

## Du bois à la fibre de verre Le cas du Martin pêcheur

François Droüin

Numéro 138, été 2019

À la découverte du patrimoine maritime

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/91612ac>

[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

Droüin, F. (2019). Du bois à la fibre de verre : le cas du Martin pêcheur. *Cap-aux-Diamants*, (138), 26–30.

# DU BOIS À LA FIBRE DE VERRE

## LE CAS DU MARTIN PÊCHEUR

par François Droüin

Le yachting a connu une évolution spectaculaire au Québec durant la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Il faut comprendre que le fleuve Saint-Laurent est une voie navigable exceptionnelle qui donne accès au cœur de l'Amérique du Nord. Toutefois, la navigation de plaisance, notamment à la voile, tarde à se démocratiser. Le yachting, comme sport, apparaît en Europe durant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Sur le fleuve Saint-Laurent, le premier club, le Yacht-Club de Québec amorce ses activités en 1861. Mais il s'agit là d'un sport réservé à l'élite, principalement celle de langue anglaise. Durant le XX<sup>e</sup> siècle, la bourgeoisie canadienne-française prend la relève, mais la pratique du nautisme demeure réservée à une minorité. C'est après la Seconde Guerre mondiale que le yachting connaît un premier essor intéressant. De plus en plus de Québécois deviennent adeptes des régates et découvrent un héritage maritime séculaire. Le voilier cesse d'être uniquement un moyen de transport commercial; plusieurs familles de marins transmettent alors leur passion à une population québécoise qui vit à l'heure de la société de consommation. Mais le yachting n'est pas facile à pratiquer : sans que les coûts soient élevés, le traditionnel voilier en bois demande de très nombreuses heures d'entretien



« Portrait de Games Slayter, vice-président Recherche et développement chez Owens Corning Fiberglas Corp. Cet inventeur prolifique a obtenu plus de 90 brevets, principalement grâce à ses travaux sur la production industrielle de la fibre de verre ».

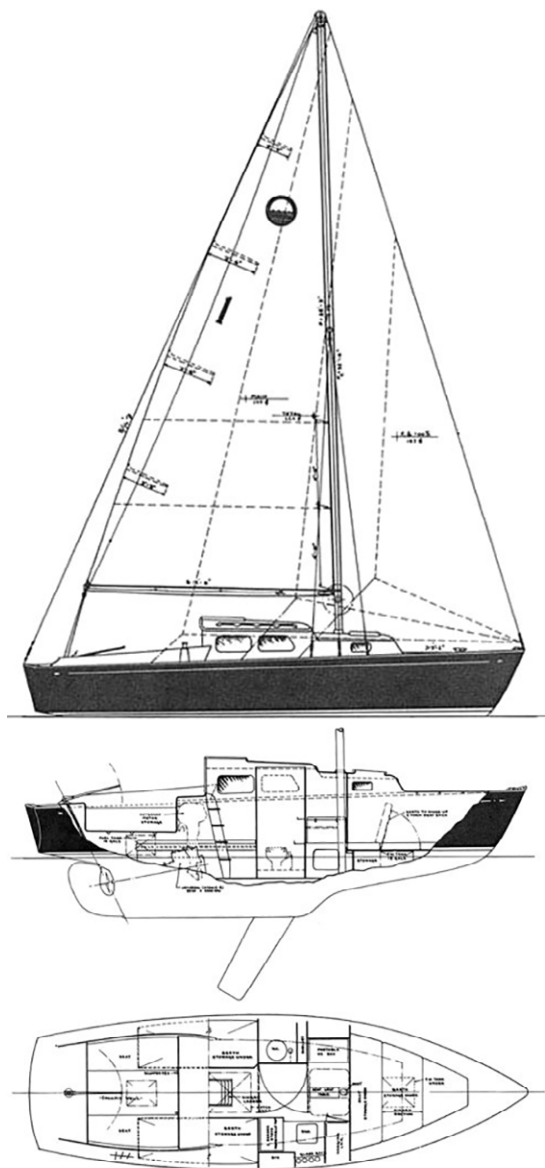
Photo : Owens Corning, (s.d.). (Université Purdue, West Lafayette, Indiana).

pour chaque saison annuelle de navigation allant de mai à octobre. Cela en rebute plusieurs, d'autant plus que le yachting, au Québec comme ailleurs, reste un sport d'hommes, à la rigueur macho. Mais au milieu des années 1950, un changement technologique survient et il va transformer le nautisme québécois.

### LA FIBRE DE VERRE

Il faut d'abord rappeler que c'est au début des années 1930 que Dale Kleist, John H. Thomas et Games Slayter, trois ingénieurs de la compagnie Owens-Illinois à Toledo, en Ohio, développent le procédé permettant la production industrielle de la fibre de verre. Cette fibre constituée de filament de verre est d'abord utilisée avec succès pour isoler les immeubles. En 1935, Owens-Illinois fusionne avec Corning Glass pour créer la compagnie Owens Corning Fiberglas qui va devenir un leader mondial dans la production industrielle de la fibre de verre. À la même époque, une autre entreprise, E. I. du Pont de Nemours and Company, développe une résine qui permet d'amalgamer la fibre de verre avec du plastique pour créer un matériau composite aux riches propriétés structurantes.

Durant la Seconde Guerre mondiale, les recherches en génie démontrent le potentiel de cet assemblage composite nommé « *fiberglass* ». Dès 1942, Ray Greene, un employé d'Owens Corning, va construire un premier bateau de plaisance en fibre de verre. Aussi solide que l'acier mais moins pesant, les nouveaux matériaux à base de fibre de verre connaissent alors plusieurs applications militaires, notamment en aviation. Après la guerre et durant les années 1950, de plus en plus de prototypes de voiliers en fibre de verre



« À partir de 1958, 175 New Horizons 26 ont été construits par Ray Greene & Co. d'après des plans de Sparkman & Stevens ». Photo et dessin anonymes (s.d.). ([www.sailboatdata.com](http://www.sailboatdata.com))

sont mis à l'eau aux États-Unis. À la fin de cette décennie, Ray Greene se lance dans la production de voiliers en fibre de verre et son chantier va réussir à vendre une trentaine de New Horizons, un voilier à coque en fibre de verre d'une longueur hors-tout de 25 pieds 5 pouces ou 7 mètres trois quarts. À la même époque, l'architecte maritime Carl Alberg et le courtier Tom Potter vont convaincre la petite entreprise Pearson Corporation dans le Rhode Island de construire en série un voilier de course-croisière d'un

peu plus de 28 pieds (8,53 mètres) pour une longueur hors tout de 28,31 pieds (8,63 mètres) avec coque en matériau composite de fibre de verre, pouvant accommoder une famille de quatre et se vendant à moins de 10 000 \$. C'est le Pearson Triton, également appelé Triton 28, qui va connaître un succès de masse. Entre 1958 et 1967, date de fin de production, plus de 700 Triton 28 sont vendus à travers le monde. L'intérêt de construire des voiliers en fibre de verre ne se dément pas et de nom-

breux constructeurs se lancent dans l'aventure tant en Amérique du Nord qu'en Europe.

## AU QUÉBEC

Au Québec, le long du Saint-Laurent, le yachting va suivre la même évolution. Les « bateaux de plastique », comme le langage populaire a consacré les voiliers construits avec une coque en matériau composite de fibre de verre, sont de plus en plus nombreux durant

les années 1960. Selon Claude Gauvin, régatier émérite et membre du Yacht-Club de Québec (YCQ) depuis plusieurs décennies, un des premiers bateaux en plastique à Québec était un Shark 24. Jacques Beaudet, également régatier émérite et aussi membre du YCQ, en possédait un vers 1964. Ce Shark 24 est d'origine canadienne selon des plans de George Hinterhoeller, un immigrant autrichien travaillant dans la construction navale à Niagara-on-the-Lake. Ce voilier de course-croisière est dessiné aux débuts des années 1960 pour répondre aux conditions de navigation et de régates des Grands Lacs. Dès le cinquième exemplaire de cette série, pour satisfaire aux exigences de la clientèle, la coque du voilier est faite en matériau composite à base de fibre de verre. Ce voilier s'avère tout aussi adapté au fleuve Saint-Laurent. Dès sa fondation en 1970, l'École de voile du YCQ est dotée de trois Shark 24 pour enseigner le yachting.

Claude Gauvin se souvient aussi de l'arrivée des premiers bateaux de plastique au YCQ. Vers 1968, Michel Dussault était propriétaire d'un Hr-28, toujours selon des plans d'Hinterhoeller. Ce voilier est encore à flot aujourd'hui; c'est le *Salin* de Daniel Cooper à Saint-Jean-Port-Joli. Puis, à la même époque, Claude Gendron se procure un Redwing 30. Ce voilier est aussi construit par Hinterhoeller Yachts mais selon des plans de George Cuthbertson, ingénieur mécanique, et de George Cassian, dessinateur industriel. Ces deux hommes réalisent immédiatement le potentiel commercial des bateaux de plastique. En association avec George Hinterhoeller, Ian Morch de Belleville Marine et Erich Bruckmann, constructeur naval, Cuthbertson et Cassian incorporent C&C Yachts, une compagnie innovante qui se spécialise dans la construction en série de voiliers en fibre de verre et qui fait son entrée à la bourse de Toronto en septembre 1969.

Leur succès est phénoménal. Dès le début des années 1970, toujours au



« Un Shark 24 au portant ». Photo : Keven Piper (2010). (Wikimedia Commons).

YCQ, Éric Gourdeau, se procure un premier C&C, le *Sébaste*, un voilier en plastique de 30 pieds (9,14 mètres). Le mouvement est lancé. Des centaines d'autres C&C vont suivre. Plus rapides, plus faciles d'entretien et beaucoup plus économiques, les voiliers de plastique remplacent rapidement les voiliers de bois dans le monde de la plaisance durant les années 1970. D'autres

constructeurs réussissent aussi à tirer leur épingle du jeu à cette époque : le fabricant français Bénéteau, la compagnie américaine J/Boats, etc. Le mouvement culmine en 1984 lors des célébrations du 450<sup>e</sup> anniversaire de l'arrivée de Jacques Cartier à Gaspé. Des dizaines de marinas sont alors construites dans la foulée de cet événement vendu aux Québécois comme

un « Été mer et monde ». Ces nouveaux bassins sont remplis par des bateaux construits avec de la fibre de verre. Les voiliers en bois disparaissent du paysage nautique québécois et deviennent des vestiges d'un temps révolu.

### LE CAS DU MARTIN PÊCHEUR

Pendant, quelques-uns des voiliers de bois servant à la plaisance sont toujours présents au Québec. Un des plus anciens est certes le *Martin Pêcheur*. Ce voilier de bois a été construit en 1948 par Gustave Guay à Château-d'Eau, en banlieue nord de Québec, selon des plans de Lewis Francis Herreshoff, un architecte naval du Rhode Island. Ce dernier est d'ailleurs le fils du célèbre architecte naval Nathanael Greene Herreshoff qui a conçu, entre 1893 et 1920, une série de yachts invincibles dans la défense de la Coupe de l'America. Le *Martin Pêcheur* va avoir quelques propriétaires successifs jusqu'en 1962 alors qu'il est acquis par Raymond Martin auprès du chantier Laliberté et frères de Québec. Dès lors, pendant près de 40 ans, le *Martin Pêcheur* sera mis à l'eau chaque printemps pour être amarré à un corps-mort ancré un peu au large du cap Blanc à Québec. Malgré les restrictions imposées par les autorités portuaires de Québec sur ce genre d'installation, la famille Martin bénéficie pendant cette période d'un droit acquis pour ce type d'ancrage à l'ancienne à l'intérieur des limites commerciales du port. Cette époque est celle où, chaque printemps, les Martin mouillent un énorme bloc de ciment à l'aide de chaînes afin d'avoir leur corps-mort, communément appelé tangon par les marins québécois. En 1999, Ronald Martin prend la succession de son père comme capitaine du voilier. L'année suivante, il décide de quitter le mouillage du cap Blanc et de transporter son bateau au YCQ qui est désormais son port d'attache. Le *Martin Pêcheur* est un voilier de plaisance de 28 pieds (8,53 mètres). Il a des



« Gustave Guay s'affairant à la construction du *Martin Pêcheur* ». Photo anonyme (vers 1947-1948). (Archives de Ronald Martin).

membres de chêne, un des meilleurs bois pour les coques de bateau. Ses bordés sont en pin et sont retenus par des clous carrés en acier écrasé. Il est construit avec une quille longue, selon un design océanique, malgré un tirant d'eau de 4 pieds et demi (1,37 mètres). De plus, le *Martin Pêcheur* est pourvu de béquilles lui permettant un carénage relativement aisé à marée basse. À l'origine, lors de la mise à l'eau, il fallait prévoir plusieurs heures pour per-

mettre aux pièces de pin d'enfler et de limiter le calfatage. Doté de deux mâts, un grand et un tapecul, le *Martin Pêcheur* est un yawl à gréement aurique. Le bateau est d'abord équipé de voiles en coton qui ont été remplacées plus récemment par des voiles en dacron, un textile synthétique plus résistant pour pratiquer la navigation de plaisance. Pour pallier le manque de vent, le bateau est aussi équipé, en 1952, d'un moteur à essence de type



« Le *Martin Pêcheur* naviguant devant Lévis ». Photo anonyme (2016). (Archives de Ronald Martin).



« Ronald Martin à bord du *Martin Pêcheur* ». Photo : Yves Beaugard (2019). (Banque d'images de *Cap-aux-Diamants*).

Continental Gray Marine.

Entre 1975 et 1978, le voilier est complètement restauré. Signe des temps, la coque est recouverte de fibre de verre afin de diminuer les heures d'entretien et de permettre une utilisation de plaisance plus importante. Le moteur à essence, carburant inflammable dangereux pour les bateaux, est remplacé par un moteur au diesel. Cette transformation va permettre d'ajouter un alternateur et d'améliorer le système électrique du voilier. Deux ou trois membres d'équipage suffisent à le faire naviguer sur plusieurs milles marins. C'est un voilier particulièrement bien adapté aux conditions nautiques de l'estuaire du Saint-Laurent.

Interrogé sur ses motivations à continuer à entretenir un bateau de bois aussi ancien, le capitaine Martin admet son attachement à ce voilier qui est la propriété de sa famille depuis des décennies. Les sentiments sont donc un moteur important pour justifier le temps nécessaire pour garder le *Martin Pêcheur* dans un état impeccable. Même s'il apprécie le confort du bassin moderne du YCQ, Ronald Martin a néanmoins la nostalgie de l'époque où il laissait son bateau au cap Blanc : « Dans ce temps-là, on avait un lien direct avec les citadins et les promeneurs qui marchaient au bord des quais de Québec ». Heureusement, ce fleuron du patrimoine maritime québécois est entre bonnes mains et son capitaine a bon espoir de le transmettre à une troisième génération de Martin. Comme le village d'Astérix, symbole de la résistance des Gaulois face à l'envahisseur romain, le *Martin Pêcheur* continue à naviguer chaque année sur le Saint-Laurent pour témoigner de la persistance d'une tradition alors que les bateaux de plastique sont devenus omniprésents dans le monde maritime québécois.

**François Droüin est historien et membre du comité de rédaction de *Cap-aux-Diamants*.**