers, comme Joseph Hamel, Pierre Maclure, Jean-Baptiste Fournier, David Cayouette, Jonathan Frescowthick, Joseph Mignault, Olivier Martin, Paul Côté et Narcisse Lévesque, ont construit entre 1818 et 1900 trois sloops et dix goélettes. Ces dernières mesureraient de 36 à 66 pieds de longueur et possédaient deux mâts. Ce fut le cas, entre autres, de la *Trompeuse* (1818), de la *Marie Louise* (1832), de la *Joseph Amélie* (1836), de la *Mary Jane* (1847), de l'*Isle Verte* (1857) et de la *Clerina* (1894). Certains voiliers ont été construits pour des marchands de l'endroit, comme ce fut le cas de la *Caroline*, en 1847, pour Louis Bertrand, et la *St-Joseph*, en 1881, pour la Charles Bertrand & Co.⁵¹

Après l'implantation en 1842 de l'importante industrie de sciage des associés Price, Caldwell et Bertrand le long de la rivière Verte, on expédia pendant quinze ans un grand nombre de madriers de pin et d'épinette vers l'Europe. Afin de transborder tout ce bois scié, du quai de la rivière Verte jusqu'aux voiliers océaniques ancrés à l'est de l'île Verte, des arrimeurs ou débardeurs utilisèrent des barges, des sloops et des goélettes construits localement⁵².

L'île Verte et ses navigateurs

Demeurant sur l'île Verte, les familles Fraser, Côté, Lévesque, Marquis, Lindsay, Dionne, Simard, Grandmaison et autres avaient à traverser régulièrement le bras de mer les séparant de la terre ferme. Avant l'érection de la paroisse Notre-Dame-des-Sept-Douleurs en 1874, ces insulaires devaient se rendre dans les paroisses limitrophes de Cacouna et de L'Isle-Verte pour chaque baptême, mariage ou sépulture. L'hiver, un pont de glace les désenclavait, mais au cours des autres saisons, le voyage se faisait à la voile ou à la rame⁵³.

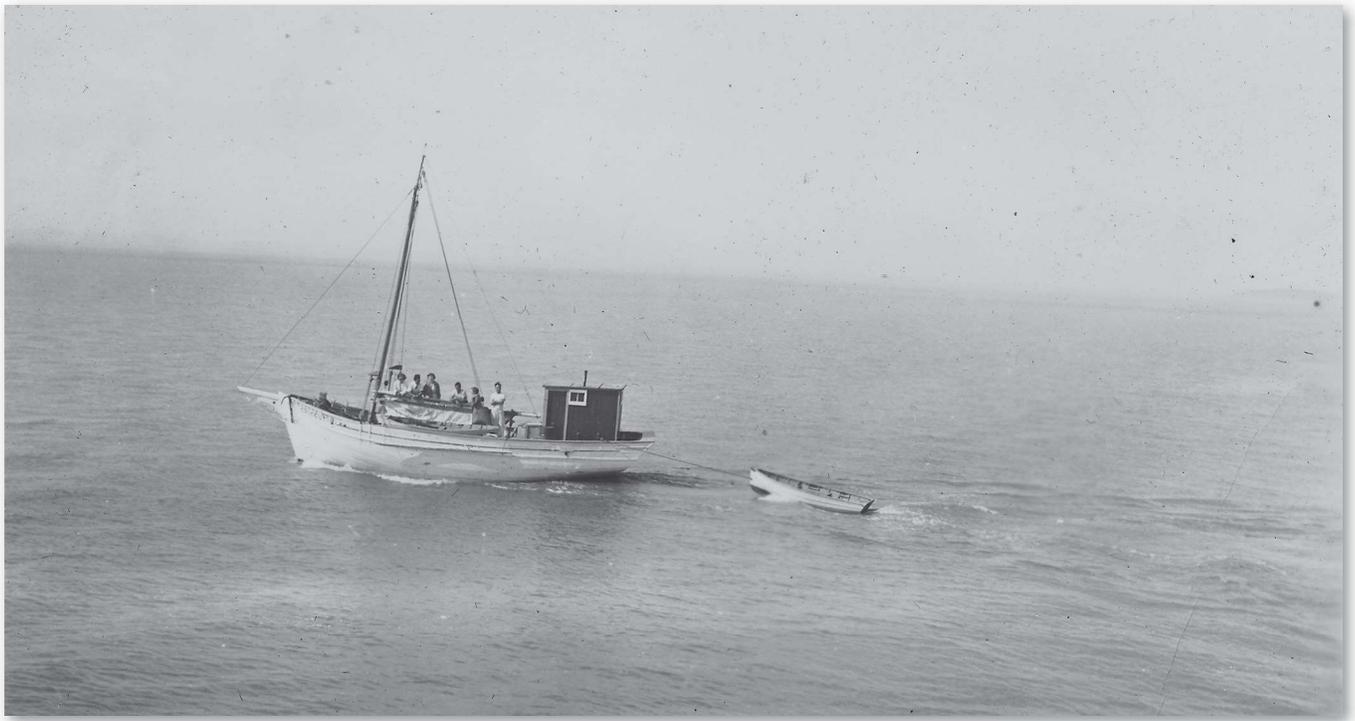
Aux ^{xix}e et ^{xx}e siècles, ces pêcheurs-agriculteurs installèrent, du côté sud de l'île, de petits chantiers sur le haut du rivage pour construire des chaloupes, des chalands, des barges, des yachts, de petites goélettes ou des sloops⁵⁴. Ainsi, à l'été 1859, le navigateur Nicolas Côté lança la *Marie Canadienne*. En 1896, Lazare Michaud assemblait les membrures de la coque du sloop *L'Ange*. Puis, trois ans plus tard, au printemps, Adolphe et Trefflé Fraser ont construit la petite goélette *St-Charles*. Ces bateaux et bien d'autres

ont principalement été utilisés pour ravitailler les familles ou pour expédier du poisson frais ou salé, des patates, puis du bois à pâte et de la mousse de mer⁵⁵.

Chaque famille avait sa chaloupe ou son chaland sur le rivage, le long des pêches à fascines ou près des quais. Les insulaires s'en servaient aussi pour aider les naufragés ou pour récupérer les cargaisons de bateaux échoués. Certains capitaines de l'île Verte se spécialisèrent dans les excursions sur le fleuve. Ainsi, ces derniers amenaient des groupes de personnes visiter un phare, une île ou tout simplement faire un pique-nique. Vers le milieu du ^{xx}e siècle, de plus en plus de ces petits bateaux furent motorisés⁵⁶.

Conclusion

Au ^{xix}e siècle, de nombreux voiliers ont été construits dans les chantiers des villages côtiers de Kamouraska à L'Isle-Verte. Les capitaines ou navigateurs ravitaillaient la région en denrées sèches, étoffes, vaisselles et objets de tous genres. Avant de remonter le fleuve vers Québec, les marins remplissaient les cales des bateaux de produits locaux comme du poisson



Départ en excursion du voilier *Taxi Alice* du capitaine Lévesque de l'île Verte, du quai de la Pointe de Rivière-du-Loup.

Photo: Jeanne Dupuis, coll. des auteurs.



Lancement de la goélette motorisée *Saint-Jean*, à l'automne 1942.

Photo : Roger Dubé, coll. des auteurs.



Le caboteur *Mon Rêve* du capitaine Chartier à la sortie de la rivière du Loup, vers 1970.

Coll. Richard Côté.

frais ou salé, du lard, du beurre, des patates, des grains, du bois et autres marchandises. Dès 1860, l'installation d'une ligne de chemin de fer (le Grand Tronc puis L'Intercolonial) sur la rive sud du Saint-Laurent facilita le transport, hiver comme été. L'acheminement des produits par bateaux diminua progressivement jusque dans les années 1950. Seulement quelques rares goélettes ont été construites dans la région étudiée au xx^e siècle.

Durant la Deuxième Guerre mondiale, une goélette motorisée, la *Saint-Jean*, a été bâtie près du quai Narcisse dans le havre de Rivière-du-Loup. Des aînés de l'endroit se souviennent encore d'avoir assisté à

son lancement. En juin 1994, le notaire Georges Côté, son ancien propriétaire, nous a relaté avec grande fierté la construction de son caboteur dont il avait acquis les plans. En 1942, il avait engagé huit hommes pour entreprendre ce chantier. Le notaire avait acheté les mâts et le moteur d'une goélette naufragée sur l'île Verte, la *Ellen & Mary*, ainsi que le bois récupéré d'une goélette récemment bâtie à Trois-Pistoles dont le ber de lancement s'était effondré.

Dans cette région, un des derniers bateaux en bois a été construit par Achille Chartier. Entre 1965 et 1968, il a assemblé le *Mon Rêve* dans la cour de son atelier de la rue Bellevue, à Rivière-du-Loup. Descendant

d'une famille de marin, Achille Chartier avait récupéré et accumulé du bois pendant près de vingt-cinq ans afin de bâtir ce petit caboteur, mi-chalutier, mi-bateau de croisière. N'ayant pas un plan précis, il utilisa une maquette conçue par un bâtisseur légendaire du Saguenay, le père Boudreau⁵⁷.

Glossaire des termes techniques employés

Définitions tirées de Michel Desgagnés, *Les Goélettes de Charlevoix*, op. cit., p. 143-151.

Aiguille: allonge de poupe contre la jaunière.

Beaupré: mat incliné et quelquefois horizontal placé à l'avant du navire.

Ber de lancement: lit de lancement.

Bôme: (de l'anglais) 1 – vergue inférieure d'une voile aurique (ou voile goélette) 2 – mât de charge.

Bordé: 1 – ensemble du revêtement étanche formant l'enveloppe extérieure d'un navire. 2– Portion de ce revêtement définie par sa position (comprenant plusieurs virures ou parties de virures): bordé de pont, bordé de pavois, bordé de muraille ou des hauts, bordé de bouchain, bordé des fonds, bordé de diminution, à l'avant et à l'arrière. 3– Par confusion avec le précédent, mais de plus en plus usuellement, synonyme de bordage, planche épaisse ou madrier.

Étambot: Forte pièce de bois, réunie à la quille, et qui forme arête dans la partie basse de l'arrière du navire.

Étrave: Forte pièce de bois, réunie à la quille, et qui forme arête à l'avant du navire.

Genoux d'arbres: (bouchain) partie arrondie d'un navire comprise entre les fonds sensiblement horizontaux et la muraille sensiblement verticale. (note des auteurs: On choisissait la base du tronc d'un arbre avec ses racines que l'on déterraient pour former la courbe.)

Gournailles: Cheville cylindrique en bois dont on se sert pour lier entre elles certaines pièces de bois.

Grand'barre: Ensemble de grosses pièces de bois qui, appuyées l'une sur l'autre, sont installées transversalement sur le contre-étambot et relient les estains.

Membre: Poutre qui placée dans un plan transversal et reliée à la quille par la varangue, soutient le bordé et le veuglé, reçoit les baux des ponts, formant l'ossature du navire. (membrer action de placer des membres)

Membrure: Ensemble de la grosse charpente d'un navire, ou ensemble des membres, des couples, formant l'ossature du navire.

Quille: Forte et longue pièce de bois, ou réunion de pièces ajustées, sur laquelle on fixe les varangues, l'étambot et l'étrave, et qui est la première pièce maîtresse de la charpente d'un navire, dont elle est l'épine dorsale.

Veuglé: 1 – (vaigre) Planche épaisse ou madrier recouvrant par l'intérieur la membrure d'un navire en la croisant et la fortifiant. 2– (vaigrage) Ensemble des planches ou madriers formant l'enveloppe intérieure d'un navire. (veugler: action de poser le veuglé).

Vergue: Long espar disposé perpendiculairement aux mâts et servant à porter la voile qui y est fixée. Vergue de hune, de misaine. (Tiré du dictionnaire d'*Antidote*)

Notes des auteurs

Naufragé: se dit d'une goélette ayant été brisée lors d'une collision ou s'étant échouée sur un récif. Si les sauveteurs réussissent à la faire flotter et à l'amener jusqu'à un chantier maritime, les charpentiers peuvent alors remplacer les pièces de bois brisées, la démonter pour la réparer, à condition que les coûts des travaux ne surpassent pas le prix de construction à neuf.

Radoub: réparation de navires. Avec le temps, certaines pièces du navire devaient être remplacées parce qu'elles étaient pourries ou affaiblies. Ces réfections étaient assez souvent effectuées par un charpentier de navire lorsque la goélette était en « hivernement ».

La plupart des informations du présent article ont été tirées d'un livre en préparation sur l'histoire des moulins à farine et à scie de la région de La Pocatière à celle de Trois-Pistoles (à paraître en 2024).

Notes

- 1 Lynda Dionne (retraîtée de l'enseignement) et son conjoint Georges Pelletier (ingénieur forestier retraité) s'intéressent à l'histoire depuis plus de trente ans. Ils ont publié au cours des années les résultats de leurs recherches dans différents articles de revues et quelques livres qui traitent de la forêt, de la villégiature, de la navigation et de l'histoire de leur village Cacouna.
- 2 Voir Marie-Andrée Massicotte, «Au gré du fleuve et de l'histoire. La petite navigation côtière dans notre région», *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, vol. XI, n° 4, juin 1986, p. 99-123, Alain Frank, *Les goélettes à voiles du Saint-Laurent*, Québec, Musée maritime Bernier 1984; et Michel Desgagnés, *Les goélettes de Charlevoix*, Ottawa, Leméac, 1977.
- 3 Greffes des notaires Alexandre Dupéré, # 11, 16 décembre 1837 (le charpentier Damas Bouchard de Charlevoix s'engage à construire une goélette pour le navigateur Eusèbe Bouchard de Kamouraska) et Jean-Baptiste Taché, 14 décembre 1816 (le maître charpentier Jean-Baptiste Chartier de Québec s'engage à construire une goélette pour Charlemagne Chouinard agriculteur et Régis Phaucas dit Raimond maître menuisier, tous deux de Kamouraska), BAnQ.
- 4 Greffes des notaires Thomas Casault, 15 février 1813 (radoub de la goélette *Catherine* par le maître charpentier Jean «Raimond» pour le seigneur Pascal Taché) et Alexandre Fraser #370, 24 février 1835 (radoub de la goélette *La Victoire* en «hivernement» à la pointe à la Loupe par Jean-Baptiste Maclure charpentier de L'Isle-Verte pour les pilotes Joseph Dumas et Édouard *Petitcrow*), BAnQ.
- 5 Michel Desgagnés, *Les goélettes de Charlevoix, op. cit.*, p. 72-73.
- 6 Greffe du notaire Édouard Michaud, # 2847, 26 décembre 1840 (liste des pièces de bois à préparer pour la construction d'une goélette, annexée au marché entre le navigateur Joseph Michaud et l'agriculteur Gabriel Saint-Pierre, tous deux de Saint-André), BAnQ.
- 7 Greffe du notaire Jean-Baptiste Taché, 14 décembre 1816, BAnQ (voir *supra*).
- 8 Greffe du notaire Pascal Dumais, # 841, 8 janvier 1825 (marché entre le navigateur Barthelémy «Charet» et le marchand Jean-Roch «Talboth» dit Gervais, tous deux de Cacouna), BAnQ.
- 9 *Ibid.*
- 10 Greffe du notaire Pascal Dumais, # 977, 2 décembre 1825 (marché entre les agriculteurs Joseph Ouellet et Joseph Pelletier de Cacouna pour la préparation du bois d'une goélette à la scierie de François Castonguay du même lieu) BAnQ.
- 11 Greffe du notaire Thomas Casault, 3 février 1837 (marché entre les charpentiers François April et Bernard Dubergès de Kamouraska et le navigateur Honoré Lachance de Saint-André) BAnQ.
- 12 L'orthographe de plusieurs toponymes recensés dans le présent article se distingue de la forme admise par la Commission de toponymie du Québec. Les auteurs ont tenu à conserver ces formes qui correspondent mieux à la graphie employée à l'époque par les habitants des lieux concernés. Ainsi, plutôt que d'employer la dénomination généralement admise de «seigneurie de la Rivière-du-Loup», les auteurs ont préféré conserver «seigneurie de la rivière du Loup», qui leur apparaît plus conforme avec la réalité des XVIII^e et XIX^e siècles pour décrire le fief concédé originalement à Charles Aubert de La Chesnaye par la Compagnie des Indes occidentales, en 1673. Il en va de même du choix d'employer «seigneurie LeParc» plutôt que «seigneurie Leparc» (forme standard), «seigneurie de L'Isle Verte» plutôt que «seigneurie de l'Île-Verte» (forme standard), «petite rivière du Loup», plutôt que «Petite rivière du Loup» (forme standard) et «Saint-Louis de Kamouraska» plutôt que «Saint-Louis-de-Kamouraska» (forme standard).
- 13 Fonds Grands voyers, E2, P641, Rapport de Jean Lebel, bailli de la paroisse de Kamouraska, le 28 juillet 1766. (Les habitants ont refusé d'entreprendre les travaux sur la route tant que la seigneuresse Decharnay ne leur fournirait pas un moulin valable) et greffe du notaire Louis Cazes, # 5335, 6 juillet 1796 (le seigneur Pascal Taché fournissait au nouveau meunier, Louis Robitaille, «le bois, planches et madriers, clous, chaux et fers...»), BAnQ.
- 14 Greffe du notaire Louis Cazes, 3 juin 1781 (vente de la moitié d'un moulin à scie du troisième rang de Kamouraska par l'agriculteur Charles Soucy à Jacques Deschamps), BAnQ.
- 15 Greffes des notaires Jean-Baptiste Taché, 10 octobre 1816 (vente d'un moulin à scie du deuxième rang par Antoine Ouellet à son fils Jean-Baptiste) et Thomas Casault, 7 octobre 1816 (vente de la moitié d'un moulin situé près de la rivière Kamouraska aux commerçants Pierre Casgrain et Amable Dionne par Pierre Rivard), BAnQ.
- 16 Greffe du notaire Jean-Baptiste Taché, 27 avril 1825 (deux voisins s'entendirent pour fixer la hauteur du barrage de l'un de manière à ne pas noyer la roue et les mécanismes du moulin à scie de l'autre situé en amont), BAnQ.
- 17 Jean-Claude Massé, *Le Témiscouata –De la Préhistoire à la Confédération*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2017, p. 106-107. En 1752, le seigneur Pierre Claverie était le principal actionnaire d'une société qui exploitait un moulin à scie à la Rivière-des-Caps.

- 18 Jean-Claude Massé, *Malcolm Fraser – De soldat écossais à seigneur canadien 1733-1815*, Sillery, Les éditions du Septentrion, 2006, p. 135, 183 et 254 (en novembre 1795, Joseph Fraser, fils de Malcolm obtint de son père l'autorisation de construire un moulin à scie) et greffe du notaire Jean-Baptiste Taché, 4 juin 1834 (bail du moulin à farine par Alexandre Fraser à Joseph Corriveau. Ce dernier devait voir à la location du moulin à scie), BAnQ.
- 19 Georges Desjardins, *Antoine Roy dit Desjardins (1635-1684) et ses descendants*, Montréal, Éditions du Bien Public, 1971, p. 121-122 (le 19 janvier 1835, John Saxton Campbell acheta la seigneurie de L'Islet-du-Portage) et Eileen Reid-Marcil, *On chantait « Charley-Man » La construction de grands voiliers à Québec de 1765 à 1893*, Québec, Les Éditions GID, 2000, p. 113-117.
- 20 Greffe du notaire Louis Amiot, 22 avril 1822 (location d'un moulin à scie de Rivière-du-Loup au marchand Robert Emmerson par Joseph Miville), BAnQ.
- 21 Greffe du notaire Archibald Campbell, 11 novembre 1825 (marché pour la construction par Joseph April d'un brick à Rivière-du-Loup) BAnQ.
- 22 Greffe du notaire Alexis Beaulieu, # 29, 1^{er} février 1835 (vente d'un moulin à scie du premier rang par Pierre Michaud à Georges April), BAnQ.
- 23 Lynda Dionne et Georges Pelletier, « Les moulins à scie, du 19^e au 21^e siècle à Cacouna », dossier du journal *EPIK* de Cacouna, avril 2022.
- 24 Greffe du notaire Pascal Dumais, # 977, 2 décembre 1825 (entente entre les cultivateurs Joseph Ouellet et Joseph Pelletier de Cacouna pour scier le bois nécessaire pour la construction d'un goélette) BAnQ.
- 25 Greffes des notaires Michel Saindon, 12 septembre 1778 (vente d'un moulin à scie par Jean « Tibodo » aux cultivateurs Étienne Rioux fils et André « Levesque ») et Bernard Dubergès, 2 mars 1805 (vente du moulin par d'André « Levesque » à Joseph Albert), BAnQ.
- 26 Robert Michaud, *L'Isle-Verte vue du large*, Montréal, Les Éditions Léméac Inc., 1978, p. 185.
- 27 *Ibid.*, p. 204 et 205, et greffe du notaire Thomas Casault, 7 février 1817 (engagement du cultivateur Augustin Dubé au moulin à scie de Régis Garon), BAnQ.
- 28 Greffe du notaire Alexandre Dupéré, # 11, 16 décembre 1837, BAnQ (voir *supra*).
- 29 Michel Desgagnés, *Les goélettes de Charlevoix, op. cit.*, p. 89.
- 30 Greffe du notaire Jean-Baptiste Pouliot, # 467, 24 avril 1847 (marché entre le navigateur Eusèbe Chouinard de Rivière-du-Loup et les scieurs Thomas Mignault et François Richard), BAnQ.
- 31 Lynda Dionne et Georges Pelletier, *La Fontaine Claire au cœur de Cacouna*, dossier journal *EPIK* de Cacouna, juin 2000, p.17 (témoignage de Jean-Charles Dubé).
- 32 Greffe du notaire Thomas Casault, 3 février 1837, BAnQ (voir *supra*).
- 33 Michel Desgagnés, *Les goélettes de Charlevoix, op. cit.*, p. 89.
- 34 Témoignage de Jean-Charles Dubé en 1995 (cet ancien marin était le petit-fils du forgeron Thomas Dubé. Il a navigué pendant 26 ans).
- 35 Michel Desgagnés, *Les goélettes de Charlevoix, op. cit.*, p. 122-131.
- 36 Greffe du notaire Pascal Dumais, # 841, 8 janvier 1825, BAnQ (voir *supra*).
- 37 Greffe du notaire Charles Huot, # 2282, 8 novembre 1825 (vente d'une goélette par le marchand Jean-Roch Talbot de Cacouna), BAnQ.
- 38 Registre maritime du port de Québec, vol. 183, *Saint-Jean* # 25/1787, *Elizabeth* # 19/1797, *Marie Sophie* # 3/1813 et *Kamouraska* # 28/1823; vol. 187, *Saint-Laurent* # 91/1828, BAC.
- 39 Registre maritime du port de Québec, vol. 190, *Ceres* # 35/1838; vol. 203, *Caroline* # 13/1859; vol. 268, *Félicité* # 89/1864; *Notre Dame de Saint-Louis* # 45/1864; vol. 376, *Providence* # 66/1873, BAC.
- 40 Registre maritime du port de Québec, vol. 184, *Marie Désirée* # 49/1825; vol. 187, *Marie Espérance* # 52/1834; vol. 193, *Marie Reine* # 50/1844; vol. 196, *Sainte-Croix* # 34/1850; vol. 197, *Progress* # 44/1852 et *Providence* # 59/1852; vol. 376, *Audora* # 75/1871, BAC.
- 41 Laurent Saindon, *Aux origines de Notre-Dame-du-Portage*, Notre-Dame du Portage, 1981 (chantier de la Rivière des Caps) et Registre maritime du port de Québec, vol. 191, *Marie Priscille* # 33/1840; vol. 195, *Saint-André* # 44/1849; vol. 197, *Timiscouata* # 58/1852; vol. 191, *Princesse Royale* # 28/1842; vol. 193, *Marie Courageuse* # 46/1844; vol. 198, *Flavien* # 12/1854, BAC; greffe du notaire Archibald Campbell, 12 septembre 1856 (vente du brigantin *Dorine*), BAnQ.
- 42 Greffe du notaire Alexandre Fraser # 469, 26 novembre 1838 (engagement d'apprentis, chantier de la Pointe-Sèche), BAnQ.
- 43 *Quebec Gazette*, 27 août 1841, navire *Mountaineer* naufragé sur l'île Verte en novembre 1839, réparé au chantier de John Saxton Campbell à la Pointe-Sèche.
- 44 Georges Desjardins, *op. cit.*, p. 122 et Eileen Reid-Marcil, *op. cit.*, p. 117.
- 45 Registre maritime du port de Québec, vol. 183, *Choyenne* # 19/1815 et *Louise Anne* #16/1818, BAC. Joseph Miville dit Deschênes était le frère de Jean-Baptiste et s'est

- marié avec la nièce du seigneur Alexandre Fraser, Marie-Honorée McLaughlin, Registre de la paroisse de Saint-Patrice de la Rivière-du-Loup novembre 1813, BAnQ.
- 46 Greffe du notaire Archibald Campbell, 11 novembre 1825 (engagement de deux calfats de Québec par Joseph April), BAnQ.
- 47 *Ibid.*, 5 juillet 1826, BAnQ.
- 48 Registre maritime du port de Québec, vol. 187, *Héloïse* # 66/1828 et *Catherine Hunter* # 22/1833; vol. 195, *Veloce* # 89/1848, BAC.
- 49 Recensement national de 1851, district # 2 village de Fraserville, notaire Jean-Anthyme Roy, BAC.
- 50 Registre maritime du port de Québec, vol. 187, *Marie Catherine* # 32/1826; vol. 271, *Notre Dame de Bonsecours* # 60/1868; vol. 378, *Marie Victoria* # 6/1885 et *Marie Bertha* # 13/1889, BAC.
- 51 Registre maritime du port de Québec, vol. 183, *Trompeuse* # 51/1818, vol. 187 *Marie Louise* # 34/1832; vol. 195, *Mary Jane* # 44/1846; vol. 379, *La Clerina* # 23/1844; vol. 194, *Caroline* # 48/1847; vol. 378, *St-Joseph* # 2/1882, BAC; *Joseph Amelie*, greffe du notaire Joseph Ouellet 1^{er} mai 1848 et *Isle Verte*, greffe du notaire John Health # 1546 27 juin 1859, BAnQ.
- 52 Greffe du notaire Laughlan Thomas McPherson, 20 mars 1852 (lors de la formation de la société Price, Caldwell et Bertrand, le 26 juillet 1842, étaient énumérées les infrastructures que devait mettre en place le marchand Bertrand, soit les quais, un étang de retenue, un chemin, etc.), BAnQ.
- 53 Lynda Dionne et Georges Pelletier, « Une île, deux seigneuries, deux paroisses », *L'île Verte, le fleuve, une île et son phare*, Québec, Les Éditions GID, 2009, p. 48-51.
- 54 Communication personnelle de Jocelyn Lindsay fils du gardien de phare de l'île Verte, mai 2022: « De mémoire, à l'île Verte, il a eu deux familles qui ont été actives à ce sujet (chantiers navals): les Levesque (Willie, Rosaire...) qui ont fait des goélettes. Aussi les Dionne (Raoul, Lucien) qui ont fait différents types de chalands et de chaloupes. Les gens construisaient leur propre bateau, souvent avec l'aide d'un menuisier plus expérimenté, comme Daniel Fraser. »
- 55 Registre maritime du port de Québec, vol. 267, *Marie Canadienne* # 23/1860; vol. 379, *L'Ange* # 6/1896; vol. 455, *St-Charles* # 6/1900, BAC.
- 56 Lynda Dionne et Georges Pelletier, « Le chaland de l'île Verte », *L'île Verte, le fleuve, une île et son phare*, *op. cit.*, p. 108-111.
- 57 *La Presse*, mardi 31 octobre 1972, p. F9.