

Les chantiers maritimes traditionnels Il était de petits navires...

Alain Franck

Number 89, Summer 2001

Les héritages du fleuve

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/15770ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

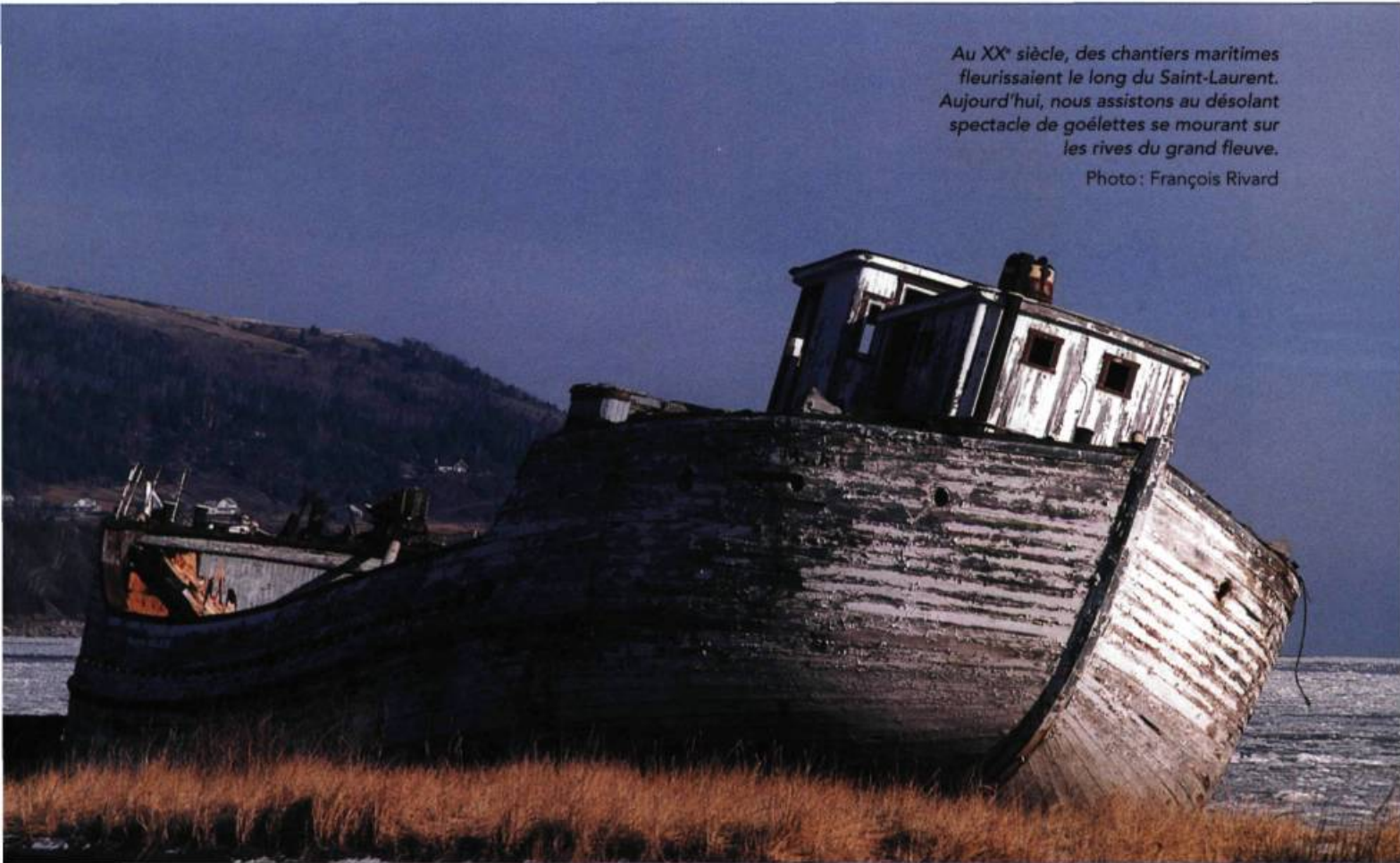
Franck, A. (2001). Les chantiers maritimes traditionnels : il était de petits navires.... *Continuité*, (89), 37–39.

LES CHANTIERS MARITIMES TRADITIONNELS DE L'ESTUAIRE

Il était de **PETITS NAVIRES...**

Au XX^e siècle, des chantiers maritimes fleurissaient le long du Saint-Laurent. Aujourd'hui, nous assistons au désolant spectacle de goélettes se mourant sur les rives du grand fleuve.

Photo : François Rivard



Des siècles durant, les gens du fleuve ont construit et entretenu leurs bateaux de bois pour satisfaire leurs besoins de se déplacer et d'échanger avec leurs voisins.

Le Saint-Laurent apparaissait alors comme l'artère où s'organisait l'économie collective. Avec la fin du cabotage sont disparus et les bateaux et les installations qui les accueillait ou les faisaient naître.

par Alain Franck

La construction navale fut pendant plus de 200 ans la première industrie au Canada après l'agriculture. La région de Québec, située au cœur du commerce du bois, a tiré un large profit de cette industrie puisque c'est là que transitait la matière première. On ne s'étonne guère dès lors que des chantiers de gros navires, destinés surtout au marché britannique, aient été mis sur pied. Pendant ce temps, les villages de la vallée du Saint-Laurent construisirent plutôt des navires de petits tonnages.

Situé à Lévis, le chantier A.C. Davie est le plus ancien chantier maritime au Québec. Il subsiste quelques vestiges sur le site, dont la maison principale et des éléments de la cale sèche.

Photo: G. Gameau, 1885, ANQQ.

La plupart des localités riveraines du Saint-Laurent ont mis en chantier des navires à un moment de leur histoire. Cependant, après la Seconde Guerre mondiale, quelques-unes d'entre elles se sont dotées de petits chantiers maritimes pour faciliter la construction, la réparation et l'hivernage des navires. Très peu de ces chantiers maritimes ont survécu jusqu'à aujourd'hui. Le phénomène des chantiers maritimes artisanaux du Québec est intimement lié à la navigation fluviale, en particulier au cabotage domestique.

L'apparition des chantiers maritimes s'inscrit dans le prolongement de la construction navale artisanale. Des facteurs ont contribué à l'essor des chantiers: on peut retenir l'augmentation du tonnage des goélettes ainsi que la motorisation et la recherche de systèmes sûrs pour l'hivernage. Bien que le cabotage ait existé bien avant l'apparition des chantiers maritimes, ceux-ci sont nés, ont vécu et sont morts avec lui.

BESOIN OBLIGE

La production de la très grande majorité des chantiers de l'estuaire était destinée au marché local ou tout au plus régional. Certes, des bâtiments de mer ont été construits dans l'estuaire, mais la plupart des chantiers ont plutôt produit des goélettes et des sloops. Ces navires répondaient particulièrement bien aux besoins de la navigation fluviale. Plusieurs villages côtiers ont ainsi trouvé des leviers économiques très importants dans une activité navale résolument orientée vers la satisfaction des besoins locaux.

L'emplacement des chantiers correspond d'abord et avant tout aux exigences de la mise à l'eau et du transport maritime: les navires sont construits là où la demande existe. En fait, à l'extérieur de la région de Québec, on devrait parler de sites de construction navale plutôt que de chantiers maritimes. D'ailleurs, si l'on peut assez facilement repérer les villages où des navires ont été construits, il est moins aisé de retrouver l'endroit exact de construction. Ces endroits sont surtout des lieux-dits sans infrastructures de chantier



sauf celles mises en place durant la construction des bateaux. Les navires sont construits près de l'eau, sur un terrain appartenant au constructeur ou à un voisin et offrant une déclivité propice au lancement. Une fois le navire à l'eau, on ne retrouve à peu près plus de traces des activités de construction sur le site.

Les qualités géographiques ou physiques d'un lieu ne sont pas toujours des critères qui président au choix d'un site pour la construction navale. Les rives du fleuve sont rarement des emplacements idéaux et beaucoup de constructeurs doivent s'accommoder d'un rivage dégagé à marée basse. Mais qui dit chantiers modernes dit infrastructures et ces infrastructures se traduisent en général par une cale de halage qui permet l'hivernage et la réparation des navires.

LES DERNIERS CHANTIERS

Cinq ou six chantiers ont survécu jusqu'à tout récemment. Ces chantiers étaient situés dans la zone estuarienne du Saint-Laurent, entre Québec et Tadoussac. C'est la zone où l'amplitude des marées est la plus forte. Sauf dans le cas du chantier de Tadoussac, l'ancienneté des chantiers suit l'écoulement naturel du fleuve, de l'amont vers l'aval.

L'aventure des chantiers avec infrastructures débute à Lévis en 1832, se poursuit à Saint-Laurent, île d'Orléans, en 1908, puis à Maillard (Petite-Rivière-Saint-François) en 1940, à Saint-Joseph-

de-la-Rive en 1946 et se termine à Saint-Bernard-de-l'Île-aux-Coudres en 1960. Ce dernier chantier apparaît presque au moment où ceux de Maillard et de Saint-Laurent cessent leurs activités. Celui de Saint-Joseph-de-la-Rive ferme pour sa part en 1966.

Sauf dans le cas du chantier de Tadoussac (1930), qui occupe un bassin naturel, le choix d'un site pour l'érection d'infrastructures n'a quasiment pas d'importance. La plupart des chantiers munis d'installations permanentes sont situés là où se trouve une concentration de navigateurs (Petite-Rivière-Saint-François) ou encore une main-d'œuvre compétente (Saint-Laurent). Les besoins de la clientèle locale influencent aussi le choix du site puisque ces chantiers répondent avant tout aux exigences de la petite navigation fluviale.

Le fait que ces chantiers soient situés dans une zone où les marées sont de forte amplitude n'est pas dû au hasard. Dans tous les cas, la marée joue un rôle primordial pour la mise à terre et la mise à l'eau des navires. Elle permet de soulever le navire pour le glisser sur un traîneau du plan de halage ou le faire entrer dans une cale sèche. La distance à parcourir pour le sortir de l'eau est également réduite. Bien qu'ils ne soient pas négligeables, les accidents de terrain ne déterminent pas le choix d'un emplacement. Près d'un mille nautique sépare la cale sèche à Maillard de la limite de la mer basse. Le chantier

À Tadoussac en 1932, la cale sèche Imbeau présentait un mécanisme ingénieux qui mettait à profit la marée et les parois rocheuses du site.

Photo: S.J. Hayward, ANQQ

de Saint-Laurent aurait très bien pu être implanté à un bout ou l'autre de l'île, tout comme celui de l'île aux Coudres. L'uniformité des rives de l'estuaire n'impose pas de sites particuliers. Dans le cas de la cale sèche de Maillard, la présence d'une scierie à proximité a tout au plus influencé le choix du site. Il faut noter que la construction d'un navire en bois ne requiert pas d'installations permanentes ou de chantier dans le sens où on l'entend ici. Un espace suffisant pour accueillir l'encombrement produit par l'activité elle-même ou une simple déclivité de terrain près de l'eau font l'affaire.

HIVERNAGE ET ENTRETIEN

La plupart des chantiers maritimes apparus au XX^e siècle ne sont pas destinés à la construction de navires, mais plutôt à la réparation et à l'hivernage des goélettes. Avant l'apparition des chantiers maritimes de l'estuaire, les navigateurs hivernaient et réparaient les goélettes sur la grève, à la limite de la mer haute. Cette façon de faire n'était pas sans risque puisque les navires subissaient parfois des dommages lors de tempêtes ou du gonflement subit de la marée.

À partir du moment où il faut réparer ou hiverner un navire, le travail est facilité si l'on peut le tirer au sec à l'aide d'un plan de halage ou d'une cale sèche. A.C. Davie, à Lévis, qui se spécialise dans ce genre d'activité, a dès 1832 construit



un plan de halage. Pour construire et lancer les goélettes, on préférait de beaucoup la batture. Aucune goélette n'a été construite au chantier de Saint-Bernard-de-l'Île-aux-Coudres, mais sur la grève, oui. De tous les navires lancés à Saint-Joseph-de-la-Rive, seul le *Mont-Sainte-Marie* a été construit au chantier.

Les concepteurs de chantiers ne manquaient pas d'ingéniosité. Plans de halage, plans latéraux pour stationner les navires, cales sèches témoignent d'une excellente adaptation au milieu physique. Ainsi, à Tadoussac, de simples portes pivotantes ont permis de fermer l'entrée de la petite crique naturelle servant à la cale sèche Imbeau. Bien que sa capacité d'utilisation soit limitée par la forme naturelle du bassin, cette cale sèche n'en demeure pas moins le reflet d'un esprit novateur. La cale sèche de Maillard, en aval de Petite-Rivière-Saint-François, est

un petit chef-d'œuvre d'ingéniosité et d'audace. Située dans une région hostile à la navigation, accessible uniquement à marée haute et exposée à tous les éléments, cette cale sèche représente un ouvrage digne de mention. Comparativement à celle de Tadoussac, la cale sèche de Maillard répond avant tout aux besoins des navigateurs de la paroisse et à leur caractère individualiste, compte tenu de leur isolement relatif tant par terre que par mer. Cet ouvrage n'a pas été conçu pour construire des navires à l'opposé de celui de Tadoussac, qui a servi à la construction en plus d'être utilisé pour la réparation et l'hivernage.

Tous ces chantiers sont le reflet de la petite navigation fluviale, rustique, artisanale et domestique. Une fois le déclin du cabotage domestique amorcé, les petits chantiers doivent, pour survivre, se tourner vers la construction de petits navires de pêche ou de plaisance, adopter d'autres matériaux que le bois ou tout simplement disparaître. Les chantiers maritimes ont connu le même sort que les dernières goélettes: ils ont pour la plupart disparu en même temps qu'elles. Seul le chantier de Saint-Bernard-de-l'Île-aux-Coudres a poursuivi ses activités après la disparition du cabotage fluvial, récoltant la clientèle résiduelle des autres chantiers.

Alain Franck est ethnologue spécialisé en histoire maritime et membre du réseau Villes et villages d'art et de patrimoine à la MRC de Montmagny.

ANCIENS CHANTIERS MARITIMES ET CHALOUPERIES

- Le Parc maritime de Saint-Laurent à l'île d'Orléans, situé sur le site de l'ancien chantier maritime de Saint-Laurent, se consacre à la mise en valeur et à l'interprétation du chantier maritime et de la chalouperie Godbout.
- La Chalouperie E. Desmarais et fils à Verchères fabrique toujours les célèbres chaloupes Verchères.
- Le Musée maritime Bernier, à L'Islet-sur-Mer, a construit sur son terrain une chalouperie où l'on fait la démonstration de la construction de chaloupes traditionnelles.
- Sur le site de l'ancien chantier A.C. Davie à Lévis, on peut voir la maison, devenue le siège social du MCCQ région Chaudière-Appalaches, ainsi que quelques bâtiments et la cale sèche à marée basse.
- Le Musée maritime de Charlevoix à Saint-Joseph-de-la-Rive interprète la construction de goélettes et la vie du chantier maritime.