

L'odyssée du *Rimouski*, la barque à trois quilles de Joseph-Charles Taché¹

*Claude La Charité*²

Au XIX^e siècle, Rimouski était un toponyme investi de bien des significations. Non seulement il a inspiré un néologisme, à savoir «rimouskifié³», mais il a également fait l'objet de débats érudits sur son étymologie⁴, Arthur Buies (1840-1901) résumant ainsi la question: «Le nom de RIMOUSKI, paraît-il, est emprunté à la langue des Micmacs et veut dire, soit *Rivière de Chien*, soit *Terre à l'Original*⁵.» Au reste, dans la seconde moitié du siècle, le développement rapide de la ville, devenue le siège d'un nouveau district judiciaire en 1857, d'un nouveau diocèse en 1867 et une étape sur le chemin de fer de l'Intercolonial à partir de 1873, inspire des éloges à des écrivains comme James MacPherson Le Moine⁶ (1825-1912) ou Arthur Buies, ce dernier n'hésitant pas à prédire que la ville deviendra «avant peu d'années l'un des endroits les plus importants de la Confédération⁷». Mais plus qu'un nom de lieu, Rimouski, dans la presse du XIX^e siècle, était surtout le nom d'un bateau. Tantôt décrit comme une goélette, tantôt comme une barque, tantôt encore comme une cuve, voire une arche de Noé, le navire de Joseph-Charles Taché (1820-1894), appelé *Rimouski*, valut à son propriétaire autant de soucis que de moqueries.

Construit en 1853 et naufragé la même année, ce curieux navire à trois quilles deviendra, pour ses adversaires, le symbole de son échec politique et un lieu de mémoire dont la presse périodique s'emparera pour tourner en dérision son concepteur. Rapidement évoquée par Éveline Bossé et Michèle Bernard⁸ dans leurs biographies de Taché, la barque *Rimouski* n'a jamais fait l'objet d'une étude systématique. Nous proposons d'en reconstituer ici l'histoire pour la première fois, à partir de divers fonds d'archives notariales et d'imprimés anciens.



Théophile Hamel, *Joseph-Charles Taché devant l'île Saint-Barnabé*, tableau offert par les électeurs de la circonscription, 1855.

Source: Waddington's Auctioneers and Appraisers, Toronto.

Le premier quai gouvernemental de Rimouski

L'histoire du bateau est liée à la construction du premier quai gouvernemental de Rimouski⁹. Ce projet a été porté par Joseph-Charles Taché, médecin et écrivain établi dans la localité à la fin de 1844 ou au début de 1845 et élu député de la circonscription pour trois mandats consécutifs en 1847, 1851 et

1854 – respectivement au sein du Groupe canadien-français, des Réformistes et des Bleus.

En 1850, le député recommande au commissaire des Travaux publics la construction de plusieurs infrastructures dans l'Est-du-Québec : des phares à Métis, à Cap-des-Rosiers et à l'île du Pot-à-l'Eau-de-Vie, ainsi qu'un quai à Rimouski. Un comité parlementaire du Canada-Uni conclut que ce projet pourra permettre de porter secours aux navires en détresse en aval de la localité. En 1851, le gouvernement sollicite des soumissions pour un quai de 2150 pieds de longueur.

Le 7 mai 1852, les agriculteurs Macaire (1788-1871) et Eusèbe Lepage (1813-1888) obtiennent le contrat gouvernemental d'une valeur de 7 500 livres¹⁰, notarié par Pierre Gauvreau. Les contracteurs sont respectivement le beau-père et le beau-frère du

député, Taché ayant épousé en 1847 Françoise Lepage, fille de Macaire et sœur d'Eusèbe. Les deux agriculteurs doivent trouver les outils, l'équipement, les matériaux, les bateaux, les scies, la machinerie et la main d'œuvre nécessaires pour achever la construction du quai au plus tard le 1^{er} août 1853¹¹. Ils sont cependant dépassés par l'ampleur du chantier et n'arrivent pas à respecter l'échéance. C'est pourquoi ils donnent procuration à Taché le 18 août suivant pour renégocier le contrat passé avec le gouvernement¹². C'est finalement l'homme d'affaires de Québec Charles-François-Xavier Baby¹³ (1794-1864) qui prendra la relève comme maître d'œuvre.

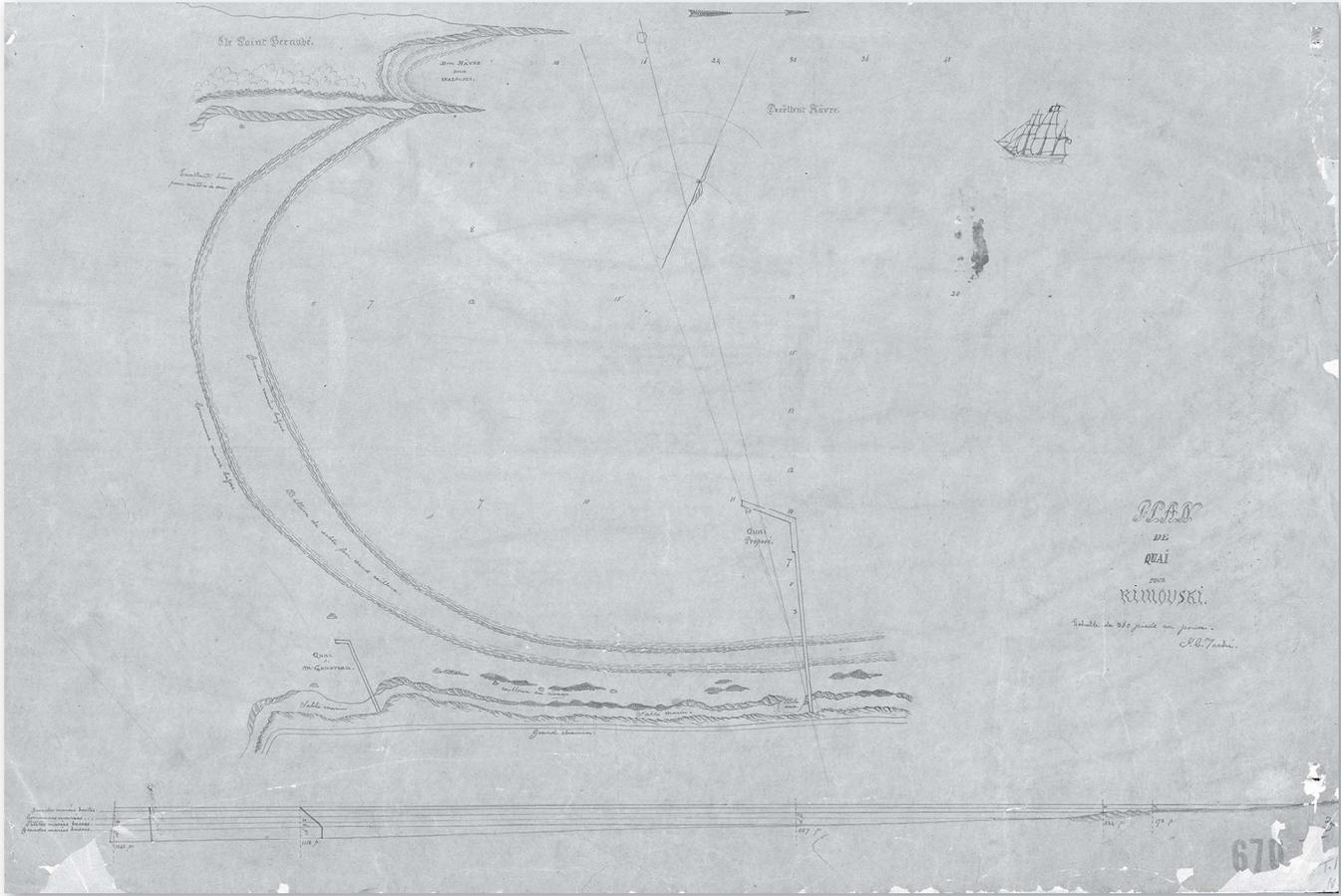
Les Lepage ne sont pas pour autant évincés. Charles Guay, dans sa *Chronique de Rimouski* (1873-1874), écrit en effet : « Le quai de Rimouski fut construit de 1850 à 1855 par l'honorable Jacques [sic] Baby. M. Macaire Lepage en avait le sous-contrat ; et



Maison de Joseph-Charles Taché à Rimouski.

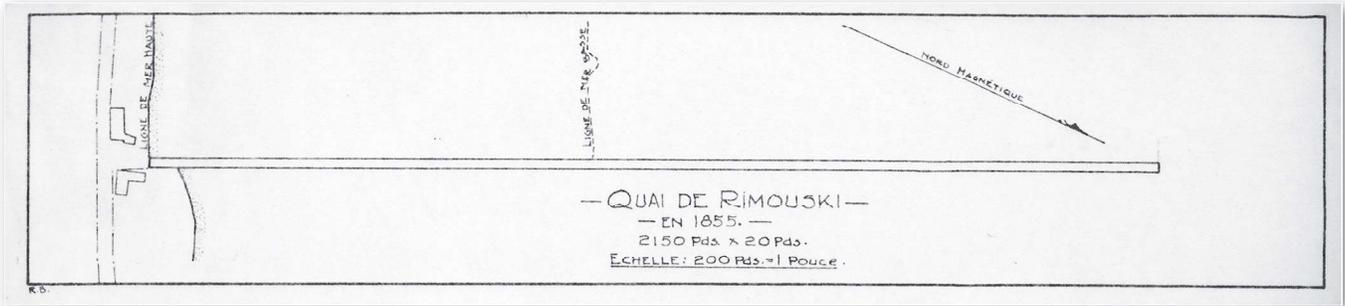
Source : Université du Québec à Rimouski, Archives régionales, Fonds Famille-Gauvreau, UQAR-79-02-8.3, boîte 2, dossier 13.

L'Estuaire



Joseph-Charles Taché, Plan du quai pour Rimouski, 1874 [sic pour 1847?].

Source: Bibliothèque et Archives Canada, H2/340/Rimouski/[1874], n° 4128334.



Quai de Rimouski en 1855.

Université du Québec à Rimouski, Archives régionales, Fonds Jules-A-Brillant, cote UGAR-07-01-88, T16/boîte 5/dossier Ville de Rimouski - Quai.



Gerome Fassio, *Charles-François-Xavier Baby*, aquarelle sur papier, 5,2 x 3 cm, vers 1835.

Source : Collection du Musée national des Beaux-arts du Québec, achat (1955.572.01), photographie : MNBAQ Denis Legendre.

les travaux étaient sous la surveillance éclairée de M. le docteur Taché¹⁴. » À tort ou à raison, la construction de ce quai est considérée comme l'un des legs les plus importants du député, du moins en matière d'infrastructure¹⁵.

Le *Rimouski*, une barque à trois mâts jaugeant 210 tonneaux

Venons-en maintenant au bateau proprement dit. Le moins qu'on puisse dire est qu'il a déconcerté les contemporains, en raison de sa conception qui a pu paraître inusitée, voire inadaptée. Cet étonnement se perçoit, entre autres, dans l'hésitation terminologique pour le désigner en français comme en anglais : « barque », « vaisseau », « ship », « vessel », « schooner », etc.

Le formulaire d'immatriculation du port de Québec, daté du 14 novembre 1853¹⁶, constitue à cet égard une source privilégiée. Il fournit d'abord le tonnage et les dimensions du navire. Jaugeant près de 210 tonneaux (209 et 2424/2450 pour être précis), le *Rimouski* avait une longueur d'environ 95 pieds (94 et 9/10), une largeur de près de 25 pieds (24 et 6/10) et une profondeur de presque 11 pieds (10 et 9/10). Il est par ailleurs décrit comme un bateau à voile, dont la structure et le bordé¹⁷ sont en bois¹⁸. Plus précisément, il s'agirait d'une goélette pourvue d'un beaupré* fixe, à la poupe* carrée, à bordage à franc-bord*, sans galerie ni figure de proue¹⁹. Cette description est corrigée par une note du registre des transactions²⁰. Une apostille du 7 novembre 1856 apporte la modification suivante : le gréement* est celui d'une barque plutôt que d'une goélette, et la poupe est ronde plutôt que carrée comme dans la description fautive d'origine²¹. L'appellation « barque » permet de préciser que le navire est pourvu de trois mâts, le mât de misaine* et le grand mât* portant des voiles carrées, alors que le mât d'artimon* est gréé d'une brigantine* à corne* et d'un flèche*²². Par contre, cette description du *Rimouski* ne permet pas de savoir à quoi ressemblait le corps du bateau. Dans la tradition de la marine britannique, en effet, « barque » était une catégorie résiduelle pour les navires ne correspondant à aucun des types courants (goélette*, brigantin*, brick*, clipper*, etc.).

Enfin, l'immatriculation précise que le navire a été fabriqué à Rimouski et que sa construction a été achevée le 5 septembre 1853, date du certificat du constructeur Joseph-Charles Taché²³. Au reste, Fabien Bois²⁴ a été le maître d'œuvre du projet. Il s'agit d'un marchand de Québec qui, né en 1817, mourra noyé à L'Islet le 10 avril 1854, à l'âge de 37 ans. En 1852, il avait consenti un prêt à Joseph Desjardins pour le *Progress*, un brigantin de 106 tonneaux construit à Saint-André de Kamouraska²⁵. La même année, il devenait propriétaire du *Témiscouata*, un brigantin de 186 tonneaux, construit dans la même localité²⁶. Enfin à Kamouraska, paroisse d'origine de Taché, Fabien lancera l'année de sa mort, en 1854, la construction d'un brick de 208 tonneaux, appelé *C.S.M.*, conjointement avec son frère Firmin, né en 1820 et également marchand de Québec²⁷.



Photographie de la barque à trois mâts *Salmon P. Chase* (1878-1907) de l'United States Revenue Cutter Service, vers 1900-1907.

Source: Collection Detroit Publishing Co., Bibliothèque du Congrès.

Le naufrage du *Rimouski* lors d'une tempête en octobre 1853

Entre la fin de la construction au début septembre et l'immatriculation à la mi-novembre, la barque de Taché fit naufrage à Rimouski le 25 octobre 1853. L'avarie est connue grâce à trois actes conservés dans le greffe du notaire Pierre Gauvreau.

Calixte Fournier, le maître commandant du *Rimouski*, fournit d'abord une notification du naufrage le 26 octobre 1853²⁸. Puis, le 5 novembre suivant, avec Hilaire Arseneau, son second, et François-Xavier

Dagneau dit Laprise, matelot et ouvrier, il donne une relation détaillée de l'événement. Partie de Pointe-Lévy le 1^{er} octobre, la barque arrive à Berthier deux jours plus tard pour prendre, à la demande de Charles-François-Xavier Baby, un chargement de bois destiné à la construction du quai de Rimouski. Du 3 au 17 octobre, 262 pièces de bois carré sont chargées à bord du navire.

Le 19 octobre, la barque mouille au large de l'île Saint-Barnabé, au sud-ouest du chantier du quai de Rimouski. Du 21 au 24 octobre, une partie de la



Photographie de William Notman Studio, *Chargement de bois équarri à bord d'un bateau par bâbord devant, Québec, QC, 1872.*
Source : Musée McCord.

cargaison est déchargée. Mais le 24 octobre, vers dix heures du soir, le vent commence à se lever. À partir de minuit, une neige abondante se met à tomber, et la mer devient de plus en plus agitée, au point que la deuxième ancre de tribord se met à chasser²⁹ sur près de dix arpents. Le 25 octobre, entre deux et quatre heures du matin, la barque frappe le fond du fleuve. Vers six heures, l'équipage, pour éviter qu'elle ne s'abîme davantage à marée basse, file le câble jusqu'à l'île Saint-Barnabé, de manière à la mettre à l'abri dans le meilleur mouillage de la pointe est pour les vents d'en haut. À partir de dix heures, un « ouragan » se lève qui fait dériver le navire d'un mille et demi vers le sud-ouest. Vers trois heures et demie de l'après-midi, la violence du vent et la mer démontée font que le mât de misaine casse au-dessus de la grande hune*, mais reste suspendu, menaçant de blesser l'équipage. Vers cinq heures, l'ouragan augmentant, l'équipage file à nouveau le câble, sans pouvoir se diriger en raison d'un bris du gouvernail, jusqu'à atteindre la terre à mi-chemin entre le quai de Rimouski et Pointe-au-Père, en face de la maison d'Hilaire Ruest.

L'équipage abandonne alors la barque sur la rive avec la proue orientée au sud-ouest, pour y revenir le 26 octobre afin de la stabiliser avec la seule ancre qui

reste à bord. Les 27 et 28 octobre, le reste de la cargaison de bois est déchargé. La déposition devant notaire le 5 novembre exonère l'équipage de toute responsabilité: « le naufrage de ladite Barque est arrivé par la force et violence du vent et de la mer et non par la faute dudit maître, second ou autres employés de ladite Barque³⁰ ».

Ce type de formule est récurrent en pareil cas, mais la version fournie par l'équipage du *Rimouski* est corroborée par le naufrage d'un autre navire, survenu dans les mêmes circonstances, d'après deux autres documents du même greffe de notaire. En effet, le navire *Acadia* du capitaine Thomas Shaw, parti de Liverpool le 3 septembre avec une cargaison de 406 tonnes de charbon, affronta la même tempête le 24 octobre à partir de huit heures du soir; alors qu'il se trouvait au large du Mont-Comi. Les très forts vents, puis la neige abondante rendent rapidement la visibilité nulle, de sorte que le navire, cap au nord-ouest, frappe la rive de Mille-Vaches sur la Côte-Nord vers minuit et demi le 25 octobre. Immobilisé pendant cinq heures, le navire repart de la côte grâce à un vent favorable, mais a d'importantes voies d'eau qui l'obligent à s'ancrer près de l'île du Bic vers cinq heures et demie du matin. Entre deux et trois heures



La maison d'Hilaire Ruest telle qu'on peut la voir aujourd'hui à partir de la grève.

Photo: Alain Ross.

de l'après-midi, le navire, poussé par la tempête, frappe l'îlet Canuel. 16 membres d'équipage sont alors évacués en chaloupe.

Le mât de misaine est abattu, et le reste de l'équipage rejoint à son tour la terre ferme, en laissant le navire ensablé à l'ouest de l'îlet Canuel avec la proue orientée au sud-ouest, à une dizaine de kilomètres de l'endroit où échouera, deux heures plus tard, la barque de Taché. Dans la déposition du 31 octobre, le capitaine Shaw et ses témoins tirent la

même conclusion que l'équipage du *Rimouski*: «the wreck of the said vessel has been caused and happened through bad weather, the intense thickness of the snow then falling and violence of the wind and sea, and is not to be imputed to the Master [...] nor [to] any of the people employed on board of the said ship³¹».



Carte des naufrages de l'Acadia et du Rimouski.

L'évaluation des dégâts et le remisage du gréement du *Rimouski*

Dans les deux cas, les dommages furent importants. S'agissant de l'*Acadia*, le rapport produit le 29 octobre par Laurent Leclerc, maître charpentier de Québec, Bernard Dubergès, charpentier de Rimouski, et Colin Downie, charpentier de Liverpool, tire la conclusion que le navire, construit en Nouvelle-Écosse dix-sept ans auparavant, est une perte totale («the ship is a total wreck³²»). Le rapport recommande par ailleurs de récupérer tous les gréements, voiles et cordages et de les expédier à Québec par goélette pour les mettre en vente et ainsi en récupérer la valeur au profit du propriétaire.

Dans le cas du *Rimouski*, le rapport est établi le 31 octobre par Thomas Primeau, Bernard Dubergès et Gaspard Dion, trois charpentiers de Rimouski, ainsi que Benjamin Pineau, pilote sur le fleuve Saint-Laurent résidant à Sainte-Luce. L'étendue des dommages est là aussi considérable. Le rapport confirme d'abord que le navire est une «barque à trois mâts³³», tout en soulignant que ses fonds sont «entièrement brisés». Par ailleurs, le document établit que le navire est bel et bien pourvu de trois quilles, comme le souligneront plus tard avec insistance les adversaires de Taché qui considéreront cette caractéristique comme une aberration en matière d'architecture navale. Les

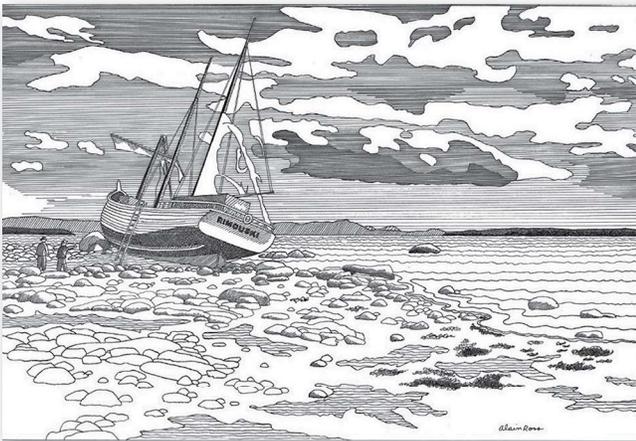
trois ont souffert de l'avarie : la «quille du milieu est cassée en plusieurs endroits, celle du côté de gauche ou bâbord est partie entièrement et celle du côté droit ou tribord en grande partie mangée et usée sur les rochers». Par ailleurs, le pied de l'étrave* est brisé, les ferrures du haut du gouvernail sont déclouées. Entourée de roches susceptibles de provoquer d'autres dommages, la barque est surélevée de trois pieds par deux de ces roches qui se trouvent à douze pieds de l'étrave. Au reste, les mâts de hune et de perroquet* sont brisés, tout comme la hune elle-même. Les gréements du haut du mât d'artimon sont pendants, et sa serre plate* est déclouée sur une longueur de seize pieds. L'eau entre dans la barque avec la marée montante et s'en retire à marée basse. Enfin, le pont est arrondi de trois pouces autour du mât du milieu.

Compte tenu de l'avancement de la saison et du fait que «la dite barque est complètement et totalement naufragée», les signataires «recommandent que tous les gréements, voiles, cordages et autres matériaux de la dite barque soient sauvés immédiatement, et hangarés [*sic*]». Dès le 2 novembre, on retirera de fait les cordages, voiles et gréements de hune pour les mettre à l'abri à bord de la barque, avant que le tout soit entreposé chez Hilaire Ruest, le 4 novembre, avec le reste de l'équipement du navire.

Aucune source ne permet de savoir ce qu'il advint du bateau entre le début novembre 1853 et l'été suivant.

Le quai et la barque dans la difficile réélection de Taché en 1854

La construction du quai comme de la barque *Rimouski* ont compliqué la réélection de Joseph-Charles Taché en 1854. Si, dans les deux précédentes élections de 1847 et 1851, il avait été élu sans opposition, tel ne fut pas le cas lors de sa troisième et dernière élection. En effet, en 1854, il a dû affronter le notaire Joseph Garon dans une lutte serrée, Taché étant réélu avec tout juste 150 voix de majorité. Le projet de réforme du régime seigneurial qu'il avait proposé au début de l'année électorale a contribué à lui attirer l'hostilité d'une partie des électeurs qui jugeaient la proposition trop favorable aux seigneurs, en associant le député à la famille seigneuriale de Kamouraska – alors qu'il était pourtant issu d'une branche cadette des Taché. Mais si l'on en juge d'après une lettre



Interprétation libre du *Rimouski*, à marée basse, depuis le prolongement ouest du récif de l'Islet de Pointe-au-Père, en regardant vers les roches qui se trouvent en face de l'endroit du naufrage, avec, au loin, le paysage du Bic et le pic Champlain.

Dessin d'Alain Ross.

publiée dans *Le Journal de Québec* du 8 août 1854 par « Un électeur du comté de Rimouski », la construction du quai et de la barque a pesé plus lourd dans la désaffection du corps électoral. En fait, aux yeux de l'auteur de cette lettre au rédacteur, ces projets d'infrastructure maritime révèlent deux des principaux défauts de l'homme politique. D'une part, Taché aurait tendance à s'arroger des compétences et des connaissances techniques qu'il n'a pas, notamment en matière de canalisation au sens d'« Action pour améliorer la navigabilité d'un cours d'eau³⁴ ». L'électeur écrit en effet : « À Montréal et à Toronto, il faisait des pamphlets et des plans pour une canalisation absurde, et nous, placés à distance, nous le prenions pour une merveille parlante aussi bien qu'*écrivante*; mais il est évident que nous nous trompions³⁵. » Sa méconnaissance du génie civil comme de l'architecture navale l'aurait amené à commettre de grossières erreurs dans les mesures comme dans l'estimation des coûts : « [...] il est notoire aujourd'hui que ce qu'il estimait à 400 pieds était haut de 1200; qu'il voulait faire un canal sans avoir d'eau pour l'alimenter; qu'il a fait une cuve pour un navire; [et] qu'enfin il voulait pour 7500 £ un quai qui devait en coûter 20 000 £. » On relèvera ici la description dépréciative du *Rimouski* comme une « cuve », premier exemple d'une longue série d'évocations peu flatteuses du navire. D'autre part, et c'est le plus grave pour cet électeur hostile, le député réélu fait preuve d'un manque complet d'esprit pratique :

S'il est notoire [...] qu'il n'a aucune *praticabilité* quelconque sur quoi que ce soit, bien qu'il ait dit à qui a voulu l'entendre « qu'il en savait plus que les ingénieurs eux-mêmes sur la canalisation et les autres travaux du même genre »; que des ministres eux-mêmes n'ont pas voulu l'utiliser dans le gouvernement parce qu'ils le savaient et le déclaraient eux-mêmes « *impraticable* »; qu'il n'a jamais élevé la voix dans la chambre si ce n'est pour interrompre, le plus souvent avec brutalité, il ne faut pas s'étonner si sa popularité est tombée avec le prestige dont il s'entourait au loin.

En somme, Taché serait une espèce de touche-à-tout qui, parce qu'il a une curiosité encyclopédique et une connaissance théorique de différents domaines³⁶, a la naïveté de croire qu'il en maîtrise aussi les enjeux techniques et pratiques, notamment pour ce qui est de la construction des quais et la conception des bateaux.

La renaissance du *Rimouski* à l'été 1854 selon Jean Dessein dit Saint-Pierre

Malgré le constat accablant dressé par le rapport du 31 octobre 1853, à savoir que la barque était complètement et entièrement naufragée, le *Rimouski* reprit du service dès l'année suivante, ce qui suppose qu'il ait fait l'objet de réparations au moins minimales dans l'intervalle. On dispose à cet égard d'une déclaration devant notaire d'un certain Jean alias Johnny Dessein dit Saint-Pierre en date du 24 juin 1856, dans le greffe de Pierre-Louis Gauvreau. Le navigateur de la paroisse de Saint-Germain de Rimouski déclare avoir été le commandant et le capitaine du vaisseau à trois mâts au cours de l'été 1854. Il précise avoir fait de nombreux voyages avec ce navire pour transporter des chargements de madriers, de planches et de bois carré. Son appréciation des qualités du voilier est particulièrement élogieuse : « ledit vaisseau était un bâtiment fort, sûr, bon et étanche, très facile à manœuvrer soit vent arrière ou auprès du vent, naviguant et louvoyant aussi bien qu'aucun autre vaisseau, qu'il a eu et a pu avoir l'occasion de rencontrer sur le fleuve St-Laurent n'exceptant toutefois les clippers³⁷ ». La formule finale est ambiguë. Faut-il comprendre à l'exception des clippers malgré l'emploi de la négation ? C'est ce que peut suggérer l'adverbe « toutefois » qui introduit une concession. Si tel est bien le cas, cela signifierait que la barque était comparable à tous les bateaux naviguant sur le fleuve, à l'exception des clippers qui étaient des bateaux d'invention récente et particulièrement rapides en raison de leur voilure importante. La suite de la déclaration insiste sur la qualité de l'équipement du navire : « ledit vaisseau est remarquablement bien gréé, ses agrès et manœuvres étant de la meilleure espèce de cordage. [...] il a été gréé à Québec par un maître gréeur; [...] la voilure convient très bien pour les manœuvres dudit vaisseau, [...] elle est neuve et de la meilleure qualité de toile. »

Le navigateur estime, pour finir, que, moyennant certaines réparations nécessaires et peu coûteuses, le vaisseau serait en mesure de naviguer n'importe où dans le monde et qu'il n'hésiterait pour sa part à le piloter jusqu'à n'importe quel port.

Même si le document n'en dit rien, il est fort probable que cette déclaration n'ait pas été produite spontanément par le navigateur, mais à la demande du propriétaire du bateau en vue de le revendre.

La vente du *Rimouski* à John Greaves Clapham (15 mars 1856)

Or, à cette date, Taché n'est déjà plus le propriétaire du *Rimouski*. En effet, le registre des transactions du port de Québec montre que le député de Rimouski avait déjà vendu la barque au moment où Jean Dessein dit Saint-Pierre est assermenté par le notaire Gauvreau. Le 15 mars 1856, John Greaves Clapham³⁸ (1839-1889) acheta le *Rimouski* pour la somme de 590 livres. Notaire de Québec, l'acheteur était le fils d'un marchand et homme politique homonyme, né avant 1796 et décédé après 1854, député tory de Mégantic en 1851 et candidat défait en 1854³⁹. Le 10 avril suivant, le fils et acheteur contracte un prêt de 400 livres auprès de Gustavus William Wicksteed⁴⁰ (1799-1898), greffier en loi de Toronto et traducteur en chef de la Chambre d'assemblée de la Province du Canada.

Grâce à une déclaration du 3 octobre 1857 de Louis Gasse, conservée dans le greffé du notaire Pierre-Louis Gauvreau, on sait que le bateau a fait l'objet de réparations à Rimouski du 3 juillet au 20 septembre 1856, à la demande du nouvel acheteur qui a confié les réparations à Joseph Degrave, charpentier naval. Le déclarant, lui-même charpentier naval, calfat et propriétaire terrien, atteste de la conformité des travaux auxquels il a pris part. Il souligne la satisfaction du capitaine Rudolf et de son équipage à l'égard des réparations, de la navigabilité du bateau, tout comme de la qualité de son gréement, de son cordage, de ses chaînes, ancres et provisions en nourriture et en eau. En regard de son expérience en mer, Louis Gasse estime le vaisseau apte à la navigation océanique et en mesure de voyager jusqu'en Angleterre avec un excellent équipage. Il affirme avoir procédé lui-même au calfatage du vaisseau le matin même de l'accident dont il ne précise toutefois pas la date. S'agit-il du naufrage de 1853 ou d'une autre avarie plus récente? Au reste, le propriétaire John Greaves Clapham s'est montré lui-même satisfait des réparations et a supervisé le transfert du navire de Rimouski à Matane en septembre 1856, en compagnie du déclarant et d'autres membres d'équipage, dont deux marins prêts à faire le voyage jusqu'en Angleterre. Du chargement jusqu'à sa mise en cale sèche, la barque a été relativement étanche, faisant peu d'eau. Lors de l'ajustement du gouvernail, il a été constaté que le navire gîtait vers la proue et à tribord et qu'il prenait l'eau à cet endroit. La suite

de la déclaration énumère tous les artisans qui ont contribué aux réparations: huit charpentiers en plus du déclarant, un forgeron, dix calfats et six ouvriers. Enfin, Louis Gasse, présent lors de la construction de la barque en 1853, souligne la qualité des matériaux et des essences de bois employés, notamment l'épinette rouge («tamarack» ou mélèze laricin) en-dessous et le cèdre (*thuya occidentalis*) au-dessus⁴¹.

Un autre document notarié du 21 août 1857, conservé dans le greffé du notaire de Québec William Darling Campbell, retrace l'itinéraire du bateau de Matane à Pointe-Lévy la même année. La déclaration assermentée est faite par Thomas Connell. Ce dernier, pilote sur le fleuve Saint-Laurent, est chargé par l'acheteur de récupérer la barque en avril 1857. Comme le remorqueur à vapeur refuse d'aller à Matane, le pilote tire parti des premières marées de mai et d'un vent favorable de l'est pour naviguer par lui-même. Il se rend ainsi jusqu'à l'île Verte, au large de laquelle il jette l'ancre. Le vapeur *Victoria* le rejoint alors et le remorque jusqu'à Pointe-Lévy. Dans la conclusion, le pilote évalue les qualités du navire dans des termes qui rappellent ceux de Jean Dessein dit Saint-Pierre et annoncent ceux de Louis Gasse :

[...] the said Thomas Connell further declares that the sailing qualities of the said vessel exceeded his expectations—that both before the wind and in beating to windiness, although water logged, she worked as well as any other vessel in similar circumstances that he has been called upon to bring to Quebec, never making a false tack but coming round at will and in quick time—He further declares that the said Vessel is remarkably well found and in anchors, chains, sails, rigging, and running gear [...] ⁴².

Les usages allégoriques du *Rimouski* dans *Le National* (4-16 juillet 1857)

Si, en 1854, le *Rimouski*, décrit comme une «cuve», avait fait une timide incursion dans la presse écrite sous la plume d'un électeur mécontent, la barque à trois quilles occupa une place centrale dans la polémique qui opposa *Le Courrier du Canada* au *National* au cours du mois de juillet 1857. *Le Courrier du Canada*, journal ultramontain de Québec fondé le 2 février 1857 et financé par l'Église, avait pour rédacteur en chef Joseph-Charles Taché. *Le National*, pour sa part, était un journal libéral de Québec, proche du *Pays* de Montréal. Alors que les périodiques avaient

jusqu'alors tendu à conserver l'anonymat des journalistes, Taché imposa la signature des contributions dans son journal et appliqua à lui-même cette règle, de sorte que tous ses articles portent explicitement son nom. Cette particularité explique en partie la tournure personnelle que prendront les attaques dirigées par les contributeurs anonymes du *National* contre *Le Courrier du Canada*, incarné par Taché. Le point de départ de l'affrontement est le compte rendu très défavorable que ce dernier publie à propos de la fête de la Saint-Jean-Baptiste à Québec le 24 juin 1857. Intitulé « Une omelette comme on en mange peu ! » et publié dans l'édition du 1^{er} juillet, l'article s'en prend aux discours prononcés par trois orateurs proches du *National*. Taché se gausse en particulier de la harangue de Marc-Aurèle Plamondon⁴³ (1823-1900), co-propriétaire et corédacteur du *National*, et de sa métaphore filée de l'imprimerie décrite comme un « navire⁴⁴ ». Le mot est lâché, et la riposte du *National* ne se fait pas attendre, rapprochant l'allégorie nautique de Plamondon et la barque à trois quilles de Taché :

À propos du discours de M. Plamondon, le *Courrier* se perd complètement. M. Plamondon, suivant lui, a parlé d'un vaisseau, et il trouve ce vaisseau ridicule – et il se fâche outre mesure à ce sujet. Nous le croyons bien. Un homme, comme M. Taché, qui a trouvé l'idée d'un vaisseau comme celui qu'il fit bâtir autrefois et que nous avons vu amarré au quai des Indes où il demeura assez longtemps en spectacle, doit nécessairement croire que lorsque l'on parle de navire devant lui, on veuille le ridiculiser⁴⁵.

Le même jour, Taché répond à l'attaque, en faisant preuve d'une certaine autodérision : « Le navire d'un des orateurs a mis en mémoire à ces messieurs que nous avons construit un bâtiment il y a quelques années... Il n'était pas beau notre bâtiment... aussi avons-nous abandonné la construction de navire⁴⁶... »

Loin de s'arrêter en si bon chemin, *Le National* exploite le filon pour ridiculiser Taché. Le 7 juillet, le journal récidive et avance un nouvel usage pour le bateau, compte tenu du malheur des temps qui annonce un nouveau Déluge imminent :

C'est alors, confrère que votre navire servira et qu'il faudra le détacher du quai de Rimouski. – quel est le vent et la vague qui pourront abîmer, engloutir cette fameuse cuve à laquelle vous avez probablement,

dans ce dessein, ajouté trois quilles et trois mâts. Quelle bénédiction vous recevrez alors des bêtes qui vous entourent et que vous aurez introduites dans cette nouvelle arche pour les sauver de ce déluge et en repeupler la terre à la grande édification de l'espèce d'omelette que vous avez découverte et qui, seul, restera avec vous sur les ruines de l'humanité⁴⁷ !

Le 14 juillet, *Le National* revient à la charge, en suggérant un acheteur potentiel pour le *Rimouski*, à savoir l'empereur de Chine : « Dans l'état de crise où cet empereur se trouve, il doit avoir besoin de vaisseaux pour rendre sa marine plus puissante et ne manquera pas d'acheter, à prix de fou la fameuse cuve⁴⁸. »

Le surlendemain, le journal libéral publie une lettre signée par un certain « Deux-Quilles » qui propose une description fantaisiste et satirique du *Rimouski*, récemment arrivé au chantier Davie de Pointe-Lévy. La barque a une forme de cuve et possède trois quilles. Par un effet d'anamorphose, le bateau change d'apparence selon l'angle à partir duquel on l'observe. De face, il a l'air d'une marmite. Vu de la gauche, il a l'apparence d'une omelette. Aperçu de la droite, il a des allures de cabane à sucre. Comme figure de proue, la barque a une statue de jeune Jean-Baptiste qui tient dans une main *Les paroles d'un croyant* de Lamennais et dans l'autre un livre dans lequel est dessiné « un petit patriote tout sale et empesé dans ses habits » qui aiguisé un long couteau pour assassiner Gros Jim, c'est-à-dire James Stuart⁴⁹ (1780-1853), homme politique proche des Bureaucrates et membre du Conseil spécial pendant les Révoltes des Patriotes.

La statue et le dessin rappellent la jeunesse révolutionnaire du patriote enragé qu'a été Taché, passé auquel il a tourné le dos une fois devenu ultramontain. Par ailleurs, le naufrage de 1853 aurait été causé par une dispute entre deux des quilles liguées contre la troisième. Remorqué à Pointe-Lévy, le bateau attend désormais un chargement dans l'espoir de servir à nouveau : « Il s'est tout dernièrement décidé à rabattre de ses prétentions d'aller faire son tour d'Europe et à accepter une cargaison qu'il transportera de la Pointe-Lévy à un des quais de Québec. Pour plus grande sûreté et économie de temps, l'armateur le fera remorquer par un pyroscaphe. On pourra par ce moyen épargner l'assurance⁵⁰. » Le pyroscaphe étant un bateau à vapeur, le *Rimouski* ne peut donc plus se



Caricature du *Rimouski*, avec comme figure de proue un jeune Jean-Baptiste au long couteau.
Illustration d'Henri Vernal.

mouvoir par lui-même et ressemble, de ce point de vue, aux barges modernes qui doivent être tractées ou poussées.

**Le « Pèlerinage au *Rimouski* » (23 juillet 1857),
apogée de la satire contre Taché**

L'exploitation de la barque à trois quilles pour faire la satire de Taché atteint son point culminant avec la publication le 23 juillet 1857 d'un long article de plus de 2500 mots, intitulé « Pèlerinage au *Rimouski* ». À la différence des précédents, ce texte se fonde sur une observation effective du bateau amarré à Pointe-Lévy. Il propose pour cette raison certains détails qui correspondent à ce que l'on connaît par ailleurs de la barque grâce aux archives portuaires, tout en complétant le portrait par certains traits qui sont sans doute également exacts. Malgré cette précision, le texte reste incisif et moqueur. L'ouverture rapproche le navire des plus grands monuments de l'humanité, entre autres la basilique Saint-Pierre de Rome, l'Alhambra de Grenade ou les pyramides d'Égypte :

Livrons aux yeux étonnés de tout le monde subliminaire l'œuvre immortelle et le nom de l'ouvrier ! Ne laissons pas à la postérité qui déjà les réclame, le soin de leur accorder à tous deux pleine et entière justice. Or, Canadiens du pays, vous le savez déjà, ce n'est pas d'un édifice en marbre ou en granit qu'il s'agit ici. non plus que d'un mesquin dôme : [...] mais depuis que la science de la navigation a étendu ses larges ailes sur toutes les mers du monde que sillonnent aujourd'hui dans tous sens les produits de la merveilleuse industrie, c'est vers le perfectionnement des moyens de communication interocéaniques que tendent tous les efforts des hommes de génie et des bienfaiteurs de l'humanité. Et c'est en effet d'un vaisseau, d'un noble vaisseau qu'il s'agit, et ce prodige a nom « RIMOUSKI »⁵¹.

La suite du texte prétend que des centaines de personnes se seraient rendues au chantier Davie le dimanche précédent pour admirer le navire. Le récit avance que Taché était prédestiné depuis son enfance à inventer une telle merveille, que ce soit au collège lorsqu'en raison de l'envie de ses condisciples il doit interrompre ses études ou une fois devenu médecin, lorsqu'il critique Dupuytren ou Astley Cooper, deux des sommités de l'art médical de l'époque. La suite se moque abondamment de sa jeunesse patriote et de son engagement, lors du boycottage des produits

d'Angleterre, à s'habiller exclusivement en étoffe du pays, au point de susciter l'hilarité des demoiselles. Sa carrière politique elle-même aurait été médiocre, parce qu'absorbée par la grande idée qu'il couvait : la construction de son vaisseau prodigieux.

L'article relate ensuite les circonstances dans lesquelles le navire a été construit avec une précision étonnante :

Quant à l'occasion de la construction de ce vaisseau, voici ce qu'on en rapporte. Le grand homme en question s'était adressé au gouvernement pour avoir les fonds nécessaires pour construire un quai à Rimouski. Des gens qui se disaient experts avaient bien dit que ce projet était insensé et que la localité choisie était la moins propre qu'il fut possible de trouver pour y ériger ce quai. Ce fut tout naturellement une raison pour le grand homme de s'obstiner contre leur opinion : car vous ne l'ignorez pas, les hommes de génie font les choses tout autrement que les autres. L'homme au stock et à la veste de droguet⁵² eut donc le quai à construire sur la promesse qu'il fit que la chose ne coûterait qu'environ six mille louis⁵³, une bagatelle. Tout rempli de ces idées extraordinaires que le vulgaire ne comprend point, parce qu'à leur apparence elles semblent trop stupides, il résolut, à même ces six mille louis, de construire un vaisseau pour transporter de Québec à Rimouski, les madriers nécessaires à la construction du quai. Et c'est du sein de cette idée qu'est sortie, érigée en trois mâts, la merveille architecturale des temps modernes, le trop glorieux « RIMOUSKI ». Et le *Rimouski* coûta plus de 3000 £.

À supposer que le prix ici avancé soit exact⁵⁴, Taché aurait donc perdu 2410 livres, en vendant la barque à John Greaves Clapham. Le récit prétend que, lors de la fabrication du vaisseau, une étoile se leva, annonçant l'arrivée, non pas des trois rois mages, mais de trois Micmacs de Restigouche, venus fumer le calumet avec le constructeur pour le féliciter de cette régression en matière de navigation, le *Rimouski* renouant avec les canots creusés dans des troncs d'arbre. À nouveau, le trait se veut moqueur, mais se fonde sur une réalité biographique, à savoir les liens privilégiés que Taché entretenait avec les Micmacs et les Malécites pendant son séjour rimouskois⁵⁵.

Après ce long récit en forme de digression, le texte s'attache enfin à livrer la description promise de

« cette immortelle *pine-plate* ». L'expression évoque la ressemblance de la barque avec une assiette en pin. De face, elle ressemble à une citrouille percée de deux yeux qui sont les sabords. Au milieu, se trouvent un taillemer* si petit qu'il est à peine visible et au-dessus, un beaupré microscopique. Par ailleurs, « les flancs de cette nouvelle arche de Noé s'épanouissent en deux rondeurs assez immodestes ». Quant à elles, les dimensions, sans être exactes, ne sont pas loin de la réalité: « [u]n fond de près de cent pieds de long sur vingt-six pieds de bau⁵⁶, et si plat qu'à virer le vaisseau sens dessus dessous on en ferait une plate-forme unie comme la main ! » Quant aux quilles, celle du milieu mesure « neuf pouces et sept lignes (mesure chinoise) » et court tout le long de la barque, tandis que les quilles latérales, dépassant le bordage, mesurent, quant à elles, « trois pouces et demi ». La poupe, elle, inspire un immense éclat de rire aux pèlerins, car elle a des rondeurs dignes de la « Vénus callipyge », avec, au milieu, « le tronc d'un gouvernail épais et lourd comme la plume d'un rédacteur apostolique ». Les mâts sont décrits comme « trois perches de clôture ». Il y a également à l'avant et à l'arrière « deux modestes cabanes à tout mettre » qui ressemblent à des cabanes à sucre. On trouve enfin, sur le pont, six panneaux et six sabords.

L'auteur, en conclusion, prétend que les pèlerins ont récupéré chacun un copeau de la merveille pour l'offrir à leur premier-né, tout en se cotisant pour faire chanter un *Te Deum* à « l'homme de génie qui a doté notre pays d'un pareil chef-d'œuvre qui ne lui a rapporté jusqu'à ce jour que le titre de chevalier de la Légion d'honneur⁵⁷ ». Enfin, les mêmes pèlerins espèrent que le gouvernement accordera une somme pour acheter « une immense cloche en verre sous laquelle le *Rimouski* pourra en dépit des vents et des tempêtes braver l'avenir et servir de chapelle flottante ».

Dans l'édition du *Courrier du Canada* parue le même jour, Joseph-Charles Taché, peu rancunier et bon joueur, juge intéressante l'idée de la cloche de verre, mais recommande surtout « de faire écrire sur écorce de bouleau les trois fameux discours [du banquet de la Saint-Jean-Baptiste] pour en fixer un sur chaque mât, et d'en faire graver trois copies sur zinc pour orner chacune des trois quilles⁵⁸ ».

Placide Lépine et le trois-quilles de Taché dans *L'Opinion publique* (1872)

Plus de quinze ans après la polémique entre *Le Courrier du Canada* et *Le National*, la barque à trois quilles revint hanter Joseph-Charles Taché. En effet, un certain Placide Lépine publie alors dans *L'Opinion publique* une silhouette littéraire consacrée à l'auteur de *Forestiers et voyageurs*. Derrière ce pseudonyme, se cachent en réalité l'abbé Henri-Raymond Casgrain et l'écrivain Joseph Marmette⁵⁹ qui proposent un portrait mordant et sans concession de l'homme, sans être toutefois exclusivement à charge. Or, les auteurs rappellent la polémique de 1857 qui a manifestement marqué les contemporains, au point de constituer un souvenir encore vivace en 1872:

Esprit essentiellement actif, incapable d'une heure de repos, M. Taché a essayé de tout, et de quelque chose encore: il s'est même occupé de construction navale. Il est l'auteur du fameux navire à trois quilles, qui avait toutes les perfections, avec un seul défaut: celui de marcher comme l'écrevisse, ou plutôt de ne pas marcher du tout. Du vivant du *National*, quand ses rédacteurs poursuivis à toute outrance par M. Taché, traqués partout, troués de part en part par son terrible épieu, ne savaient plus où se réfugier, ils se sauvaient à bord du navire à trois quilles, forçaient M. Taché de prendre la barre, et naviguaient avec lui jusqu'à la paix⁶⁰.

Deux semaines plus tard, dans le même journal, Taché, visiblement irrité de ce rappel, se sent obligé de répliquer aux traits piquants du bien nommé Placide Lépine, tout en réécrivant l'histoire à sa manière:

Le navire, le *Rimouski*, n'avait point trois quilles (c'est une erreur très répandue que je n'ai jamais pris la peine de contredire), il n'en avait à proprement parler pas même une. Il est absolument incorrect de dire qu'il ne marchait pas du tout, car c'était, au contraire, un très bon voilier, qui tenait encore bravement la mer, sur la Méditerranée, aux dernières nouvelles reçues. Il fut construit pour résoudre un problème qu'il a résolu, mais que j'ai dû abandonner là, faute des moyens nécessaires pour passer outre⁶¹.

Le constructeur du *Rimouski* n'a de fait jamais pris la peine de contredire ses adversaires pour la simple et bonne raison que, comme nous l'avons vu dans le rapport d'inspection après naufrage en 1853, la barque était bel et bien pourvue de trois quilles.

Cyprien et la polémique de Taché contre Sulte dans *Le Peuple* (1883)

Malgré la vigueur de la riposte, Taché continua d'être poursuivi par la barque *Rimouski* comme par une sorte de serpent de mer qui ressurgit à chaque nouvelle polémique. L'exemple de la chronique publiée par un certain Cyprien en 1883, donc onze ans plus tard, dans *Le Peuple*, le journal d'Honoré Beaugrand, est particulièrement éloquent à cet égard. En réalité, c'est comme si la barque à trois quilles était devenue un lieu de mémoire sous la plume des écrivains et journalistes libéraux dans leur combat idéologique contre Taché. En l'occurrence, Cyprien est le pseudonyme du poète Louis Fréchette⁶² qui écrit pour défendre l'historien libéral Benjamin Sulte, auteur de *l'Histoire des Canadiens français* (1882-1884). Or, la perspective nationale et laïque adoptée dans cette œuvre au long cours lui a attiré l'hostilité de Joseph-Charles Taché qui a publié de nombreux articles contre lui, réunis dans une plaquette intitulée *Les histoires de M. Sulte* (1883)⁶³. Fréchette entre donc dans l'arène pour prendre fait et cause en faveur de l'historien libéral :

Le fameux inventeur du navire à trois quilles, le grand astronome qui a su démontrer péremptoirement l'absurdité des théories de Galilée sur les relations de la terre avec le soleil, M. J. C. Taché enfin, a adopté une manière aussi sommaire que facile de réfuter un historien.

Il applique aux documents historiques le procédé que le R. P. Gladu voudrait voir appliquer aux Américains : il les coupe, les abat et les jette au feu. M. Sulte, dit-il, a beau citer les lettres de Louis XIV, Colbert, Talon, Courcelles, Bouteroue, Frontenac, et autres personnages du temps, qui ont écrit au sujet des jésuites du Canada, je n'y crois pas !

— Eh bien, moi, répond Sulte, je ne crois pas à M. Taché.

Ni moi non plus⁶⁴ !

On le voit donc, le rappel des mésaventures du *Rimouski* fait office de lieu commun argumentatif contre celui qu'Arthur Buies appelle « l'antique Joseph Charles », dans une lettre à Benjamin Sulte du 13 décembre 1883, dans laquelle il encourage son destinataire à poursuivre son combat en des termes fleuries : « Envoie fort, mon vieux, tape, baptême⁶⁵. »

La fin de l'odyssée du *Rimouski* au port de Sunderland en Angleterre

Vu la facilité avec laquelle Taché tord les faits dans sa réplique à Placide Lépine, il serait tentant de conclure que le destin méditerranéen qu'il prête à son ancienne barque est une pure affabulation. Pourtant, le registre des transactions du port de Québec montre que le navire acheva bel et bien son odyssée en Europe. En effet, après avoir remboursé le prêt à Gustavus William Wicksteed le 20 octobre 1856, John Greaves Clapham vend la barque à John Charlton, marchand de Sunderland, dans le comté de Durham en Angleterre, le 7 novembre 1856, tout en lui prêtant la somme de 400 livres. Le 28 novembre 1859, le nouveau propriétaire vend à son tour le *Rimouski* à Richard Bellays, armateur anglais, pour la somme de 310 livres, solde du prêt consenti par John Greaves Clapham. Bellays récupère la barque le 28 janvier 1860 pour la transférer à Sunderland, qui constitue à l'époque le plus grand port de construction navale au monde⁶⁶. Compte tenu de la dépréciation rapide de la barque qui valait peut-être 3 000 livres en 1853 et qui a été vendue 590 livres en 1856, revendue 400 livres la même année, avant d'être soldée 310 livres en 1859, il y a fort à parier que le navire, parvenu à ce qui aura été sa destination finale, a été démonté pour en récupérer le bois, dont la rareté permanente constituait alors le principal frein à l'expansion de l'industrie navale britannique. Si cette hypothèse est exacte, Taché aura de fait embelli quelque peu la réalité sans mentir tout à fait, sa barque à trois quilles ayant bel et bien navigué, sinon sur la Méditerranée, du moins jusqu'en Europe.

*

L'itinéraire du *Rimouski* de 1853 à 1860, depuis son lieu de construction jusqu'à l'Angleterre, en passant par Québec, Berthier, Matane et Pointe-Lévy, aura été marqué par quatre propriétaires successifs : Joseph-Charles Taché, John Greaves Clapham, John Charlton et Richard Bellays. Mais par-dessus tout, cette trajectoire aura été jalonnée par une multitude de caricatures dans la presse périodique, la barque à trois quilles étant comparée successivement et parfois simultanément à une cuve, à une arche de Noé, à une marmite, à une omelette, à une cabane à sucre, à une *pine-plate*, à une citrouille, à une Vénus callipyge, voire à une écrevisse nageant à reculons. Navire érigé en symbole de l'échec politique de son constructeur, la barque à trois quilles a été pendant plus de trente

ans la principale arme dans l'arsenal argumentatif des libéraux contre Taché. Même après sa mort, les mésaventures du *Rimouski* continuèrent à hanter l'écrivain et homme politique, au point que M^{gr} Thomas E. Hamel, dans sa notice nécrologique de 1894, éprouvera le besoin de revenir sur l'affaire du trois-quilles afin de venger la mémoire du défunt :

Grâce à une heureuse mémoire, il se fit ainsi dans sa tête une véritable encyclopédie de connaissances sur toute espèce de sujets. Naturellement tout ne pouvait pas être approfondi. Quelques-unes de ses études, plus superficielles, ont pu se ressentir de ses préoccupations et de ses aspirations. Ainsi je ne garantis pas que toutes ses idées astronomiques seraient admises par tous. De même, en fait de construction navale, on a beaucoup parlé de son vaisseau à trois quilles; mais je crois qu'à cet égard on a été injuste envers lui, et que le sarcasme plus ou moins envieux d'adversaires politiques ou autres a eu plus de part que la stricte vérité dans l'appréciation qu'on en a faite⁶⁷.

Pour terminer, il faut revenir sur un point central et récurrent de la caricature de la barque, à savoir ses trois quilles qui, à en juger d'après l'avis unanime des adversaires de Taché, constitueraient une aberration en matière d'architecture navale. La biographe Michèle Bernard⁶⁸, pour tenter de justifier la bizarrerie d'une telle conception, a avancé l'hypothèse que Taché avait pu s'inspirer des pirogues polynésiennes découvertes par les navigateurs anglais au XVIII^e siècle. La chose n'est pas impossible, même si les trimarans effilés et gracieux du Pacifique semblent avoir peu d'affinités avec la silhouette massive et inélégante du *Rimouski*. L'érudit Taché avait, en réalité, plusieurs autres sources plus immédiatement accessibles⁶⁹. Par exemple, il pouvait lire dans les *Séances nautiques ou traité élémentaire du vaisseau à la mer* (1831) de Pierre-Marie-Joseph de Bonnefoux le passage suivant, à propos de la mise en panne⁷⁰ d'un bateau à voile, manœuvre qui suppose de limiter la dérive :

C'est pour diminuer cette dérive ainsi que celle des bâtiments naviguant au plus près, qu'on a imaginé les *Faussees Quilles* qui augmentent de plus la stabilité du navire, les ailes comme on en voit à bord des galiotes, et qu'on a même proposé les navires à trois quilles; les deux nouvelles seraient clouées parallèlement

à la première autant que les façons peuvent le permettre, à une distance et sous une inclinaison, par rapport à celle-ci, telles que le navire étant à sa bande habituelle ou présumée, la quille de sous le vent fût dans une situation verticale: on a encore imaginé pour cet objet, surtout pour les embarcations, aussi bien que pour diminuer les dangers de l'échouage, les *Quilles Mobiles* ou *Glissantes*, les *Quilles Mobiles à Lest*, et enfin les *Guares*, telles que celles des *Balzes* ou *Jungades* du Pérou. Ces Guares se poussant verticalement dans l'eau sous le bâtiment, et à volonté par parties séparées, donnent encore la faculté de rendre le navire ou plus ardent, ou plus apte à arriver selon les circonstances⁷¹.

Certes, la question des trois quilles est envisagée ici de manière théorique. Mais il existait des illustrations bien concrètes de navires à trois quilles dans la marine du XIX^e siècle. Les meilleurs exemples sont sans doute les prames que l'empereur Napoléon avait fait construire pour sa flotte de guerre. Taché pouvait lire une définition très précise de ce type de bateau dans le *Glossaire nautique* (1848) d'Augustin Jal :

PRAME, fr. s.f. (Du holl. *Praam*. [V.]) Bâtiment de charge à fond large et plat; Allège. On a souvent employé des Prames, munies d'une forte artillerie, pour la défense des côtes et des entrées des ports. En 1802, Napoléon fit construire un grand nombre de Prames pour porter sur la côte d'Angleterre, où il voulait aller descendre, une partie de l'armée qu'il avait réunie au Camp de Boulogne. Ces Prames qui, dans le calme, devaient être mues par des avirons, avaient une mâture de corvette. (V.) Leur longueur moyenne était de 37 mètres sur 8 de largeur. Leur tirant d'eau était entre 2 et 3 mètres. Leur armement consistait en 12 canons de calibre 24, qui devaient être manœuvrés, aussi bien que les rames, par des soldats exercés à la double manœuvre des avirons et de l'artillerie. Il n'y avait à bord de chacune des Prames que 38 marins. L'écurie établie dans la cale (V. Écurie) pouvait recevoir 50 chevaux. Sous le fond de ces Prames étaient trois quilles parallèles qui, dans les échouements, protégeaient la sole ou semelle sur laquelle était fondé le navire⁷².

Transposées en unités impériales (110 pieds sur 25, avec un tirant d'eau de 7 ou 8 pieds⁷³), il s'agit à peu près des dimensions du *Rimouski*.



La Foudroyante, prame d'artillerie de Napoléon, illustration tirée d'une encyclopédie de 1928.

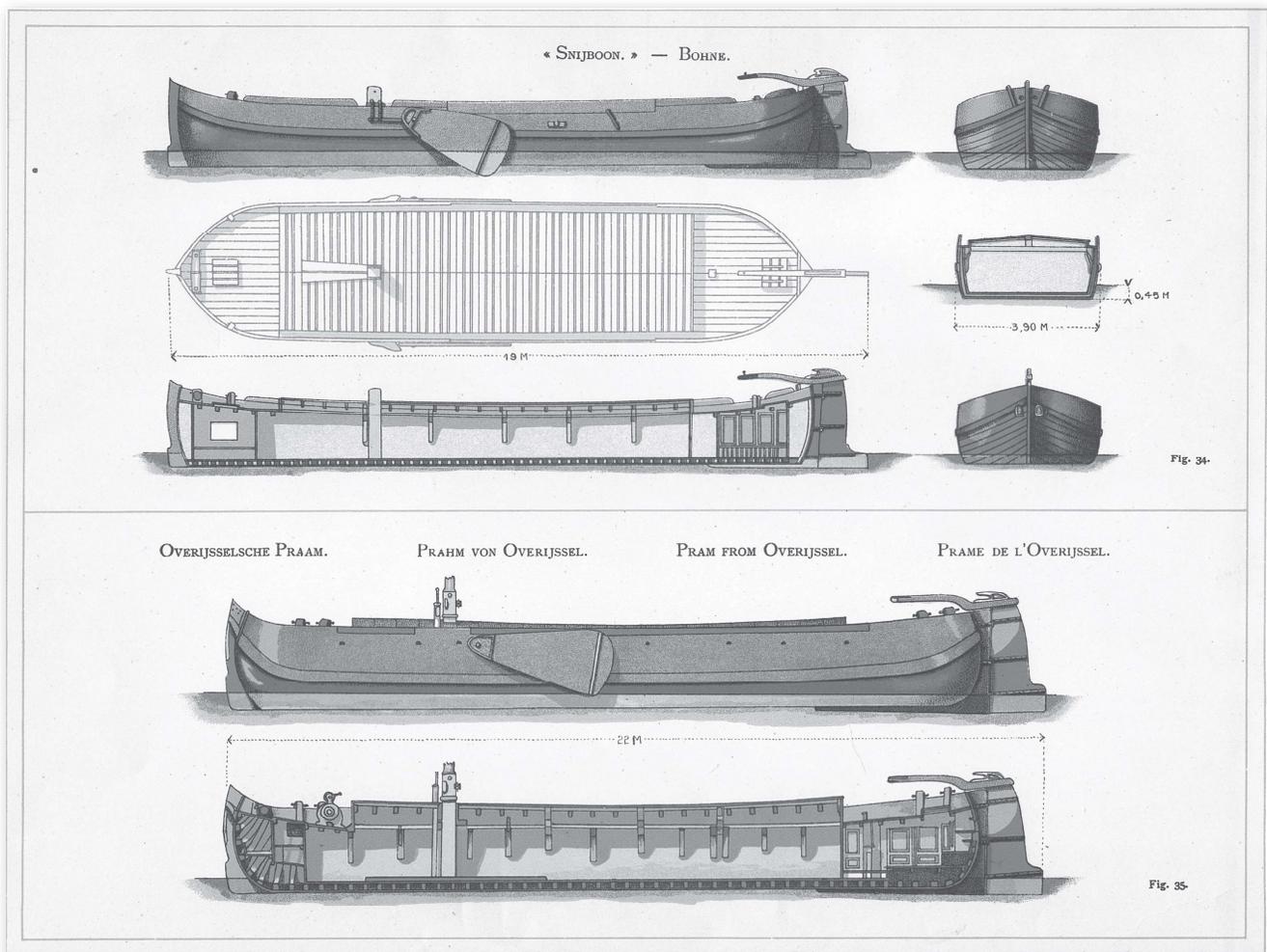
Source: Collection particulière.

À la différence importante que les prames servaient à l'artillerie et la barque à trois quilles au transport du bois, ce type de bâtiment réunit des qualités que recherchait Joseph-Charles Taché, en concevant son bateau : la stabilité à l'ancre ou en panne, la possibilité d'approcher le rivage grâce au faible tirant d'eau en raison du fond plat, la protection de ce fond lors d'échouage ou à marée basse grâce aux trois quilles, autant de caractéristiques appréciables en l'absence de quai et dans une partie de l'estuaire réputée pour ses hauts fonds.

De la théorie livresque à la construction concrète des bateaux, il y a à l'évidence un fossé :

n'est pas architecte naval qui veut. Comme Macaire et Eusèbe Lepage dans la construction du quai, Taché a sans doute été dépassé par la complexité et l'ampleur du projet consistant à créer un type de navire comme on n'en avait jamais vu. Il s'agissait peut-être d'une variante de la goélette du Saint-Laurent, à fond plat, avec un gréement à trois mâts de barque et des allonges sacrificielles de part et d'autre de la quille principale, destinées à poser le navire en aplomb sur la batture lors de l'échouage à marée basse, tout en limitant la dérive pour permettre la navigation transatlantique⁷⁴.

Et qui sait ? n'eût été de la tempête du 25 octobre 1853 qui fit s'échouer l'Acadia et le Rimouski,



Plans des prames *Sneijboon* et *Overijssel*, Bruxelles, 1905.

Source : Collection particulière.



Goélettes à marée basse, Les Écureuils (Donnacona), vers 1905, photographe inconnu.

Source: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, P547, S1, D224, P1.

peut-être Taché aurait-il passé en son temps pour un audacieux novateur plutôt que pour un ingénieur naval « impraticable »...

Glossaire des termes techniques relatifs à la construction navale (notés par un astérisque à la première occurrence dans le corps du texte)⁷⁵

Artimon : mât arrière.

Aurique : quadrangulaire.

Beaupré : mât oblique, à l'inclinaison plus ou moins forte, se trouvant à l'avant des grands voiliers.

Bordé : ensemble du revêtement extérieur de la coque, y compris le pont.

Brick : voilier à deux mâts.

Brigantin : petit brick.

Brigantine : voile aurique*.

Bordage à franc bord : revêtement extérieur constitué de planches de bord juxtaposées.

Clipper : voilier rapide, très fin de carène.

Corne : partie supérieure d'une voile aurique.

Étrave : pièce avant de la coque prolongeant la quille.

Flèche, nom féminin : mât supérieur.

Flèche, nom masculin : voile entre la corne d'une voile aurique et la flèche du mât.

Goélette : voilier à deux mâts, celui d'arrière étant supérieur ou égal à celui d'avant.

Grand mât : mât central d'un voilier à trois mâts.

Grément: ensemble des mâts, poulies, cordages et voiles.

Hune: plateforme intermédiaire dans un mât.

Misaine: mât avant.

Perroquet: voile carrée supérieure.

Poupe: arrière d'un navire.

Serre plate: peut-être plat-bord, c'est-à-dire rebord supérieur du pont.

Taillemer: partie avant de l'étrave, qui fend l'eau.

Notes

- 1 La rédaction de cet article aurait été impossible sans la contribution de Marie-Ange Croft, de Lou-Ann Marquis et d'Alain Ross à qui nous devons le repérage d'un article de périodique, ainsi que la découverte de la majorité des documents d'archives notariales. Qu'ils en soient chaleureusement remerciés.
- 2 Claude La Charité est professeur de lettres et écrivain. Titulaire de la Chaire de recherche du Canada en histoire littéraire et patrimoine imprimé à l'Université du Québec à Rimouski, il codirige la revue *L'Année rabelaisienne* et fait partie du collectif de rédaction d'*XYZ. La revue de la nouvelle*. Il a publié *La Rhétorique épistolaire de Rabelais* chez Nota bene en 2003 et *L'invention de la littérature québécoise au XIX^e siècle* au Septentrion en 2021. Il a signé trois livres de fiction à L'Instant même : en 2015, *La pharmacie à livres et autres remèdes contre l'oubli*, une autofiction mâtinée d'humanisme et teintée d'humour noir; en 2018, *Le meilleur dernier roman* qui se moque avec finesse et gravité du milieu universitaire et littéraire; et en 2021, *Autopsie de Charles Amand*, la suite de *L'influence d'un livre*. Il publiera en 2023 *L'œil de l'ermite*, à propos du solitaire Toussaint Cartier.
- 3 Après l'élection de Robert Baldwin en 1843, le mot est inventé pour désigner « un candidat prestigieux qui, défait dans son comté, se présente aussitôt dans une autre circonscription, libérée exprès pour lui, où il remporte la victoire ». Voir l'article « Rimouskifié » sur le site de l'Assemblée nationale du Québec : www.assnat.qc.ca/fr/patrimoine/lexique/rimouskifie.html.
- 4 Philippe Charland, Maxime Gohier et Alain Ross, « De la "terre de l'original" à la "terre du chien" – Rimouski : histoire et étymologie d'un toponyme autochtone », *L'Estuaire*, n^{os} 76 et 77, 2016 et 2017, p. 6-21 et p. 5-25.
- 5 Arthur Buies, *Chroniques*, éd. Francis Parmentier, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, coll. « Bibliothèque du Nouveau Monde », t. II, 1991, p. 409.
- 6 « Rimouski comme chef-lieu d'un grand district judiciaire, comme siège épiscopal, autant qu'à titre d'une des principales stations du chemin de fer Intercolonial, jouera, sans nul doute, dans l'avenir un rôle important. » James Macpherson Le Moine, *L'Album du touriste. Archéologie, histoire, littérature, sport. Québec*, 2^e édition, Québec, Augustin Côté, 1872, p. 348.
- 7 Arthur Buies, *Petites chroniques du Bas-du-Fleuve*, présentation de Victor-Lévy Beaulieu, Trois-Pistoles, Éditions Trois-Pistoles, 2003, p. 81.
- 8 Eveline Bossé, *Joseph-Charles Taché (1820-1894). Un grand représentant de l'élite canadienne-française*, Québec, Éditions Garneau, 1971, p. 47-48; Michèle Bernard, *Joseph-Charles Taché. Visionnaire, penseur et homme d'action au cœur du XIX^e siècle*. Montréal, XYZ, 2011, p. 65-66.
- 9 Richard Saindon, « Le quai de Rimouski a près de 170 ans », *Le Soir*, 21 décembre 2021, en ligne : <https://journallesoir.ca/2021/12/21/le-quai-de-rimouski-a-pres-de-170-ans>.
- 10 « seven thousand and five hundred pounds lawful current money of this Province » Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Rimouski, Greffe de Pierre Gauvreau, n^o 4870, 7 mai 1852, Contract for the Pier of Rimouski between Macaire Lepage and Eusebe Lepage and Her Majesty Queen Victoria. Le cours légal ici évoqué est celui adopté après la création du Canada-Uni : « Le nouveau système d'évaluation entra en vigueur en avril 1842. Le souverain britannique en or fut évalué à une livre, quatre shillings et quatre pence en monnaie locale, et la pièce américaine en or de dix dollars, l'aigle, à deux livres et dix shillings. Ces deux pièces avaient cours légal. Le dollar espagnol (y compris celui des colonies) et les dollars américains en argent d'un poids minimum de 412 grains eurent également cours légal, et leur valeur fut fixée à 5 shillings et 1 penny, soit une valeur très proche de l'ancien cours de Halifax [selon lequel un dollar valait 5 shillings]. » *Le dollar canadien : une perspective historique*, Ottawa, Banque du Canada, 2005, p. 23.
- 11 « [...] Macaire Lepage and Eusèbe Lepage did and by these presents do bind themselves [...] for and in consideration of the covenants, conditions and agreements herein aftermentioned, to find all necessary tools, materials, implements, boats, saws, machinery and labor for the construction of the Pier at the said Parish of Saint Germain de Rimouski [...]; « [...] the whole to be completed and finished to the satisfaction of the said Commissioner ready for use on or before the first day of August in the year of our Lord one thousand eight hundred and fifty three. » *Ibid.*
- 12 Bibliothèque et Archives nationales du Québec. Greffe Pierre Gauvreau, 18 août 1853, Procuration de Macaire Lepage et Eusèbe Lepage à Joseph-Charles Taché.
- 13 André Garon, « Baby, Charles-François-Xavier » (1977), *Dictionnaire biographique du Canada*, en ligne : http://www.biographi.ca/fr/bio/baby_charles_francois_xavier_9F.html.
- 14 Charles Guay, *Chronique de Rimouski*, Québec, P.-G. Delisle, 1873-1874, p. 179. En fait, le quai a été construit entre 1852 et 1854.
- 15 Sur un plan intellectuel, sa plus grande réalisation a été la création de l'Institut littéraire de Rimouski qui mettait à la disposition de ses membres une bibliothèque de 700 volumes offerts par Taché et proposait des conférences publiques sur des questions de philosophie, d'histoire et d'industrie : Claude La Charité, « Joseph-Charles Taché et l'Institut littéraire de Rimouski », dans Julien Goyette et Claude La Charité (dir.), *Joseph-Charles*

- Taché polygraphe*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2013, p. 39-62.
- 16 Bibliothèque et Archives Canada, Quebec City, Registrar of Shipping, 1787-1965, 1408-42, immatriculation 1853.
- 17 Ce mot comme tous les termes techniques propres à la construction navale, notés par un astérisque à la première occurrence, sont définis dans le glossaire à la fin de l'article.
- 18 « a sailing vessel, her framework and planking is of wood » (*ibid.*).
- 19 « Schooner Rigged with a standing Bowsprit, square Sterned carvel Built, no Galleries, no figure Head » (*ibid.*). Eileen Reid Marcil et Paul Terrien reprennent ces données, sans tenir compte de la correction du registre des transactions: « 1853 Rimouski [nom] 210 [tonneaux] gl [goélette] Taché, Joseph-Charles [constructeur] Rimouski [lieu] » (*On chantait «Charley-Man»*. *La construction de grands voiliers à Québec de 1763 à 1893*, Québec, Les Éditions GID, 2007, p. 395) et « RIMOUSKI, goélette trois mâts, 209 t., Rimouski (J. C. Taché), J. C. Taché, médecin à Rimouski. » (*Québec mer et monde. L'âge d'or de la construction navale à Québec*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2016, p. 177).
- 20 Bibliothèque et Archives Canada, Quebec City, Registrar of Shipping, 1787-1965, 1412-42, n° officiel 33367.
- 21 « Altered from the rig of Schooner to that of a Barque and her stern is round instead of square, as originally described » (*ibid.*).
- 22 *Guide des gréments. Petite encyclopédie des voiliers anciens*, Douarnenez, La Chasse-Marée/Armen, 1996, p. 79.
- 23 « built at Rimouski in this Province this present year 1853 as appears by a certificate of Joseph Charles Taché the Builder, dated the 5th September last » (immatriculation 1853, ouvr. cité).
- 24 « Fabien Bois Master » (*ibid.*). Dans sa biographie, Eveline Bossé considère à tort qu'il était le capitaine et commandant du *Rimouski* (*Joseph-Charles Taché [1820-1894]*, ouvr. cité, p. 47). En réalité, comme nous le verrons, cette responsabilité incombait à Calixte Fournier en 1853 et à Jean Dessein dit Saint-Pierre en 1854.
- 25 Paul Terrien, *Québec mer et monde*, ouvr. cité, p. 175. Il s'agit fort probablement de Joseph Roy dit Desjardins, célèbre constructeur de bateaux de Saint-André de Kamouraska. Du reste, il est question de la construction du *Progress* dans l'article de Georges Pelletier et Lynda Dionne dans le présent numéro.
- 26 *Ibid.*, p. 176.
- 27 Eileen Reid Marcil, *On chantait «Charley-Man»*, ouvr. cité, p. 395.
- 28 Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Rimouski, Greffe de Pierre Gauvreau, n° 4912, 26 octobre 1853, Notification du Protest par Mr Calixte Fournier du naufrage du vaisseau nommé le Rimouski.
- 29 C'est-à-dire dérapper sur le fond sur près de 600 mètres (« Chasser », Jean Merrien, *Dictionnaire de la mer*, Paris, Omnibus, 2014, p. 216-217, sens 3).
- 30 Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Rimouski, Greffe de Pierre Gauvreau, n° 4917, 5 novembre 1853, Protest par M. Calixte Fournier et autres de la Barque « Rimouski » naufragée etc.
- 31 Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Rimouski, Greffe de Pierre Gauvreau, n° 4914, 31 octobre 1853, Protest of the Ship Acadia of Liverpool by Captain Thomas Shaw and others.
- 32 Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Rimouski, Greffe de Pierre Gauvreau, n° 4913, 29 octobre 1859, Survey of the Ship Acadia by Laurent Leclerc and others.
- 33 Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Rimouski, Greffe de Pierre Gauvreau, n° 4915, 31 octobre 1853, Rapport de l'examen de la barque *Rimouski* par Thomas Primeau et autres. Les citations qui suivent dans cette section sont tirées du même document.
- 34 Centre national de ressources textuelles et lexicales, Trésor de la langue française informatisé, en ligne: <https://www.cnrtl.fr/definition/canalisation>.
- 35 *Le Journal de Québec*, 8 août 1854, p. 2. Les citations qui suivent dans cette section sont tirées de la même lettre au rédacteur.
- 36 Sur cette curiosité pour un grand nombre de domaines de la connaissance et son prolongement sous forme d'écriture polygraphique qui l'amena à rédiger, selon l'abbé Casgrain, « je ne sais combien de brochures sur je ne sais combien de sujets », voir Julien Goyette et Claude La Charité (dir.), *Joseph-Charles Taché polygraphe*, ouvr. cité.
- 37 Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Rimouski, Greffe de Pierre-Louis Gauvreau, n° 846, 24 juin 1856. Déclaration de Jean Dessein dit St-Pierre. Les citations qui suivent dans cette section sont tirées du même document.
- 38 « Series S67 John Greaves Clapham », Réseau canadien d'information archivistique, en ligne: <https://archivescanada.accesstomemory.ca/john-greaves-clapham>.
- 39 « John Greaves Clapham », Assemblée nationale du Québec, en ligne: <http://www.assnat.qc.ca/fr/deputes/clapham-john-greaves-2585/biographie.html>.
- 40 « Wicksteed, Gustavus William », Répertoire du patrimoine culturel du Québec, en ligne: <https://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=15751&type=pge#>.

- 41 « I further certify that I have a knowledge of the barque Rimouski where in process of building—having visited and seen the manner in which she was built and thereby declare that the materials employed in her construction were of the best description—the frame being got out to suit the model of the Vessel—natural crooks where necessary—being tamarack below and cedar above of large dimensions and put close together and bolted strongly—the planking of a proportionate thickness and of excellent quality. » Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Rimouski, Greffe de Pierre-Louis Gauvreau, n° 950, 3 octobre 1857. Déclaration of Louis Gasse residing at Rimouski. Les essences de bois sont les mêmes que celles employées dans la construction des goélettes du Saint-Laurent : « Mélèze laricin (dit *épinette rouge*) pour les membres, les bordés de coque et certaines pièces de charpente » et « Thuya de l'est (dit *cèdre*) pour les membres » (Alain Boucher, *Voitures d'eau. Les goélettes du Saint-Laurent*, Trois-Pistoles, Éditions Trois-Pistoles, 2010, p. 65).
- 42 Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Québec, Greffe de William Darling Campbell, n° 397, 21 août 1857, Déclaration de Thomas Connell, pilote sur le fleuve Saint-Laurent, chargé par John Greaves Clapham, propriétaire de la barque Rimouski, de ramener le navire de Matane à Pointe-Lévy.
- 43 Andrée Désilets, « Plamondon, Marc-Aurèle » [1990], *Dictionnaire biographique du Canada*, en ligne : http://www.biographi.ca/fr/bio/plamondon_marc_aurele_12F.html. Il est probable que, s'étant senti personnellement visé, Plamondon ait rédigé les articles publiés sur le *Rimouski* dans *Le National* en juillet 1857.
- 44 Voici comment Taché rapporte les propos de Plamondon : « Il paraît qu'il y avait une fois un navire... *le type métallique* (figure qui veut dire la typographie; il paraît que cette dernière a un rapport immédiat avec la navigation) n'était pas inventé; or ce bâtiment c'était le monde et il naviguait très mal surtout auprès du vent, et puis quand l'équipage voulait arrêter, le grappin ne voulait pas mordre au fond... un gabier du bord, un ancien du nom de Gutenberg dit au capitaine : "ah ça, le grand baume, qui dit, faut que ça change" et v'là-t-il pas qu'y s'y montre *le type métallique*... » t'as raison, qu'y répondit le capitaine et depuis le navire file seize nœuds au plus près et dix-huit nœuds au grand large... » (Joseph-Charles Taché, « Une omelette comme on en mange peu! », *Le Courrier du Canada*, 1^{er} juillet 1857, p. 1).
- 45 *Le National*, 4 juillet 1857, p. 2. Il y avait à l'époque un quai des Indes orientales et un quai des Indes occidentales au port de Québec.
- 46 Joseph-Charles Taché, « Une exception à la forme », *Le Courrier du Canada*, 4 juillet 1857, p. 2.
- 47 *Le National*, 7 juillet 1857, p. 2.
- 48 *Le National*, 14 juillet 1857, p. 2.
- 49 Evelyn Kolish, « Stuart, sir James » [1985], *Dictionnaire biographique du Canada*, en ligne : http://www.biographi.ca/fr/bio/stuart_james_8F.html.
- 50 *Le National*, 16 juillet 1857, p. 2.
- 51 « Pèlerinage à Rimouski », *Le National*, 23 juillet 1857, p. 2. Sauf indication contraire, toutes les citations qui suivent dans cette section sont tirées du même article.
- 52 « Stock » désigne ici un reste d'étoffe du pays et « droguet », une étoffe grossière de laine.
- 53 L'auteur emploie ici « louis » au sens de livres, comme le prouve l'emploi du symbole £ plus loin dans le même passage. La livre est définie selon le cours légal adopté en 1842 après la création du Canada-Uni (voir note 10). Comme nous l'avons vu précédemment, la construction du quai coûta en réalité 7 500 livres.
- 54 L'estimation avancée par *Le National* n'est pas invraisemblable, dans la mesure où les prix atteignirent alors des sommets avant l'effondrement du marché en octobre 1854. *L'Ocean Monarch*, trois mâts de 1832 tonneaux construit par Baldwin et Dinning, fut vendu pour 53 \$ le tonneau, soit 13 £ 9 shillings et 5 pence. À un tel cours, avec ses 210 tonneaux, on peut estimer le prix du Rimouski à environ 2 828 £ 17 shillings et 6 pence. Voir Eileen Reid Marcell, *On chantait « Charley-Man »*, ouvr. cité, p. 214.
- 55 Eveline Bossé, *Joseph-Charles Taché (1820-1894)*, ouvr. cité, p. 36.
- 56 Les dimensions étaient, en fait, de près de 95 pieds de longueur par 25 de largeur, comme nous l'avons vu dans le formulaire d'immatriculation du navire. Il faut entendre ici bau au sens de maître-bau, c'est-à-dire la poutre transversale la plus longue qui correspond donc à la largeur maximale du bateau (« Bau », dans Jean Merrien, *Dictionnaire de la mer*, ouvr. cité, p. 104).
- 57 Taché fut le premier Canadien à être fait chevalier de la Légion d'honneur par Napoléon III pour ses travaux sur le Canada et sa participation à l'Exposition universelle de Paris en 1855. Eveline Bossé, *Joseph-Charles Taché (1820-1894)*, ouvr. cité, p. 121-122 et Michèle Bernard, *Joseph-Charles Taché*, ouvr. cité, p. 78.
- 58 Joseph-Charles Taché, « *Le National* », *Le Courrier du Canada*, 23 juillet 1857, p. 2.
- 59 Philéas Gagnon, *Essai de bibliographie canadienne, Québec*, A. Côté, 1895, p. 71.
- 60 Placide Lépine, « Silhouettes littéraires. Joseph-Charles Taché », *L'Opinion publique*, vol. 3, n° 7, 15 février 1872, p. 74. Les auteurs semblent faire allusion à un passage du *National* cité par Eveline Bossé, qui daterait du 17 mai 1857, mais que nous n'avons pas retrouvée dans cette livraison ni dans aucune autre parue entre

- le début mai et la fin août 1857: «Devant le vaisseau à trois quilles de Rimouski, nous sommes prêts à tomber en adoration, pourvu toutefois que ce signe de reconnaissance du génie de M. Taché remette au cœur de ce dernier des sentiments un peu moins féroces à notre égard» (Eveline Bossé, *Joseph-Charles Taché (1820-1894)*, ouvr. cité, p. 47).
- 61 Joseph-Charles Taché, «Lettre à Monsieur Placide Lépine», *L'Opinion publique*, vol. 3, n° 9, 29 février 1872, p. 100.
- 62 Francis-J. Audet et Gérard Machelosse, *Pseudonymes canadiens*, Montréal, G. Ducharme, 1936, p. 44-45.
- 63 Hélène Marcotte, «Les Histoires de M. Sulte par Joseph-Charles Taché: analyse d'un texte polémique», dans *Joseph-Charles Taché polygraphe*, ouvr. cité, p. 137-151.
- 64 Cyprien, «Chronique», *Le Peuple*, 10 novembre 1883, p. 1.
- 65 Arthur Buies, *Correspondance*, éd. Francis Parmentier, Montréal, Lux Éditeur, 2017, p. 201.
- 66 D'après le journal *The Sunderland Herald*: Joseph Finbar Clarke, *Building Ships on the North-East Coast*, Isleham, Bewick Press, 1997, p. 93.
- 67 Thomas E. Hamel, «Joseph-Charles Taché», *Annuaire de l'Université Laval pour l'année académique 1894-1895*, Québec, Typographie d'Augustin Côté et Cie, 1894, n° 38, p. 102.
- 68 «À la même époque, Joseph-Charles se lance dans un projet un peu fou – et avant-gardiste – de construction navale, dont l'originalité et surtout l'éclatant échec lui seront reprochés. Il avait remarqué dans une revue britannique ces étranges pirogues nommées catamarans, que les Anglais avaient découvertes lors de leurs expéditions en Polynésie» (Michèle Bernard, *Joseph-Charles Taché*, ouvr. cité, p. 65).
- 69 Sauf deux répertoires de journaux et de brochures, conservés aux Archives de l'Université Laval (P284), on ne dispose pas du catalogue de la bibliothèque de Taché, de sorte qu'il est impossible de confirmer s'il possédait les ouvrages évoqués à la suite. Il aurait pu du reste consulter des exemplaires conservés dans d'autres collections privées ou publiques.
- 70 La mise en panne consiste à ralentir ou à immobiliser un bateau grâce à l'orientation des voiles (Jean Merrien, *Dictionnaire de la mer*, ouvr. cité, p. 630, sens 2).
- 71 Pierre-Marie-Joseph de Bonnefoux, *Séances nautiques ou traité élémentaire du vaisseau à la mer*, 2^e édition, Toulon, Duplessis Ollivault, 1831, p. 71.
- 72 Augustin Jal, *Glossaire nautique. Répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, Paris, Firmin Didot, 1848, p. 1218.
- 73 Voici la conversion en unités impériales que l'on trouve dans une revue publiée l'année après la construction du *Rimouski* et qui montre que les prames restaient alors d'actualité, du moins chez les lecteurs intéressés par l'histoire militaire et l'architecture navale: «Les prames étaient des bâtiments de 110 pieds de long et de 25 de large, à trois mâts et à trois quilles, forts en bois, mais peu élevés, ne tirant que sept ou huit pieds d'eau, portant douze canons de 24, 120 hommes de débarquement et 50 chevaux; pouvant, à raison de leur construction, s'approcher de très près de terre, conserver la position horizontale, et conséquemment la faculté de se servir de leur artillerie à basse mer, même échoués sur la plage. C'étaient les plus importants de toute la flottille» (*Le spectateur militaire, recueil de science, d'art et d'histoire militaires*, deuxième série, 29^e année, 8^e volume, octobre, novembre et décembre 1854, p. 15-16).
- 74 C'est du moins l'hypothèse de Daniel Saint-Pierre, ancien gardien de phare et artisan chaloupier du Bic que nous remercions de ses lumières en matière de construction navale. Sur les goélettes comme navires d'échouage à fond rond ou plat, à une époque où l'échouage est quasiment inévitable à marée basse même en présence de quais, voir Alain Boucher, *Voitures d'eau*, ouvr. cité, p. 47-53 et 96; et Alain Franck, *Naviguer sur le fleuve au temps passé 1860-1960*, Québec, Les Publications du Québec, 2000, p. 41-42.
- 75 Les définitions qui suivent donnent le sens des termes en fonction du contexte où ils sont employés dans l'article et s'inspirent de Jean Merrien, *Dictionnaire de la mer*, ouvr. cité, auquel on se reportera pour avoir plus de précisions et d'autres significations.