

Des insulaires tournés vers le large Pilotage et construction navale

Diane Bélanger

Volume 5, numéro 1, printemps 1989

L'île d'Orléans : un écrin à découvrir

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/7459ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Bélanger, D. (1989). Des insulaires tournés vers le large : pilotage et construction navale. *Cap-aux-Diamants*, 5(1), 47–49.

DES INSULAIRES TOURNÉS VERS LE LARGE

PILOTAGE ET CONSTRUCTION NAVALE

par Diane Bélanger*

Toutes les paroisses de l'île d'Orléans peuvent revendiquer une longue tradition maritime, cependant les deux municipalités situées du côté sud, Saint-Jean et Saint-Laurent, se distinguent par les liens particuliers que leurs habitants entretiennent avec le fleuve. Saint-Jean a longtemps été une pépinière de pilotes, tandis que Saint-Laurent, sa voisine, se spécialise dans la construction navale.

Les pilotes de Saint-Jean

Le Saint-Laurent a la réputation d'être un des fleuves les plus difficiles à naviguer au monde. Écueils, lames de sable, courants, se conjuguent parfois à des bourrasques, des pluies et des bancs de brouillard. Dès le début du Régime français, inquiètes de l'absence de pilotes locaux, les autorités mettent sur pied une école d'hydrographie pour former des marins aptes à naviguer sur le Saint-Laurent. Il faut cependant attendre le Régime anglais et l'augmentation des échanges avec l'Angleterre avant de voir l'implantation d'un véritable réseau de pilotes.

Dès le XVII^e siècle, quelques pilotes s'établissent à Saint-Jean. À cette époque, la plupart des gens de mer cultivent également la terre. L'augmentation de la circulation maritime les amène à délaisser l'agriculture pour se consacrer au pilotage. C'est le cas notamment de Barthélémy Lachanche, né en 1758 et décédé en 1823 avec le titre de premier pilote. Ce métier aventureux, mais lucratif, intéresse de plus en plus les jeunes hommes de la paroisse et l'apprentissage de père en fils facilite grandement cette spécialisation. Selon l'écrivain Raymond Létourneau, Saint-Jean compte, en 1825, 45 pilotes sur 130 familles.

À cette époque, les pilotes s'embarquent sur leur propre goélette et s'élancent vers le bas du fleuve à la rencontre des navires océaniques. De nombreux accidents se produisent. En septembre 1839, l'un d'entre eux contribue même à rendre Saint-Jean tristement célèbre: le naufrage de la goélette *St. Lawrence*, où périssent 21 passagers. Onze pilotes et six apprentis de Saint-Jean figu-

rent au nombre des victimes. Entre 1832 et 1844, quelque 48 marins de la paroisse disparaissent en mer.

Ces accidents terribles incitent les pilotes à se regrouper en corporation professionnelle pour devenir propriétaires de leurs goélettes. Née en 1860, la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent compte 3 présidents originaires de Saint-Jean au cours du demi-siècle qui suit sa fondation. Après 1870, le nombre des pilotes de Saint-



LE NUMÉRO AU-DESSUS DE CHAQUE UN DES PILOTES INDIQUE LE RANG D'ANCÉNNETÉ.

Jean commence à diminuer. La corporation déménage son siège social à Québec. En 1899, l'association regroupe 129 membres actifs dont 45 proviennent de Saint-Jean. En 1921, à peine huit pilotes actifs habitent encore la paroisse. Aujourd'hui, la majorité de leurs descendants ne viennent que l'été.

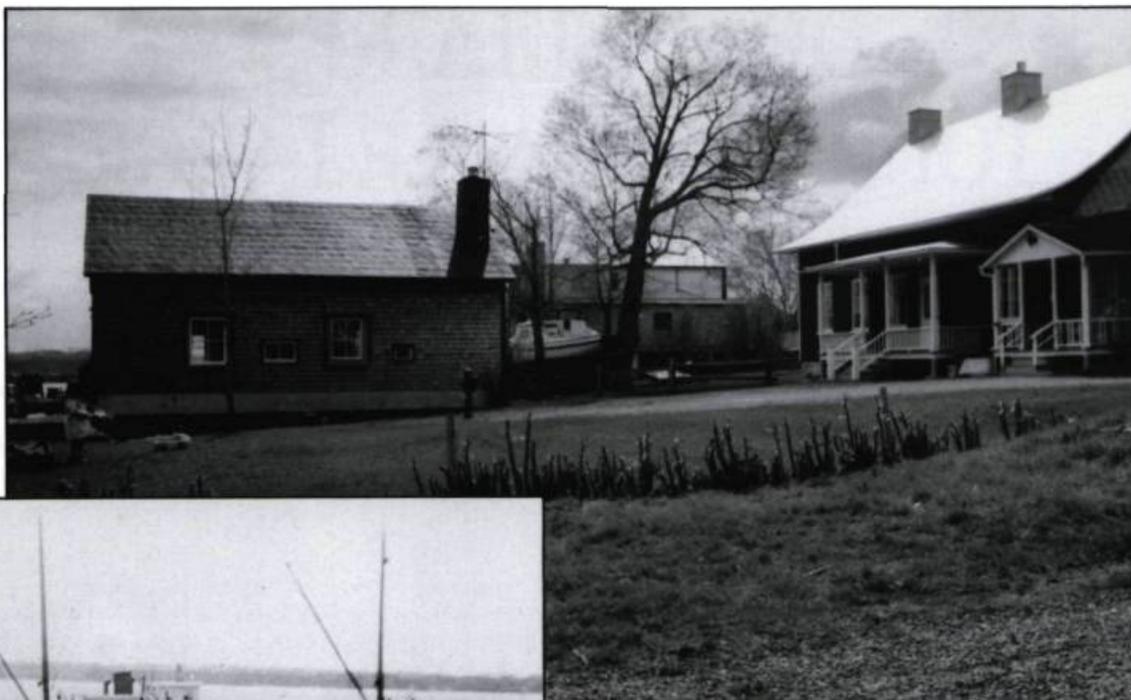
La construction navale à Saint-Laurent

Dès le début de la colonisation de l'île, presque toutes les paroisses comptent des constructeurs

Les membres de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent, originaires de Saint-Jean. Cette association regroupait 129 pilotes en 1899.

(Collection Raymond Létourneau).

La chalouperie Jean-Baptiste Dumas à Saint-Laurent. (Photographie de l'auteur).



La goélette Orléans transportant un chargement de «pitouines». (Collection Roger Coulombe).

d'embarcations. Au XIX^e siècle, un nombre important de ces artisans se concentre dans la paroisse de Saint-Laurent. Le succès des uns en a-t-il encouragé d'autres ou la configuration géographique de la terrasse en bordure du fleuve était-elle particulièrement favorable à cette industrie? Plus simplement s'agissait-il d'une vocation naturelle des natifs de cette paroisse? Dans ses **Figures d'hier et d'aujourd'hui, à travers Saint-Laurent I.O.**, Mgr David Gosselin écrit: «*Cette science [...] est le patrimoine commun de presque tous les jeunes gens du village de Saint-Laurent, et même des enfants. Ils l'acquièrent pour ainsi dire, en s'amusant*».

Au début du XIX^e siècle, les constructeurs fabriquent surtout des chaloupes, d'où leur nom de chaloupiers. Au cours des décennies 1830 et 1840, une vingtaine de chaloupiers du village produisent de 300 à 400 chaloupes par année. Il subsiste peu d'informations sur ce type d'embarcations. Ces bâtiments sont souvent fabriqués en bois, non pontés, à voiles et leurs dimensions varient de 4 à 12 mètres. L'iconographie et les récits de quelques témoins, dont Mgr Gosselin, nous précisent que ces bateaux servent surtout au transport local des denrées.

Les chaloupiers de Saint-Laurent possèdent généralement une petite boutique près du fleuve. Ils construisent leurs chaloupes de façon artisanale: ils mesurent leur bois, le font ensuite sécher, puis réalisent leur tâche en installant la quille, l'étrave et l'étambot, les membres, les bordés et finissent par le calfatage.

La demande pour les grandes chaloupes décline à partir de 1870. À cette époque, l'utilisation des goélettes, ou embarcations à voiles pontées, se généralise sur le fleuve Saint-Laurent. Au XX^e siècle, certains chaloupiers continuent d'exercer leur métier en construisant des embarcations de plus petite dimension («chaloupes de bord» ou de sauvetage). D'autres chaloupiers travaillent plutôt au chantier maritime de François-Xavier Lachance, à celui de la famille Coulombe, ou encore au chantier maritime de Saint-Laurent, propriété de la famille Fillion.

Le chantier F.-X. Lachance

Dès la fondation de son chantier maritime, en 1926, François-Xavier Lachance fabrique des yachts à moteur et des voiliers. Jusqu'au début de la Seconde Guerre mondiale, il emploie trois ou quatre travailleurs. Il produit également différents modèles de chaloupes et entrepose, durant la saison hivernale, de 20 à 25 bateaux à l'arrière de son chantier.

Entre 1939 et 1945, Lachance obtient plusieurs contrats du gouvernement fédéral pour la construction de baleinières de 28 pieds. Contrairement aux méthodes utilisées par les chaloupiers des générations précédentes, ces embarca-

tions sont produites «à la chaîne». Après la guerre, Lachance recommence à construire des yachts en bois, mais la demande pour ce type de bateaux décline. En incluant les chaloupes construites au temps de la guerre, la production totale de ce chantier s'élève à quelques milliers d'embarcations.

La famille Coulombe

Petite entreprise familiale, les Coulombe fabriquent des bateaux entre 1920 et 1960. Autant marins que constructeurs, Hector Coulombe et ses trois fils, Ernest, Charles et Roger, naviguent eux-mêmes sur leurs embarcations.

Pour répondre aux besoins locaux de transport, la famille Coulombe fabrique une première goélette en bois de 48 pieds. Lancé en 1920, le vapeur *Saint-Laurent* ressemble à une grosse chaloupe à laquelle on aurait ajouté un pont et une cabine; un moteur à vapeur en assure la propulsion. Au fil des ans, les Coulombe construisent des embarcations toujours plus considérables.

Leur dernier bateau, l'*Orléans*, marque à la fois le couronnement et la fin de leur carrière. De l'avis de plusieurs, il s'agissait d'un bien beau navire. Construit sur la plage, à l'est du quai de Saint-Laurent, il nécessite deux ans de labeur. De 1946 à 1956, il sert au cabotage entre la Côte-Nord, le Bas-du-fleuve, Québec et Montréal, avant d'être considéré impropre pour ce type de navigation. L'*Orléans* est coulé dans le port de Québec en 1981.

Certains se souviennent avec nostalgie de l'odeur des fraises attendant sur le quai avant d'être chargées à bord de la goélette *Saint-Laurent Trader*. Ces souvenirs remontent à la décennie 1930, avant l'inauguration du pont de l'île, en 1935. Le capitaine Coulombe attendait la marée montante afin que ces passagers, les cultivateurs de Saint-Laurent, écoulent dès l'aube leurs produits au marché de Saint-Roch.

Le chantier de Saint-Laurent

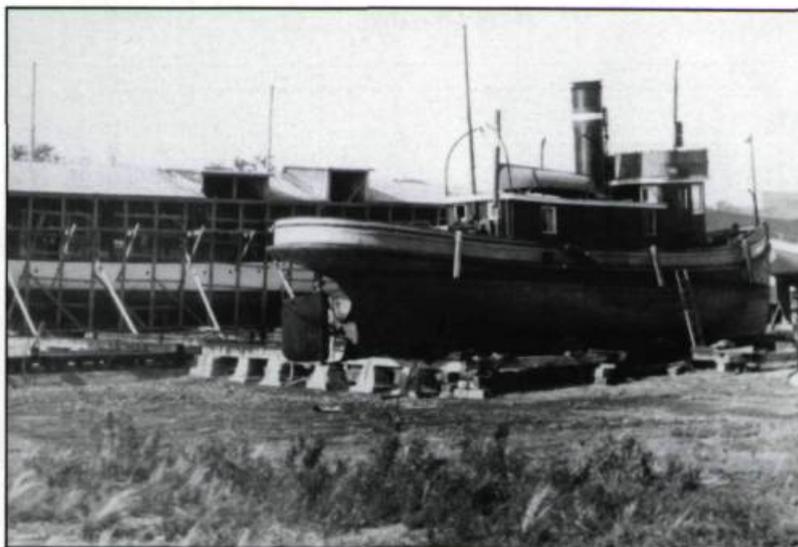
L'histoire du chantier maritime de Saint-Laurent commence en 1908. Sur les traces de son père, le chaloupier Ovide Fillion fonde le **Bassin de radoub de Saint-Laurent** pour la réparation et l'hivernement des goélettes.

Après des débuts fort modestes, avec la Première Guerre mondiale, l'entreprise connaît un essor grâce au soutien financier du gouvernement fédéral. Les conservateurs, au pouvoir à Ottawa, espèrent alors *«faire renaître, du moins en partie, la grande industrie des navires qui comme l'on sait a été pendant longtemps une grande source de prospérité et de richesse pour Québec et le district»*.



Cette tentative de relancer la construction des grands voiliers de bois échoue et le chantier maritime de Saint-Laurent ferme ses portes au début de la décennie 1960, malgré les efforts des propriétaires successifs pour le moderniser. Une invention, entre autres, le treuil Orléans, facilite grandement le chargement des goélettes. Durant

Goélettes en hibernement dans le chantier maritime Saint-Laurent. L'tée en 1927-28. (Collection de l'auteur).



la Seconde Guerre mondiale, le chantier produit des navires très sophistiqués pour la marine de guerre. Entre 1935 et 1960, les goélettes à moteur remplacent progressivement les grands voiliers. Le développement du réseau routier et l'ouverture de la navigation d'hiver, en 1959, marquent la fin du cabotage sur le fleuve.

Chantier maritime de Saint-Jean. (Archives nationales du Québec).

Aujourd'hui, seuls une marina et quelques quais témoignent encore de la tradition maritime des gens de l'île. ♦

*Ethnologue, conservatrice, Musée de la civilisation