

Les goélettes de Carleton au 19^e siècle : un art de construire

Sylvain Boudreau

Volume 54, Number 2 (189), August–November 2017

Nos faiseurs de bateaux

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/85936ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Musée de la Gaspésie

ISSN

1207-5280 (print)

2561-410X (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Boudreau, S. (2017). Les goélettes de Carleton au 19^e siècle : un art de construire. *Magazine Gaspésie*, 54(2), 16–19.

Les goélettes de Carleton au 19^e siècle : un art de construire

L'art de construire des goélettes n'a plus de secrets pour d'habiles charpentiers qui font la renommée de Carleton comme lieu de construction navale au 19^e siècle.

◆ Sylvain Boudreau

Historien, Québec

Le modèle de navire le plus construit à Carleton pendant la première moitié du 19^e siècle est sans contredit la goélette à deux mâts (ou *schooner*). Son tonnage peut varier entre 20 et 80 tonneaux¹. À cette période, plusieurs navigateurs de Carleton enregistrent leurs goélettes au port de Québec et plus tard à celui de New Carlisle. Dans le certificat d'enregistrement, on retrouve une foule d'informations : nom du navire, du constructeur, du propriétaire et du capitaine, tonnage, année et lieu de construction, dimensions, etc. Les transactions (changement de propriétaires) y sont aussi répertoriées. Le nom du constructeur n'est parfois pas indiqué dans le certificat d'enregistrement. Ce dernier (appelé simplement *Builder*) remet un certificat de construction lors de l'enregistrement qui indique la date à laquelle la goélette a été complétée. Lorsque le nom du constructeur n'est pas spécifié, on peut être sûr à 80 % que ce dernier est le propriétaire du navire.

Les étapes de construction

Pour construire une goélette, il faut bien sûr du bois, des hommes habiles en charpenterie ainsi qu'un lieu à proximité de l'eau. En première étape, on construit d'abord la structure de base, soit la quille, l'étrave et l'étambot². Dans un deuxième temps, une fois que le squelette de la goélette est monté, les bordages sont fixés sur les baux ou



Le banc de Carleton, un lieu idéal pour la construction navale.

Image : gravure de Thomas Pye, 1866, Musée de la Gaspésie.

membres qui forment la coque du navire. On calfeutre ensuite les bordages avec de l'étope et du brai afin de bien étancher la structure de bois, retenue par des piliers de soutien. Les mâts, gréements, pont et ouvrages en fer (ex : ancrés) sont mis en place vers la fin. Dernière étape et moment crucial : le lancement à la mer.

Par leurs origines acadiennes, plusieurs habitants avaient des connais-

sances en charpenterie et en construction navale. Il n'est donc pas surprenant que ce savoir-faire traditionnel put se transmettre de génération en génération. Des Canadiens français établis de bonne heure à Carleton, telles les familles Gagné et Allard, prirent aussi une part active dans ce domaine.

La goélette est conçue d'abord et avant tout pour le transport de marchandises (ex : poisson, bois,

bardeau) mais peut aussi transporter des passagers³. L'équipage d'une goélette moyenne d'environ 40 tonneaux se compose d'environ trois à quatre personnes (capitaine, second et deux marins). Elle navigue dans le golfe Saint Laurent et fréquente principalement les ports de Québec, Montréal, Dalhousie, Miramichi, Halifax et Saint-John (Terre-Neuve).

Un présumé vol de bois

Dans une affaire impliquant un présumé vol de bois sur la terre de Sébastien Landry par le marchand Hilary Michaud à Carleton à l'hiver 1836, on recueille les dépositions de deux témoins de l'endroit : Constant LeBlanc, charpentier, et André Dugas, marin. Ces dépositions⁴ contiennent des détails intéressants sur le type de bois qu'on utilise alors pour la fabrication de mâts et d'espars.

Les deux hommes affirment avoir aperçu des hommes employés par Michaud ouvrir des routes pour aller chercher une douzaine d'arbres sur la terre de Landry. Ils mentionnent avoir vu Michaud lui-même tiré deux larges épinettes pour les transporter en *sleigh* jusqu'à sa maison située près du banc de Carleton. Selon eux, la plus large épinette fait environ 30 pieds de long et 25 pouces de diamètre et peut servir de grand mât pour une goélette de 60 à 80 tonneaux ou un brig⁵ et vaut entre 3 et 4 £. Les plus petites épinettes, quant à elles, peuvent servir d'espars⁶ et valent entre 15 et 20 shillings chacune.

Dugas précise que les larges épinettes ne sont jamais utilisées comme bois de sciage, on les garde toujours pour les mâts. Il dit que le bois de pin valait une Livre la tonne il y a environ dix ans. « L'épinette vaut plus cher que le pin à Carleton car on l'utilise pour les mâts, ce qui est plus rentable que s'en servir comme bois de construction⁷. » Il croit cependant que les bordages en épinette valent moins cher que les bordages en pin. Enfin, Dugas mentionne qu'un homme serait complètement fou de scier la large épinette comme celle tirée par Michaud



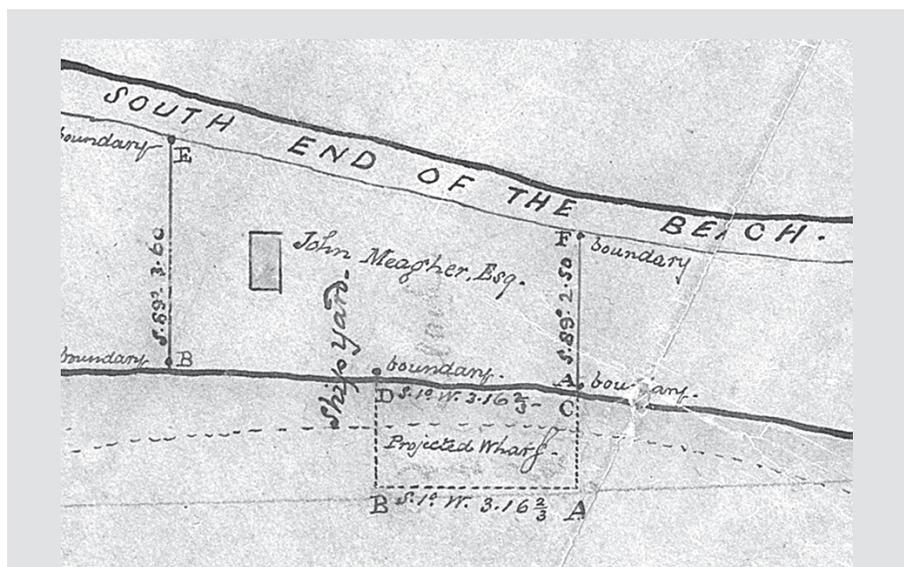
Le marchand John Meagher
Photo : Musée de la Gaspésie. Collection Andrée D'Amours.
P284/56

pour en faire des planches plutôt que de s'en servir comme un mât.

À Carleton, à la fin du 18^e siècle et au début du 19^e siècle, il se fit de la construction navale à proximité de la rivière Stewart, près de l'actuelle Place du Vieux Quai à Saint-Omer du temps du capitaine-marchand John Grant, et sur le Banc de Carleton, où le marchand John Meagher avait un chantier naval.

Au temps des goélettes

On construit des goélettes pour les besoins locaux mais aussi pour des besoins venant de l'extérieur. Ainsi, au début du 19^e siècle, les goélettes de Carleton, par leur durabilité et la qualité de leur construction, sont fortement en demande sur le marché.



Chantier naval de John Meagher

A plan of part of Carleton village shewing west beach, barachois and harbour, 1860.

Même si la grande majorité des goélettes construites à Carleton l'ont été avant 1840, soit la période que l'on pourrait appeler « l'âge d'or » de la construction navale dans la Baie des Chaleurs, il faut signaler la présence du chantier naval du marchand John Meagher. Situé sur le Banc de Carleton (près du quai actuel), il est en opération à partir des années 1850 jusqu'au décès de Meagher en 1876. Quelques navires sont construits à cet endroit (moins d'une dizaine) dont l'*A. J. White* (1870), l'*Elmina* (1868), la *Martha* (1852) et l'*U. J. Tessier* (1859). De plus petites embarcations ont dû également être construites à cet endroit, mais celles-ci ne figurent pas dans les certificats d'enregistrements.

Source : Edouard-Hospice Legendre, BAnQ – Québec. E21,S555,SS1,SS523,PC.6.

Quelques goélettes construites à Carleton au 19^e siècle

Nom	Tonnage	Année	Constructeur
<i>Adventure</i>	61	1800	Joseph LeBlanc
<i>A. J. White*</i>	99	1870	Abraham et John LeBlanc
<i>Amelia</i>	96	1811	Mathew Stewart
<i>Amelia</i>	64	1828	John Grant
<i>Angélique</i>	50	1817	Pierre et Simon Gagné
<i>Annabella</i>	43	1835	Jean-Louis Nadeau
<i>Ariel*</i>	93	1848	Urbain LeBlanc
<i>Aurora</i>	46	1817	Désiré LeBlanc
<i>Carleton</i>	26	1836	Frédéric LeBlanc
<i>Carleton Packet</i>	84	1837	Jean-Baptiste Landry
<i>Dolphin</i>	41	1837	Isaac Bernard
<i>Jane**</i>	169	1826	Joseph Barthe, John Doddridge et William Gordon
<i>Lady</i>	63	1829	Nicolas Landry
<i>Lady</i>	38	1838	James Baillargeon
<i>Louise</i>	24	1832	Joseph Caissy
<i>Marie</i>	29	1803	Pierre Gagné
<i>Marie</i>	17	1825	Urbain Caissy
<i>Marie</i>	28	1838	Mathurin LeBlanc
<i>Marie Charlotte</i>	53	1818	Joseph Barthe
<i>Marie Rose</i>	55	1817	André Dugas
<i>Martha</i>	73	1852	Narcisse Gauvreau
<i>Martha Sophia*</i>	82	1847	Isaac Boudreau
<i>Mary</i>	21	1829	Constant et Frédéric LeBlanc
<i>Mary</i>	40	1837	Isaac Boudreau
<i>Mary Ann</i>	65	1831	Augustin Allard
<i>Messenger</i>	61	1828	Michel-Alain LeBlanc
<i>Nautilus</i>	74	1847	Isaac Bernard
<i>Patriot</i>	87	1832	Désiré et Louis-Joseph LeBlanc
<i>Peggy</i>	47	1825	Sévère Landry
<i>Providence</i>	43	1817	François Boudreau
<i>Ristigouche Packet</i>	81	1835	John Grant
<i>Seaflower</i>	40	1825	Augustin Allard
<i>Sophia</i>	36	1834	Jean-Baptiste LeBlanc
<i>Velocity</i>	69	1837	Jean Gauvreau

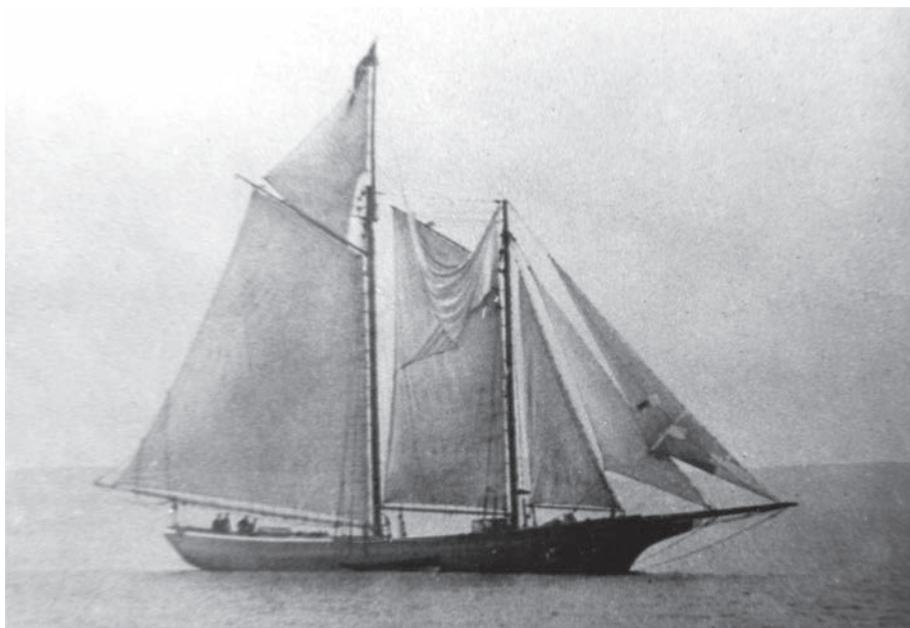
* Brigantin ** Brick

Source : Archives publiques Canada, Shipping Registers, Québec, Que., Miramichi, New Carlisle.

98163
 N° *Twenty*, Port of *London*, dated *14th November 1831*
 Name *Mary Ann* Burthen *64^{1/2} tons* *Frederick Allard* Master.
 When and where built or condemned *built at Carleton in this Province the first year 1831 and*
 as Price referring to Builder's Certificate *by a subject of England's crown the builder dated 27*
 Judge's Certificate or last Registry *Sept 1831*
 Name and Employment of Surveying *C. J. Stewart*
 Officer *of the Customs*
 Deck *100* Masts, length *115 ft 6 in* feet - Breadth, taken *above*
 the main Wale, *40 ft 6 in* inches Height between Decks, *10* or Depth
 in the Hold, *10 ft 6 in* inches Rigging *Standing* Sweep, *square* Sterned, *square* built,
square Gallies, *two* Head, *two*
 Admeasured *approved*

Subscribing Owners.	Share.
<i>Frederick Allard of Carleton Mariner</i>	<i>Twenty two</i>
Other Owners.	
<i>Augustus Allard of Carleton Mariner</i>	<i>Twenty three</i>

Frederick Allard Master of No. 1831



Certificat d'enregistrement de la goélette *Mary Ann*, construite par Augustin Allard en 1831. Image : gravure de Thomas Pye, 1866, Musée de la Gaspésie.

Goélette qui s'apparente à celles construites à Carleton au 19^e siècle. Source : Musée de la Gaspésie. Collection Marguerite Patterson. P57, 84.39.41

Plusieurs sont construites sur commande et livrées et vendues dans les grands ports comme Québec et Halifax.

Une goélette bien entretenue pouvait durer facilement entre cinq et dix ans. La *Seaflower*, construite par Augustin Allard en 1825, navigue encore en 1852, ce qui est tout de même impressionnant. La majorité des goélettes, en raison de leur grandeur, n'avait pas de figure de proue, comparativement aux navires de plus grande dimension. Il y eut toutefois quelques exceptions. Par exemple, l'*Annabella*, de Jean-Louis Nadeau, avait un buste de femme comme figure de proue.

Les prénoms féminins sont très populaires dans la désignation des

goélettes de Carleton. Le lancement d'une goélette était toujours un événement fort couru et une source de fierté pour son constructeur mais aussi pour l'ensemble de la population. La construction navale disparut peu à peu dans la baie des Chaleurs avec l'arrivée des navires à vapeur dans les années 1860-1870. ♦

Notes

1. Un tonneau est une unité de mesure de volume équivalant à 2,83 mètres cube. L'origine du nom provient du type de conteneur en bois (tonneau ou barrique) couramment utilisé dans la marine à voile.
2. La quille est la partie axiale de la coque. Dans les navires en bois, la quille se compose de plusieurs pièces assemblées au moyen d'écartés longs. L'étrave est une pièce courbe de même largeur que la quille située sur la partie avant du navire. L'étambot est une pièce de construction de même largeur que

la quille, qui s'élève suivant le plan diamétral du navire, sur l'extrémité arrière de celle-ci en faisant un angle rectiligne. L'étambot est destiné à porter le gouvernail.

3. Le brigantin, plus gros que la goélette, et la chaloupe (*Pink Sterned Shallop*), plus petite, sont également d'autres types de navires que l'on construit à Carleton à cette époque. Le mât de misaine et le grand mât d'un brigantin portent chacun des huniers carrés.
4. BAnQ Gaspé. TL26,S19,SSI, Fonds Cour provinciale du district inférieur de Gaspé. Cause no. 400 (Sébastien Landry vs Hilary Michaud), 8 décembre 1836. Les événements eurent lieu au début de l'année 1836 et le jugement final rendu en décembre de la même année. Sébastien Landry remporte sa cause contre Hilary Michaud et la somme de 25 £ pour le vol de ses arbres.
5. Un brig (ou brick) est un navire à voiles à deux mâts dont le mât de misaine et le grand mât ont tous deux des voiles carrées.
6. Un espar désigne une longue pièce de bois employée comme mât, beaupré, vergue, gui, corne, etc.
7. Traduction libre.



Spécialités: livres, papeterie, photocopies, cartes sportives

168, de la Reine, Gaspé, G4X 1T4 Tél.: (418) 368-5514