

La Goelette à voiles du Saint-Laurent

Alain Franck

Volume 11, numéro 2 (33), automne–hiver–autumn–winter 1987

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/800256ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/800256ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

CSTHA/AHSTC

ISSN

0829-2507 (imprimé)

1918-7750 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Franck, A. (1987). La Goelette à voiles du Saint-Laurent. *Scientia Canadensis*, 11(2), 109–123. <https://doi.org/10.7202/800256ar>

LA GOELETTE A VOILES DU SAINT-LAURENT

Alain Franck[1]

Riche d'un réseau hydrographique exceptionnel et en bonne partie aménageable pour la navigation, le Québec a compté de tout temps parmi les régions maritimes les plus actives de l'Amérique du Nord. Il est né en quelque sorte de la mer puisqu'au début, chacun devait compter avec l'eau, le fleuve, l'océan, les embarcations, la pêche et l'art de naviguer pour assurer sa subsistance, ses échanges et ses communications.

L'histoire maritime du Québec est riche à souhait d'événements et d'initiatives qui se comparent facilement à ceux des autres grands pays maritimes. On s'étonne dans ces conditions que la richesse de la civilisation maritime au Québec n'ait guère donné lieu jusqu'à ces dernières années à l'intérêt constaté par exemple en Europe et aux Etats-Unis.

Si la culture traditionnelle reste trop souvent méconnue, que dire alors de notre patrimoine maritime? Que dire des navires qui ont sillonné le fleuve depuis deux cents ans, des techniques de construction navale, que dire encore des objets de la vie quotidienne des marins d'autrefois, de la vie sociale et des traditions? C'est toute une civilisation oubliée dont il s'agit aujourd'hui de préserver la mémoire afin de redonner un sens aux activités maritimes contemporaines dont on connaît les difficultés.

Même si depuis quelques années, les Québécois connaissent un certain engouement pour l'histoire maritime, il se fait pour l'instant très peu de recherches dans le domaine du patrimoine maritime. De telles recherches sont, bien sûr indispensables, pour en assurer la connaissance, la préservation et la mise en valeur. Mis à part quelques chercheurs spécialisés en la matière, le Musée maritime Bernier de L'Islet-sur-mer fait presque cavalier seul dans ce champ d'activités.

La connaissance du patrimoine maritime ne passe pas seulement par l'enregistrement écrit du savoir et la transmission livresque mais touche à une multitudes d'objets divers par lesquels nous sont révélés une part souvent mal connue de notre culture. Parmi les recherches réalisées à ce jour, le navire occupe une place de choix dans l'éventail de ces objets d'étude. Le navire est un véritable organisme artificiel autonome très complexe qui porte inscrit dans son architecture les traces des innombrables

1 CP 45, Cap-Saint-Ignace, Québec GOR 1H0.

facteurs que l'ont façonné, lui et les activités auxquelles il est associé.[2]

Cet univers technique est souvent le reflet de caractéristiques spécifiques, propres à chaque pays et il est facile pour l'oeil averti de reconnaître une culture par le type de navire qu'elle produit. La forme de la coque et les détails de leur gréement sont d'autant d'éléments distinctifs qui permettent d'identifier les culture étrangères et les rapports existants entre l'homme et le navire. Citons par exemple, le tjack hollandais avec ses dérives latérales et ses extrémités pleines, la longue péniche des fleuves de France, le drakkar viking des pays scandinaves construit à clin avec l'étrave sculptée, le prao ou la pirogue à balancier de l'Océanie, le boutre marchand de la mer Rouge dont la construction n'a pas varié depuis vingt siècles, le frêle canot d'écorce des amérindiens, le kayak des esquimaux façonné de peaux de phoque cousues et la goélette pêcheuse des grands bancs de conception nord-américaine, etc. Chacune de ces embarcations est à l'image d'un peuple et d'un pays d'où elles tirent leur origine.

Au Québec, parmi les bateaux traditionnels du fleuve Saint-Laurent, la goélette à voiles est sans nul doute le navire le plus populaire, le plus répandu et le plus rustique du XIXe siècle mais aussi le plus mal connu. A l'époque où florissait la navigation à voile, chaque village possédait ses propres goélettes pour transporter les produits des champs et de la forêt et pour s'approvisionner en denrées de toutes sortes sur les marchés du Québec.

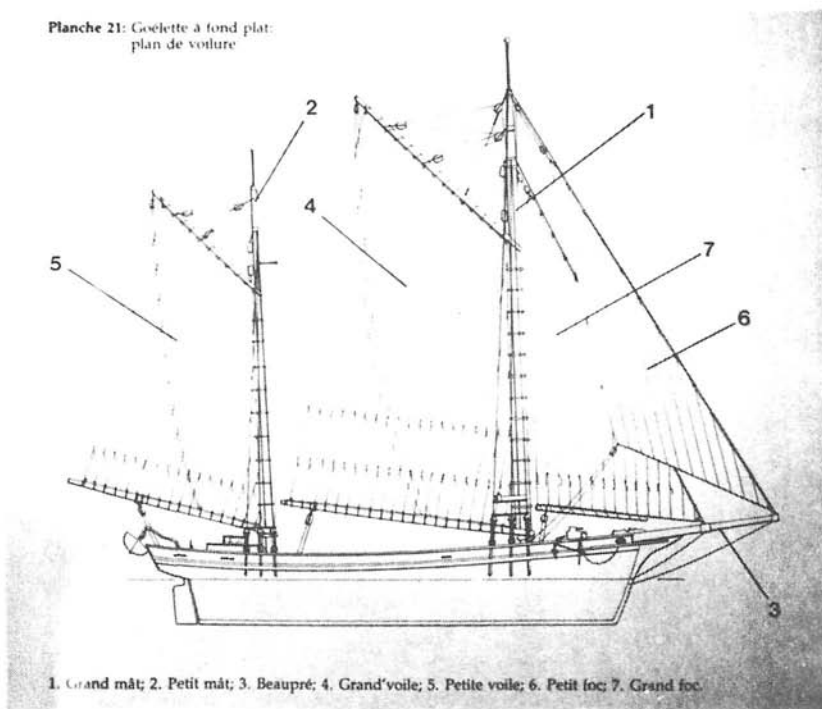
Dans la vallée du Saint-Laurent, on construit d'une dizaine de types différents de voiliers. Trois d'entre eux comptent pour plus des trois quarts de la production totale. La goélette compose à elle seule plus de la moitié de tous les bâtiments lancés. Le navire marchand à voiles carrées tient le second rang en importance, suivi du sloop.[3] De ces trois principaux types de voiliers, deux d'entre eux se partagent la navigation au cabotage et la navigation intérieure sur le fleuve Saint-Laurent: la goélette et le sloop.

C'est dans la deuxième moitié du XVIIIe siècle que l'on trouve pour la première fois mention d'une goélette dans les registres

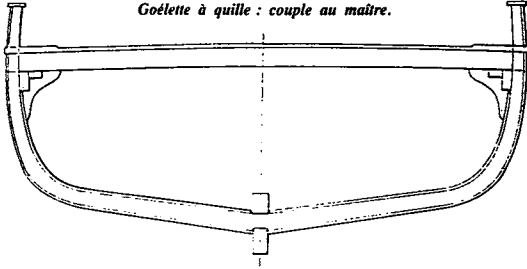
2 François Beaudouin, *Bateaux des côtes de France* (Grenoble, 1975), iii.

3 Pierre Dufour, "La construction navale à Québec, 1760-1825: sources inexplorées et nouvelles perspectives de recherche", *Revue Historique de l'Amérique Française*, 35:2 (septembre 1981), 238.

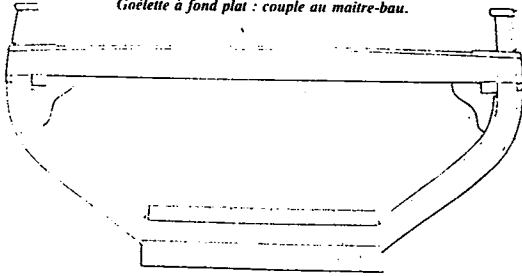
Planche 21: Goelette à fond plat:
plan de voilure



Goëlette à quille : couple au maître.



Goëlette à fond plat : couple au maître-bau.



de l'enregistrement maritime du port de Québec.[4] Même si ce phénomène technique qui est propre avant tout à la seconde moitié du XIXe siècle, connaît un développement grandissant et un essor considérable en Amérique du Nord, la goélette du Saint-Laurent se trouve dans une position particulière vis-à-vis de ses ancêtres. En effet, si la technique de construction est la même ainsi que certains détails de structure, il n'en n'est pas de même pour la forme générale de sa coque et surtout de ses oeuvres vives. L'évolution du dessin de la coque et la multiplicité des variantes au cours du XIXe siècle indiquent une adaptation fonctionnelle à l'activité du cabotage ainsi qu'une diversification typologique.

UN VERITABLE VOILIER

La goélette est d'abord un voilier pur, c'est-à-dire sans moteur et de dimensions plutôt modestes. La longueur moyenne de la goélette du Saint-Laurent est de 60 pieds, tandis que le tonnage moyen est d'environ 50 tonneaux. La plus petite mesure 31 pieds et la plus longue atteint 125 pieds. Il existe, de ce fait, deux variantes de goélette à voiles:[5] l'une à quille et l'autre à fond plat. Outre la différence des oeuvres vives, règle générale, ces deux goélettes se distinguent par leur grément. Quoique très simple, la goélette à quille possède un grément franc, soit deux mâts dont seul le grand mât est surmonté d'un mât de hune (certaines goélettes n'en n'ont pas du tout) et un beaupré unique, rarement avec bout-dehors. Pour sa part, la goélette à fond plat est gréée en ketch,[6] ce qui est un indice très caractéristique d'identification. La position des mâts est à l'inverse de ceux de la goélette à quille; le grand mât prend la place du mât de misaine à l'avant, tandis que ce dernier, qui disparaît avec la motorisation, est reporté à la place du grand mât. Cette fois-ci, le grand mât ne porte pas de mât hune et dépasse de dix à douze pieds le petit, situé à l'arrière. Le mât de beaupré est toujours présent.

4 L'ouverture des registres de certificats d'enregistrement de navires émis au port de Québec remonte à l'année 1787. Ibid., 231.

5 Au XXe siècle avec la motorisation et les transformations architecturales des goélettes, les navigateurs ont continué de nommer leurs navires "goélette" même si ils ont perdus toutes les caractéristiques de celle-ci. C'est pourquoi nous conservons l'appellation goélette à voiles pour les différencier.

6 Les navigateurs n'ont jamais utilisé ce terme mais plutôt celui de "bateau" pour désigner la goélette à fond plat.

La terminologie de l'administration des douanes désigne sous le même nom de "goélette" ces deux variantes de voiliers. C'est pourquoi il est presque impossible de faire la distinction entre l'un et l'autre à partir des registres de l'enregistrement maritime.

L'ADOPTION DU FOND PLAT

L'adoption du fond plat sur une grande partie des goélettes marque le point de départ de l'évolution architecturale de ce navire. Ce type d'architecture apparaît sur le fleuve dès le début du XIXe siècle et les deux variantes de la goélette ont coexisté jusqu'à leur disparition, il y a de ça quelques années.

...There were in August last (1827), thirty four saws working and about thirty men employed... Mr Larrivé was then under a large contract with William Price Esquire Merchant of Québec for deals, and the ship *Regulus* freighted by the latter lay off the Bay, or Ance aux Snelles ... loading ... is effected by means of a flat bottomed schooner built for that purpose by Mr. Price...[7]

Comme il s'agit d'un navire d'échouage, ce genre de fond ne sert pas uniquement à faciliter les chargements et les déchargements, il permet aussi de réduire au minimum le tirant d'eau, ce qui est primordial dans les eaux peu profondes et bordées de grandes battures comme celles de l'estuaire du fleuve.

Le fond plat réduit le plan de dérive en diminuant la hauteur dans les plans minces de la quille. Cette simple réduction du tirant d'eau provoque alors une profonde modification du comportement de la goélette à l'échouage; avant l'adoption du fond plat, le développement en hauteur de son plan de quille et de son aileron, si faible soit-il, incline la goélette à l'échouage. Le fond plat annule complètement cette inclinaison latérale. Mais comme le surface de dérive est un élément capital pour la bonne marche du navire sous voiles, la réduction du tirant d'eau par l'adoption du fond plat, provoque une perte de vitesse des goélettes et diminue les performances au près.

L'adoption du fond plat entraîne une perte de qualité voilière de la goélette par la réduction de la surface de dérive. Il faut savoir que les deux dispositifs de voilure de la goélette sous-entendent un équilibre sous voiles tout à fait différent. La position du grand mât à l'arrière suppose un centre de voilure proche du milieu du navire. Il faut donc au centre de voilure un centre de dérive latéral situé lui aussi au milieu du navire.

7 Joseph Bouchette, *Statistical Report on Lower Canada*, (1828), cité par A.R.M. Lower, *Great Britain's Woodyard* (Montréal and London, 1973), 175.

Avec l'adoption du fond plat, le centre de dérive latéral se trouve avancé, rompant ainsi l'équilibre avec le centre de voilure. En plaçant le grand mât à l'avant, le centre de voilure, maintenant situé en avant du milieu du navire, en partie à cause de la présence des deux focs, revient à sa position d'équilibre avec le centre de dérive. Cet équilibre sous voile ne veut pas nécessairement dire que la goélette à fond plat est une bonne marcheuse, mais les manoeuvres ou les virements de bord s'exécutent plus facilement et le bateau conserve bien sa route:

A quai, les "bateaux" faisaient merveille, mais au large, hélas! ils étaient tout le contraire de fins voiliers. Sorte de voitures sans ressorts, ils avaient horreur du roulis comme du tangage. Bâties pour être mus par le vent, la houle les rendait malades.[8]

UNE CONSTRUCTION TRADITIONNELLE

La coque de la goélette a une tonture modérée ou peu accentuée, déterminée par la ligne de la lisse. Il n'y a qu'un seul pont. La quille est droite et horizontale mais le tirant d'eau étant plus prononcé à l'arrière qu'à l'avant, la ligne de flottaison, de ce fait, n'est pas parallèle à la quille.

L'étambot est vertical ou légèrement incliné vers l'arrière. Là, commence la voûte, plutôt courte et peu profonde, qui se termine par une poupe à tableau droit, incliné vers l'arrière. La voûte surplombe le gouvernail et se trouve hors de l'eau lorsque la goélette est à flot, au repos. L'étrave, fixée sur la quille, est droite et inclinée vers l'avant. Son élançement est moyen et forme un angle variant entre 65° et 70° par rapport à l'horizontale, ce qui correspond à un surplomb d'environ 4 à 5 pieds. Elle est terminée à sa partie supérieure par une guibre, appelée aussi "éperon".

L'avant de la coque est plutôt fin et l'épaupe légèrement concave afin de refouler la vague d'étrave. Toutefois, nous avons observé que sur certaines demi-coques, l'avant est plus puissant, presque hémisphérique, empêchant ainsi la goélette de trop s'immerger au tangage. Le maître bau est situé un peu en avant du milieu, presque au tiers avant. De façon générale, les proportions de la goélette du Saint-Laurent sont déterminées par une règle bien définie: la longueur est égale à trois fois la largeur. Pour la même longueur, la longueur d'une goélette de haute mer ne sera que du quart.

Le pont est continu de l'avant jusqu'à l'arrière et suit la même tonture que la lisse de pavois. Entre les deux mâts, dans le

pont, une petite écoutille rectangulaire (4 pieds par 8) sert au chargement des marchandises dans le cale. Certaines sont équipées d'une deuxième écoutille carrée cette fois qui se retrouve derrière la première. L'étroitesse de l'écoutille augmente d'autant la surface disponible pour les chargements en pontée.

On trouve deux pompes manuelles d'assèchement entre le grand mât et la cabine. Ces pompes en fonte sont munies d'un mécanisme à clapet et actionnées au moyen d'un bras dont le bout est recourbé. Un guindeau en bois est fixé sur le pont avant, tout juste derrière le mât de beaupré. On l'utilise pour lever les ancres et les autres manoeuvres exigeant une certaine puissance.

La "chambre" (cabine) est installée en arrière du grand mât, pour le logement de l'équipage. On y accède par une porte à deux battants équipée d'un capot de descente coulissant. Le capot de la descente est traditionnellement placé à gauche de la chambre. Excédant d'environ trente pouces le pont, la cabine abrite quatre lits répartis sur le pourtour. Une table pliante, un poêle à bois et des armoires de rangement sous les couchettes pour la vaisselles et les divers objets usuels, complètent l'ameublement. Un tuyau de poêle amovible peut être installé sur le toit de la cabine quand la goélette ne navigue pas. On le retire lorsque la goélette fait route, pour laisser le libre passage à la bôme de grand'voile.

Sur le pont, un coffre fermé à clef, adossé à l'arrière de la chambre, contient les provisions de l'équipage. Un baril d'eau potable reposant horizontalement sur ses chantiers est fixé sur le pont arrière près de la chambre. Finalement, on retrouve, derrière la roue à gouverner, deux bossoirs utilisés pour suspendre la chaloupe de sauvetage.

LA GOELETTE, NAVIRE DE CABOTAGE

Le Québec est favorisé par sa géographie: un fleuve le traverse de part en part possédant une grande longueur de côtes et recevant de nombreux affluents. Cette immense voie de pénétration ne peut que favoriser la navigation de cabotage pour relier les établissements isolés les uns des autres le long de ses côtes. A une époque où le réseau routier est très peu développé, voire même inexistant pour certaines régions maritimes du Québec, la goélette, instrument déterminant des déplacements le long du fleuve, est l'un des seuls véhicules de transport adéquat. Jusqu'à l'avènement du chemin de fer dans le bas du

fleuve vers les années 1860,[9] elle assure la quasi-totalité des transports entre les différents villages du fleuve.

C'est donc par le cabotage le long du Saint-Laurent que s'effectue le ramassage des produits agricoles, l'expédition du poisson vers les marchés urbains et la distribution des produits manufacturés vers les campagnes à partir des centres urbains.

Par le cabotage, Québec étend son emprise jusqu'à Gaspé; en 1851, par exemple, on constate que 82 navires jaugeant au total 3126 tonneaux, apportent à Québec des cargaisons d'huile et de poissons évaluées à 16 597 livres courantes et rapportent à Gaspé pour 18 313 livres de farine, grain, beurre et saindoux.[10]

Au XIXe siècle, l'accroissement du commerce a une incidence directe sur le volume du commerce extérieur. Les mécanismes traditionnels d'échange augmentent et les marchés publics se multiplient dans les villes. Les marchés urbains ont de plus en plus besoin entre autres de denrées alimentaires et de matériaux de toutes sortes. La ville de Québec constitue très tôt un marché intéressant pour les paroisses les plus rapprochées et se retrouve donc au coeur du cabotage à voiles pour tout le bas Saint-Laurent.[11] Elle constitue un marché idéal pour les produits de l'agriculture, de la pêche et de la forêt, et, en outre, elle fournit les produits manufacturés ainsi que les denrées importées. De plus, le cabotage, en distribuant les produits importés dans les régions rurales et en amenant vers Québec les produits de ces régions destinés à l'exportation, s'affirme comme le prolongement de la navigation océanique.

DEUX TYPES DE NAVIGATION

Largement favorisé par l'industrie de la construction navale, la région de Québec est au coeur du commerce du bois au XIXe siècle et c'est précisément là qu'arrive et repart la matière première. Québec est donc le point central de l'activité économique jusqu'au golfe Saint-Laurent. Comme centre industriel, elle est alimentée par les villages de l'Est. C'est aussi le point central du transit des denrées expédiées en Europe. En contrepartie, de là partent les produits d'importation, et ceux manufacturés, à destination des villages côtiers. C'est aussi le

9 La première liaison Montréal-Rivière-du-Loup s'effectue en juillet 1860. Jean Hamelin et Yves Roby, *Histoire économique du Québec 1851-1896* (Montréal, 1971), 124.

10 Ibid., 15.

11 Raoul Blanchard, *L'Est du Canada français, Province de Québec* (Montréal, 1935), tome 1, 150.

point central de l'avant et de l'arrière pays; c'est le pivot de l'amont et de l'aval. Le cabotage est donc directement impliqué dans ces structures d'échange puisqu'il est le prolongement, dans un sens ou dans l'autre, de la navigation océanique.

Québec est donc le carrefour où se rencontrent ces deux types de navigation et est aussi une plaque tournante puisque le petit réseau fluvial est greffé au grand réseau de Québec qui, à son tour, est greffé au réseau britannique international.

Ces deux types de navigation conditionnent deux types de construction de navires adaptés à ces besoins. La navigation océanique ou de haute mer, fait référence comme son nom l'indique aux déplacements de navires sur de longues distances en mer, d'un continent à l'autre. Son milieu d'activité, la haute mer, est peu diversifié dans l'espace, sinon dans le temps, en ce qui concerne les conditions de navigation. C'est là un facteur d'uniformisation du navire capable de rencontrer les pires conditions.

La navigation océanique est étroitement associée à des ports d'estuaires établis aux points de rupture de charge de la navigation maritime et de la navigation fluviale. Sur le fleuve, même si les navires peuvent mouiller dans certains ports de l'estuaire, ils sont habituellement dirigés à des endroits précis pourvus d'infrastructures portuaires, comme Québec.

Le grand navire destiné à la navigation océanique est à peu près semblable à lui-même d'un pays à l'autre, et ce pour une période donnée. C'est une production collective du génie moderne international. Son évolution se fait à un rythme relativement lent et à peu près uniforme, soit celui des grandes techniques de base dont il dépend. Il nous donne en quelque sorte l'image officielle de l'architecture navale mondiale.[12] Long-courrier adapté aux conditions de la navigation océanique, le navire-marchand jauge entre 125 et 1 100 tonneaux et est possédé un gréement composé de trois ou quatre mâts, équipés de voiles carrées.

Par opposition à la navigation de haute-mer, la navigation fluviale est dite en vue de terre, de port en port, le long de la côte. Elle est étroitement liée au cabotage. La navigation fluviale prend progressivement de l'importance, au fur et à mesure que grandissent les localités rurales à l'intérieur du pays, alimentée par l'ensemble des petits navires pour le transport des passagers et des marchandises. La taille des bâtiments de la navigation fluviale est relativement modeste et on y retrouve une grande diversité de navires. La goélette à voiles est le principal outil de la navigation fluviale, bien qu'elle subisse la concurrence du navire à vapeur qui, avec le

12 Beaudouin, *op. cit.*, iii.

temps, la supplante au XXe siècle. La présence du navire à vapeur introduit la notion de cabotage commercial dans le trafic sur le Saint-Laurent. Avec le XXe siècle, l'importance du cabotage artisanal décroît au profit du cabotage organisé. La goélette du Saint-Laurent est donc au coeur de cette problématique puisqu'elle est principalement utilisée sur le marché domestique et répond essentiellement aux besoins des navigateurs et des marchands d'une localité ou d'une région.

La navigation intérieure sur le fleuve a longtemps évolué dans l'absence de toute infrastructure portuaire. L'absence de havres naturels dans l'estuaire oblige les navigateurs à stationner leurs navires sur le rivage ou les battures unies et exposées. Même si certaines localités se sont dotées de quais, à un moment donné, la plupart d'entre-eux s'assèchent à marée basse, forçant de toute manière les navires à s'échouer. Les particularités du milieu physique ont donc obligé les navigateurs et les constructeurs à adapter l'architecture de leurs navires aux conditions naturelles du fleuve. L'apparition et le développement de la goélette à fond plat réunissant certaines particularités convenant parfaitement aux besoins de la navigation fluviale est le résultat de cette adaptation architecturale.

La navigation fluviale ne dépend donc pas de l'économie générale des régions, elle est également tributaire de la demande de transport qui, elle-même est dérivée des besoins occasionnés par une structure géographique d'échange.

LES CATEGORIES DE CABOTAGE

Il existe plusieurs niveaux de navigation de cabotage sur le fleuve et ils sont étroitement liés à des circuits de navigation. La première catégorie est celle de la goélette de petit tonnage (20 à 40 tonneaux) qui voyage occasionnellement, par exemple au quinze jours, et sur de courtes distances pour livrer à Québec des produits agricoles, puis rapporter des marchandises générales pour la consommation locale. C'est le cas de la plupart des villages de la côte qui sont desservis par leurs propres goélettes ou celles du village voisin, souvent propriétés de "cultivateurs-navigateurs". Ces goélettes circulent uniquement entre les villages de la côte et Québec.

La deuxième catégorie est de tonnage moyen (de 40 à 60 tonneaux) et fait surtout le chargement de marchandise à la cueillette, sans port régulier, ni horaire fixe. C'est le cas du caboteur qui, partant d'un village "d'en bas", recueille à chaque village les marchandises pour les écouler à Québec, ou commerce avec les autres villages côtiers. Entrent dans cette catégorie, les "traders", qui sillonnent le fleuve pour offrir des marchandises de toutes sortes en échange de produits locaux. La "trade" fonctionne sur le principe du troc. Le "trader" doit rester, après l'opération, sur la même impression que son vis-à-vis:

gagner à l'échange. Cette forme de cabotage est d'autant plus efficace que certains villages manquent de produits.

Dans un pays où les espèces sonnantes sont rares, le troc fleurit. Les marchands acceptent du fermier, en paiement de ces dettes, des produits de la ferme qu'ils acheminent aux fournisseurs de la ville par goélette. Ainsi, certains propriétaires de goélettes s'associent à des marchands dans ce genre de commerce. De cette façon, le propriétaire de goélette s'assure un certain volume de marchandises, tandis que le marchand se garantit un approvisionnement pour le fonctionnement de son commerce. Cette association peut aller jusqu'à la copropriété du bateau entre un marchand et un capitaine.

Les goélettes de la dernière catégorie naviguent de façon plus régulière, sur des circuits beaucoup plus long. Elles sont liées par des contrats saisonniers à des clients stables. Cette action rejoint surtout les localités de la Basse-Côte-Nord, du Labrador et de Terre-Neuve. Certains capitaines s'engagent pour le compte de marchands de Québec ou leur louent tout simplement leur navire. Ce type de navigation permet aux commerçants de Québec d'établir des magasins sur la Côte-Nord. Les navires de fort tonnage (60 tonneaux et plus) sont évidemment mieux adaptés à ce type de circuits. On transporte également vers Terre-Neuve et les provinces maritimes du bois de construction, des denrées sèches et des marchandises générales. On revient à Québec chargé de poisson, de charbon et de produits industriels. La goélette sert aussi à des fins plus spécifiques qui n'entrent pas dans ces trois catégories. Le transbordement du bois de construction, plus ou moins travaillé, de la rive aux navires ancrés au large, en est un exemple.

La contrebande de l'alcool avec l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon est une activité fort rémunératrice à laquelle quelques-uns ne répugnent pas de se livrer. Les navigateurs pris sur le fait voient leur cargaison et leurs goélettes saisies par les autorités fédérales. Par la suite, la goélette sera vendue aux enchères pour enrichir le trésor public et le capitaine devra se trouver un autre navire.

APOGEE ET DECLIN

Le cabotage à voiles sur le Saint-Laurent a connu ses heures de gloire vers les années 1870.[13] En dépit d'une certaine baisse au milieu de la décennie précédente, il n'en demeure pas moins que les années 1860 et 1870 enregistrent des sommets dans la construction de ces navires. En 1875 par exemple, sur 754 navires enregistrés au port de Québec, 57% sont des goélettes,

13 Alain Franck, *Les goélettes à voiles du Saint-Laurent. Pratiques et coutumes du cabotage* (L'Islet, 1984), 123.

soit 432 caboteurs.[14] Mais à la fin du XIXe siècle, la plupart des paroisses de la Côte-du-Sud ne mettent plus de navires en chantier.

Même si le rail et la route font disparaître le cabotage sur la Côte-du-Sud, ils n'éclipsent pas pour autant le cabotage du Saint-Laurent. La motorisation ne supprime que la goélette à voiles. Jusqu'à la fin de la première guerre mondiale, de nombreux bateaux à voiles sont encore engagés dans cette navigation s'étendant surtout de Gaspé à Québec. Cependant au lendemain de la guerre, c'est par l'intermédiaire des chaloupes de bord que la propulsion mécanique s'introduit dans le cabotage à voiles. Elle se révèle particulièrement précieuse en rivières et peut pallier aux conditions de calme plat. La chaloupe est équipée d'un petit moteur à essence et pousse la goélette par l'arrière, le devant soulevé par les bossoirs.

Bientôt cette mécanique est transplantée à bord des goélettes, bien qu'elles n'aient pas été conçues pour ce type d'équipement; les formes arrière très fines des goélettes à voiles ne laissent qu'un espace limité pour l'installation d'un moteur. Le passage direct à la propulsion mécanique est malheureusement trop coûteux pour ces petits armements à bout de souffle. Avec cette nouvelle technologie, certains propriétaires de goélettes connaissent des déboires dont ils ne pourront jamais se relever.

L'amélioration des moteurs, qui se manifeste en particulier par leur allègement, permet à partir des années 1930 la motorisation de la majorité des goélettes. Or, le grément se rapportant à la propulsion à la voile, est déplacé progressivement de l'arrière vers l'avant. Le moteur, installé dans le fond du bateau, devant l'étambot, occupe une partie de la chambre. Il faut donc hausser cette dernière pour continuer d'assurer l'espace nécessaire au logement de l'équipage. Cette transformation entraîne la disparition du mât arrière, car elle entrave le libre passage de la bôme qui est située beaucoup trop près de la lisse de pavois.

La structure, la forme et les proportions générales des goélettes restent inchangées, les seules modifications importantes portent sur l'ajout d'une timonerie par-dessus la chambre qui abrite la roue à gouverner et le compas. La coque comporte une sortie d'arbre et le gouvernail recule pour laisser la place à l'hélice. Plus tard, l'avant de la goélette sera rehaussé d'un gaillard appelé "poste" pour entreposer les équipements de pont.

CONCLUSION

Même si la goélette poursuit son évolution architecturale avec la motorisation et si le cabotage connaît un essor intéressant après

14 Ibid.

la deuxième guerre mondiale avec le développement de la Côte-Nord, le XXe siècle n'est autre chose qu'un subtil compte à rebours vers la suppression finale et entière du cabotage artisanal. Même si certaines paroisses de l'estuaire, comme Charlevoix, sont restées fidèles au commerce par le fleuve et ont gardé une vie maritime disparue ailleurs, ces paroisses ont fini par connaître la même sort que celle de la rive sud du fleuve.[15] Aujourd'hui, les goélettes ont tout à fait disparu des eaux du Saint-Laurent. Elles sont devenues des épaves qui jonchent les rives du fleuve et agonisent lentement.

Bref, signalons que le cabotage à voiles a toujours été une réalité importante pour ceux qui l'ont pratiquée et pour ceux qui l'ont utilisée. C'est une activité profondément traditionnelle et rustique qui est étroitement liée au développement socio-économique de la vallée du Saint-Laurent. Certes, rien n'a survécu de cette vie maritime extrêmement dynamique sauf la technologie ancienne qui, elle, a subsisté jusqu'à nos jours avec la construction des dernières goélettes à moteur.

Mais fort heureusement, tout n'a pas été dit sur ces bateaux traditionnels du fleuve Saint-Laurent. Actuellement même si certains chercheurs font des efforts importants pour la diffusion du patrimoine maritime, il nous est permis de constater qu'il reste beaucoup de secteurs de la culture maritime québécoise à découvrir et à faire connaître. L'étude des navires traditionnels nous ouvre une voie de découverte nouvelle pour la connaissance de l'histoire maritime du pays. Elle nous permet de soulever de nombreuses hypothèses qui peuvent expliquer les diverses conjonctures pendant lesquelles s'est développé certaines activités économiques au cours du XVIIIe et XIXe siècle, comme par exemple l'industrie de la construction navale.

Foyer de convergence de relations diverses, le navire est au coeur des activités maritimes traditionnelles. Il peut donc être étudié non seulement pour lui-même mais aussi en fonction des rapports qui existent entre lui et les techniques de navigation souvent communes au milieu physique, entre son évolution architecturale et l'adaptation à ce même milieu et finalement entre les conditions de navigation influencées par les zones fluviale et maritime.

Sa technologie propre, en particulier dans le domaine de la propulsion, son architecture qui est le reflet de multiples composantes, son appartenance à des familles typologiques ou groupes plus vastes, constituent autant d'éléments divers et diversifiants qui justifient amplement qu'on s'y intéresse de plus près.

15 Blanchard, op. cit., 347.

Il y a donc place pour de nombreuses études touchant la culture maritime même si les sources documentaires ont la prétention d'être parfois fragmentaires et dispersées. L'archéologie pourra bientôt suppléer à la déficience du document et nous fournir le chaînon manquant permettant une compréhension globale du phénomène. L'analyse et la description des faits matériels tout comme l'étude comparative d'ensembles complexes et des processus techniques ne manqueront pas de dégager certaines conclusions susceptibles de stimuler la qualité du débat historiographique entourant la culture maritime.