

## Anthropologie et Sociétés



**Michel DESGAGNÉS : Les goélettes de Charlevoix, Ottawa, Leméac, 1977, 182 p., 66 planches, 5 tableaux, 2 cartes, ill., gloss., append., bibl.**

Jacques Le Querrec

Volume 5, numéro 1, 1981

Les sociétés de pêcheurs

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/000999ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/000999ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département d'anthropologie de l'Université Laval

ISSN

0702-8997 (imprimé)

1703-7921 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Le Querrec, J. (1981). Compte rendu de [Michel DESGAGNÉS : Les goélettes de Charlevoix, Ottawa, Leméac, 1977, 182 p., 66 planches, 5 tableaux, 2 cartes, ill., gloss., append., bibl.] *Anthropologie et Sociétés*, 5(1), 234–236.  
<https://doi.org/10.7202/000999ar>

A. Retel-Laurentin rend compte d'un terrain plus colonial : les commentaires des confrères ethnologues, administrateurs, médecins face à son projet et l'ambiance politique d'avant l'indépendance y sont bien rendus.

Plus d'enfants chez les Nzakara, mais des vieux, des infirmes, des malades. Les cases tombent en ruine, les femmes font des fausses-couches, les enfants meurent. Les villages se vident également de cabris, poulets et de tout ce qui crée la vie. La colonisation est en fin de compte largement responsable des maladies et de l'infécondité nzakara. Mais les administrateurs et médecins incriminent les femmes qui, disent-ils, courent différents maris et utilisent des plantes pour avorter.

A. Retel-Laurentin situe les croyances concernant la procréation et la grossesse chez les Nzakara. C'est le manquement aux ancêtres qui provoque les fausses-couches, d'où un renouveau de culte aux ancêtres. L'auteur parle aussi des pratiques d'hygiène et des cures locales. Tout au long du texte éclate cette misère de ne pas avoir d'enfants, ou des enfants malades, malformés et cette demande incessante, angoissante à la femme européenne médecin. A. Retel-Laurentin dit aussi ses succès, ses échecs, dont le moindre n'est pas l'impact au niveau pratique des résultats de sa recherche.

A. Deluz enfin, dans « féminin nocturne », restitue textuellement la parole aux femmes guro dans les chants funéraires. Mise du côté des hommes par les femmes, elle était exclue des secrets féminins. « J'ai compris que je pouvais entendre la parole des femmes guro, non pas dans un dialogue impossible, mais là où elle la prennent, c'est-à-dire lors des funérailles, où les normes sociales sont abolies, et où le village appartient aux femmes. Des adolescentes aux vieilles, elles font ce qui leur plaît : chanter, danser, invectiver d'autres femmes, se dénuder, mimer le coït, insulter les hommes, tromper leurs maris ».

Ces chants révèlent les revendications féminines et disent la souffrance d'être femme. Notons au passage que cette parole est publique et tout aussi accessible à des hommes qu'à des femmes.

Ce livre écrit pour le grand public, a aussi, ironie, un aspect didactique professionnel important : comment resituer dans un travail une dimension oubliée.

Espérons qu'il ne restera pas à usage intrasexuel.

Chantal Collard  
Université Laval

Michel DESGAGNÉS : *Les goélettes de Charlevoix*, Ottawa, Leméac, 1977, 182 p., 66 planches, 5 tableaux, 2 cartes, ill., gloss., append., bibl.

Consacré presque intégralement à la construction traditionnelle des bateaux de bois dans le comté québécois de Charlevoix – sur la côte nord de l'estuaire moyen du Saint-Laurent – cet ouvrage répond à une double attente. Ethnologique d'abord, par son attention à décrire la vie et le geste des bâtisseurs en donnant une large place aux termes vernaculaires – et technologique, par la qualité des planches et photographies qui illustrent abondamment un texte précis et documenté à des sources orales de premier ordre.

La première partie de l'ouvrage donne rapidement, en trois chapitres, les conditions de la naissance de la « vocation maritime » du comté de Charlevoix, l'évolution des embarcations utilisées et l'histoire de la charpenterie navale locale.

La voie de communication qu'était le fleuve à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle devient progressivement, pour les premiers colons de Charlevoix, un moyen d'échange et de travail puis, au XX<sup>e</sup> siècle, le lieu d'un essor économique passager. À chaque étape de l'usage qu'ils font du fleuve, les Charlevoisiens adaptent leurs embarcations : canots monoxyles, canots d'écorce, « chaloupes », sloops, goélettes. Avec le début du siècle commence l'ère des « bateaux à fond plat », plus propices à la navigation en zones de bas-fonds et particulièrement à l'échouage hors quai. Les premiers moteurs apparus vers 1915 équipent d'abord les treuils et les chaloupes de sauvetage puis sont intégrés peu à peu aux navires pour mener, après une période de propulsion mixte, à l'abandon définitif de la construction des voiliers et de la navigation à voiles vers 1940. À la différence des chantiers royaux implantés dès le XVII<sup>e</sup> siècle dans des sites permanents alentour des villes, les chantiers de Charlevoix prennent place généralement sur la grève proche du domicile des bâtisseurs, dans un lieu favorable au lancement. Quelques charpentiers – héritiers d'un savoir empirique et secret – y agissent comme maîtres d'œuvre et, de plus en plus, comme concepteurs et architectes. Vers 1950, après plus d'un siècle et demi de construction de type domestique, de rares chantiers maritimes se fixent çà et là de façon permanente. Mais, par l'arrivée en force des navires à coque d'acier, ils perdent très vite leur fonction première, deviennent et sont aujourd'hui encore de simples plans de halage et de radoub. En tout, quatre cents navires de bois environ auraient été construits en Charlevoix entre 1860 et 1959.

Ces chiffres approximatifs portant seulement sur le dernier siècle de construction donnent la mesure des principales lacunes des trois premiers chapitres : 1) La non utilisation de documents écrits de première source; 2) L'absence de documents d'archives antérieurs à 1860 qu'une assertion troublante tente d'excuser : « On ne peut trouver trace de navires inscrits avant 1874 » (p. 58) ! Pourtant si. Les Archives Publiques du Canada conservent à Ottawa tous les manuscrits des « shipping registers » du port de Québec (également microfilmés : séries C. 2058 et sq.) depuis 1787. La consultation de ces documents ajoutée à celle de nombreux manuscrits disséminés dans les riches collections des Archives du Séminaire de Québec (transport des anguilles de Petite Rivière St-François, de l'huile de « marsouins » de l'Île aux Coudres, etc...) auraient permis d'approfondir les recherches typologiques, historiques et statistiques concernant les XVII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. Les « livres d'enregistrement » présentent, en effet, de véritables monographies pour chaque navire déclaré au Service des Douanes et consignent généralement les noms des propriétaires et charpentiers, les lieux de construction et la description technique de la carène, de la superstructure et du gréement des bateaux. Les « nomenclatures des navires » utilisées par l'auteur n'offrent qu'un état tronqué de ces informations et, surtout, noient les nuances de la typologie traditionnelle dans une nomenclature restreinte, stéréotypée et anglaise de surcroît.

La seconde partie forme le corps de l'ouvrage et donne une description minutieuse de la technique traditionnelle de construction d'un bateau de bois et de ses préliminaires. D'abord le désir et l'idée de la construction; le projet que l'on caresse longuement, le coût (multiplié par 10 de 1920 à 1940) que l'on évalue puis, pas décisif, la réalisation du « moule »: demi-coque longitudinale formée de planches régulières, superposées et assemblées que l'on façonne empiriquement pour donner, à l'échelle, le volume-projet du futur navire.

Après l'évaluation du bois nécessaire à la construction, les arbres sont choisis sur pied dans les forêts voisines selon leur essence et leur forme, sont marqués, abattus et transportés jusqu'au chantier. Le charpentier-maître d'œuvre couche alors son « moule » sur une « planche » pour obtenir, en sections longitudinales, l'ensemble de ses lignes d'eau,

en tire, dans le secret de quelque grenier, les plans de coupes qu'il trace — toujours en grandeur réelle — sur un vaste plancher pour former les gabarits de membres.

La réalisation du « Mont Ste Marie », dernier navire de bois bâti à St-Joseph de la Rive en 1951 et 1952, donne à l'auteur l'occasion de décrire avec grande précision les différentes étapes de la construction. 1) Mise en place des pièces axiales: quille, étrave, contre-étrave, étambot, contre-étambot, « aiguille », « contre-aiguille » et de la cloison de poupe : la « grand'barre ». 2) Membrure progressant curieusement de l'arrière vers l'avant du navire par assemblage de membres doubles sur les varangues; mise en place du moteur. 3) Fixation de la carlingue aux varangues et à la quille, pose des pièces longitudinales de liaison (serres, fausses-serres, bandeau, guirlandes) et des pièces transversales (baux); détermination de la ligne de tonture et mise en place des hiloires de cale. 4) Pose de l'enveloppe étanche (bordés, « veuglés ») et calfatage. 5) Finition et gréage. 6) Bénédiction du navire et de l'équipage. Baptême du navire et lancement longitudinal, poupe en avant.

Malgré quelques faiblesses — allusion trop rapide et non figurée au traçage des gabarits qui constitua si longtemps l'essentiel du « grand secret » des charpentiers; absence de détails sur la construction des « bateaux à fond plat » dont la technique fut la plus utilisée en Charlevoix pour la période récente, etc... — les descriptions (texte et planches) de ces deux derniers chapitres apportent une riche documentation technique. De plus, des précisions utiles sur la qualité du travail des bâtisseurs prouve qu'au-delà de la polyvalence propre à la population active de la vallée laurentienne, certains ouvriers ont acquis une forme de spécialisation : équarisseurs, « membreurs », « bordeux », calfats, etc. Par contre, rien dans l'ensemble de l'ouvrage ne laisse entrevoir de différences qualitatives entre les diverses constructions. Chaque groupe domestique aurait-il disposé des mêmes moyens ? Quelle place accorder, alors, à ces navires construits un peu hâtivement ici et là et que, d'un revers de main, les Charlevoisiens appellent « bateaux de quarante jours » ?

Un autre phénomène — rencontré curieusement dans ce texte qui utilise par ailleurs, et à bon escient, un vocabulaire technique spécialisé — est celui des « glissements » linguistiques. Pourquoi avoir utilisé le mot goélette dans le sens générique de bateau ? Un essai de typologie développé en termes vernaculaires aurait levé cette ambiguïté — dont s'accommodent de plus en plus, il est vrai, poètes, voyageurs et... autochtones ! — et fait apparaître les « chaloupes », goélettes, « bateaux gréés en goélette », « bateaux à un mât », « bateaux tape-cul », « bateaux à fond rond », « bateaux à fond plat » et autres. De même, le « moule » n'est pas une maquette mais un « plan de bois » ; les « chaloupes », pontées dès le XVIIIe siècle, n'avaient rien de commun avec une chaloupe au sens courant. Ces nuances qui font la richesse et le dynamisme de la langue québécoise ne doivent pas se perdre.

Le titre de l'ouvrage enfin — contrainte de l'éditeur ? — laissait attendre un large développement sur la « véritable vie » (p. 138) des bateaux : sur la vie à bord, les techniques et les aspects socio-économiques de la navigation côtière. Cette omission tend trop à rappler les conditions précaires faites par les gouvernements fédéral et provincial au cabotage traditionnel dont la monographie de Gérard Harvey (*Marins du St-Laurent*, Montréal, Éditions du Jour, 1974) témoigne de façon incisive.

Bien qu'inégales, ces pages sur « les goélettes de Charlevoix » forment un ouvrage important qui contribue à une meilleure connaissance du domaine particulièrement négligé de la construction navale traditionnelle et éclaire indirectement d'un jour nouveau le rôle du St-Laurent dans le développement du Québec rural.

Jacques Le Querrec  
E.H.E.S.S.