

Le temps des chaloupes

Sylvie Ruel

Trois-Rivières
Numéro 77, été 1998

URI : id.erudit.org/iderudit/17079ac

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN 0714-9476 (imprimé)
1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Ruel, S. (1998). Le temps des chaloupes. *Continuité*, (77), 10–13.

Tous droits réservés © Éditions Continuité, 1998

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne. [<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>]



Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. www.erudit.org

LE TEMPS DES CHALOUPES



Symboles de la belle saison, les chaloupes de bois, de l'île d'Orléans ou de l'île aux Coudres, de l'île Marie ou de l'Islet, glissaient sur l'eau sans trahir la grâce des libellules qui leur servaient d'escorte. Et voilà qu'après un long silence, elles nous reviennent... comme une chanson de Clémence Desrochers : « ...l'été brûlant les étés fous quand nous r'montions la rivière dans la grande chaloupe Verchères à quelques milles de chez nous... ».

par Sylvie Ruel

Quand les chaloupes de bois faisaient partie du paysage maritime... « Sur la plage à Cacouna », vers 1885. J. Ernest Livernois. Source : ANQ, Fonds Livernois

Qu'elles soient à fond plat ou à fond rond, à glace, à voile ou à rames, qu'elles aient servi au transport, à la pêche ou de complément au grand navire, les chaloupes de bois sont par-

tie intégrante de l'histoire maritime du Québec. C'est tout un mode de vie lié au fleuve qu'elles évoquent. Pourtant, remplacées par des embarcations plus modernes, nombre d'entre elles ont terminé leur existence abandon-

nées sur les grèves. Heureusement, des conservateurs de musées en ont rescapé quelques-unes, d'autres encore sont jalousement protégées par des amateurs passionnés. Ces témoins d'un mode de vie où le temps prenait son temps rappellent l'époque des chalouperies qui animaient les rives du Saint-Laurent. Ce savoir-faire que des générations de mains habiles nous ont légué est-il menacé de disparition ?

LA DERNIÈRE DE L'ÎLE D'ORLÉANS

Au XIX^e siècle, la construction de chaloupes était un commerce florissant à l'île d'Orléans. Entre 1830 et 1870, l'île comptait une vingtaine de chalouperies qui fabriquaient jusqu'à 400 chaloupes par année. L'habitant avait besoin d'une barque solide pour aller d'un

village à l'autre ou pour visiter les gens sur l'autre rive. Il s'en servait aussi pour vider sa pêche et pour aller vendre les produits de sa terre au marché de Québec. La construction, à Château-Richer, de la première goélette à fond plat, en 1850, et l'apparition des quais à l'île, à partir de 1870, ont favorisé le déclin des chalouperies.

Rare témoin de cette époque, la chalouperie Godbout, à Saint-Laurent, est la seule qui soit encore en activité. Construite en 1837 et conservée intacte (on y sent presque l'âme des artisans qui s'y sont succédé), elle a été classée monument historique en 1977 et acquise en 1989 par le ministère des Affaires culturelles qui l'a déménagée sur le site de l'ancien chantier maritime de Saint-Laurent. Ce lieu constitue aujourd'hui le Parc maritime de Saint-Laurent, un parc naturel en bordure du fleuve qui met en valeur, conserve et interprète le patrimoine maritime. « Ce chantier fut une des plus importantes industries de toute l'île d'Orléans, rappelle Madeleine Tremblay, l'une des responsables du parc maritime. Jusqu'à 150 hommes y construisaient et réparaient des goélettes et différents navires de bois. » En activité

dès 1908, le chantier a été fermé en 1967, mais des vestiges subsistent, tels le vieux quai et les vieilles lisses de bois.

Petit bâtiment en bois de forme rectangulaire, muni d'une grande porte à deux battants, la chalouperie possède encore sa chaufferie à vapeur d'époque, qui servait à assouplir les pièces de bois, ainsi qu'une collection complète de plus de 200 outils spécialisés. Cette chalouperie, où circulent chaque été plus de 10 000 visiteurs, sert à l'interprétation du métier. Un artisan-chalouper et un apprenti travaillent sur place; ils restaurent des chaloupes de bois traditionnelles, provenant pour la plupart de l'île d'Orléans, et reproduisent au moins un modèle par saison, telle la F.X. Lachance ou la Godbout... « Il n'existe ni livre ni recherche iconographique sur les chaloupes de bois, explique Madeleine Tremblay. Et les artisans-chaloupiers sont rares. Nous espérons dans l'avenir avoir les ressources financières pour investir dans la formation, car c'est tout un savoir-faire qui est menacé de disparition. »

Gyslain Pouliot, de Saint-Vallier de Bellechasse, est l'un de ces rares artisans qui gagne sa vie en restaurant les vieilles

barques provenant de partout à travers le pays. « Elles appartiennent à des collectionneurs, à des fils et petits-fils de marins qui y sont attachés comme à un vieux meuble », raconte-t-il. L'artisan, qui a travaillé jusqu'à l'été dernier au Parc maritime de Saint-Laurent, reproduit aussi des chaloupes de bois traditionnelles qui servent surtout à la promenade. « Les passionnés peuvent se les offrir pour une somme variant entre 4000 \$ et 8000 \$ », dit-il, reconnaissant qu'il s'agit d'une acquisition coûteuse.

LA CHALOUPÉ VERCHÈRES

C'est sur l'île Marie, l'une des îles situées en face de la municipalité de Verchères, qu'a été inventée à la fin du XIX^e siècle cette chaloupe de bois qui deviendra la célèbre Verchères. D'abord pointue à l'avant et à l'arrière, on lui a ajouté un fond plat et un derrière coupé avec l'arrivée des moteurs hors-bord. L'industrie a alors connu ses heures de gloire.

Pendant les années 1940-1950, Verchères a compté jusqu'à 17 chalouperies qui, réunies, produisaient plus de 3000 barques par année. Ces embarcations étaient vendues à la grandeur du Québec, au Canada et aux États-Unis. Mais l'arrivée de la chaloupe de fibre de verre, au début des années 1970, a été fatale à ces chalouperies, qui ont disparu l'une après l'autre. Sauvée de justesse, après avoir été mise en vente pendant trois ans, la chalouperie E. Desmarais chaloupe Ver-

chères est la dernière encore en activité. Elle a été fondée en 1872 par Timothée Desmarais, et quatre générations de Desmarais l'ont exploitée avant que M. Normand Goyette, un spécialiste dans la restauration de bâtiments anciens et de clochers d'églises, en fasse l'acquisition en août 1997. L'entreprise, qui ne fabriquait plus que 50 chaloupes par année, va doubler sa production cette année. « On a vanté la fibre de verre et l'aluminium comme étant des matériaux sans entretien, souligne Normand Goyette, mais avec le temps, on a découvert des désavantages à ces matériaux. La fibre de verre finit par craqueler au soleil, et l'aluminium se déboulonne. Les amateurs reviennent à la Verchères de bois pour son esthétique et sa stabilité. »

L'entreprise occupe l'usine de 1930, où est conservée la machinerie d'époque. Le chaloupiers y construit des embarcations haut de gamme, selon la méthode de fabrication traditionnelle que lui a transmise le dernier artisan de la famille Desmarais. Les chaloupes ne sont plus offertes uniquement dans le vert, le gris et le rouge, mais dans une gamme de 30 couleurs. Leur coût varie entre 800 \$ et 3000 \$. M. Goyette compte parmi ses clients des particuliers, des propriétaires d'auberges, des exploitants de pourvoiries du Québec et du Grand Nord. Dans une proportion de 30%, les chaloupes sont fabriquées en pièces détachées. « On peut ainsi les transporter en avion et les utiliser dans les endroits autrement inaccessibles. C'est d'ailleurs le modèle en kit qui a permis aux avant-derniers propriétaires de survivre », fait remarquer Normand Goyette. L'artisan espère aussi vendre ses barques au New Hampshire, à New York et au Massachusetts, là où on aime ce



Construite en 1837 et classée monument historique en 1977, la chalouperie Godbout est déplacée par voie d'eau en 1989 vers l'ancien chantier maritime de Saint-Laurent, à l'île d'Orléans.

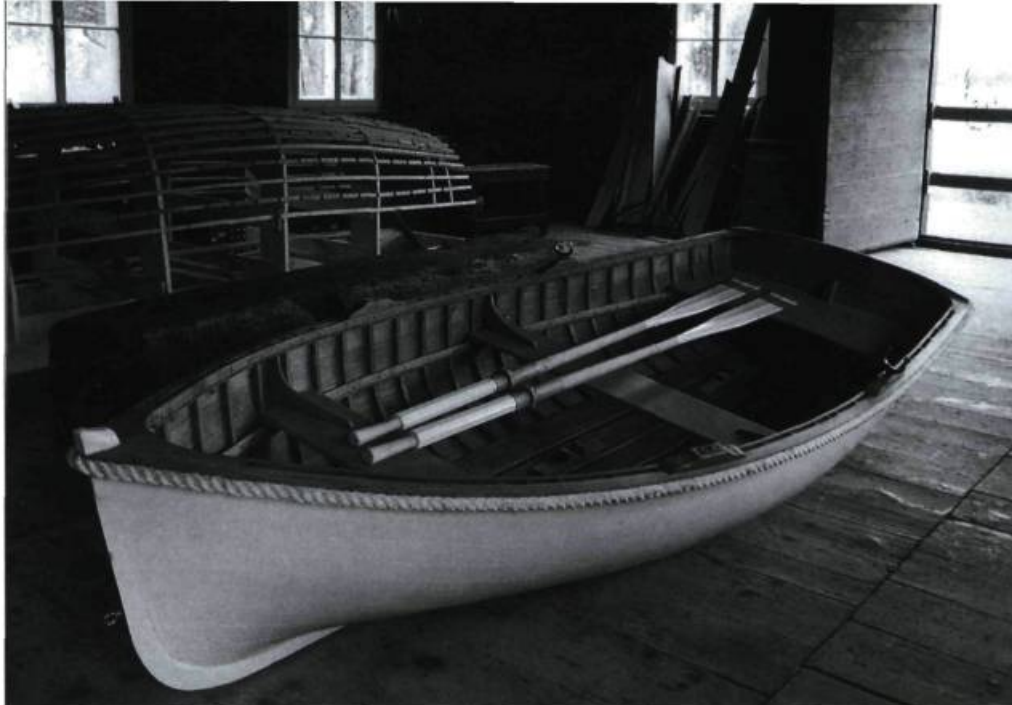
Photo : Louis Rioux

qui est fait à la main et où il existe déjà un marché pour les embarcations de bois.

À l'heure actuelle, Normand Goyette travaille seul avec son fils Charles-Émile, mais il songe éventuellement à embaucher des « jeunes aux talents naturels » pour leur transmettre ce savoir-faire. S'il est conscient du patrimoine qu'il a entre les mains, il ne veut pas de subvention et préfère mener sa barque seul. « Peut-être qu'un jour je créerai un centre d'interprétation, mais pour l'instant, je vois à développer l'entreprise. Nous avons déjà une capacité de production annuelle de 300 chaloupes. » De son côté, le Comité de toponymie et d'histoire de Verchères effectue depuis 1992 une recherche sur les chalouperies de Verchères, qui devrait être publiée à l'automne. « Nous voulons dresser un inventaire complet et faire connaître une industrie qui existe toujours », affirme la conseillère municipale Nicole Chagnon Brisebois. Enfin, tant du côté de la municipalité que de la nouvelle Société du patrimoine de Verchères, on reconnaît en Normand Goyette la personne capable de donner une nouvelle vie à cette chaloupe de bois tout en respectant les impératifs du commerce.

LA CHALOUPERIE DU MUSÉE MARITIME BERNIER

En juin, le Musée maritime Bernier, à l'Islet, a inauguré sa nouvelle chalouperie, un lieu voué à la mise en valeur et à la préservation des bateaux de bois traditionnels. Cette chalouperie, qui s'inspire des modèles américains et européens, regroupe 35 embarcations représentatives des principales régions maritimes du Québec, dont plusieurs proviennent de l'île d'Orléans, de l'île aux Coudres, de



Kamouraska... « La plus belle collection canadienne », affirme la directrice du musée, Sonia Chassé. Le chaloupier Gyslain Pouliot, de Saint-Vallier de Bellechasse, sera sur place tout l'été pour animer les lieux et restaurer les embarcations. Une tâche qui devrait s'échelonner sur quatre saisons au moins.

Le projet est né dans la controverse. La chalouperie loge dans deux bâtiments jumeaux en bois d'environ 18 mètres sur 9. Situés du côté ouest, ces nouveaux bâtiments, adjacents au musée, obstruent la percée visuelle sur le fleuve. « La population est choquée de ne pas avoir été consultée, déplore Robert Gagnon, un architecte de Saint-Eugène. Ce bâtiment s'inscrit mal dans la trame historique du village; de plus, il bloque la vue sur le fleuve et sur les navires *Ernest-Lapointe* et le *Bras d'Or* qui servent de publicité au musée. »

Le maire Jean-Pierre Caron admet qu'un permis de construction a été émis parce que le projet respectait toutes les normes. « Je ne critique pas ce projet de chalouperie, dit-il, mais je trouve qu'on a pris la méthode facile. On aurait dû retourner sur la table à dessin ou simplement construire le bâtiment ailleurs. » L'architecte Gagnon

croit que le bâtiment aurait dû être plus bas, mieux fenestré, avec une intervention architecturale plus moderne ou tout simplement érigé ailleurs, dans l'espace de stationnement à la droite du musée, par exemple. « Le monument du capitaine Bernier, qui avait comme toile de fond le fleuve et la côte nord, ne veut plus rien dire sur ce fond de planches de bois », remarque M. Gagnon.

De son côté, la direction du musée affirme qu'elle a consulté de nombreuses instances publiques et que la chalouperie ne pouvait être implantée derrière le musée, car cela allait à l'encontre des normes environnementales; le site du côté ouest était donc le seul disponible. La direction aurait souhaité un bâtiment plus long et moins haut, mais encore une fois les normes ne le permettaient pas. Le Musée maritime accueille annuellement 40 000 visiteurs et vise 60 000 visiteurs d'ici trois ans. « Le développement du musée passe par cette chalouperie », conclut la directrice.

UN SAVOIR-FAIRE À PRÉSERVER

S'il existe aux États-Unis des écoles où l'on enseigne le métier de chaloupier, ici c'est de père en fils ou de maître-

La chaloupe F.X. Lachance, un modèle reproduit au Parc maritime de Saint-Laurent, à l'île d'Orléans.
Photo : Louise Leblanc, Fonds photographique MCCQ

artisan à apprenti que ce savoir-faire se transmet. Héritage fragile s'il faut en croire la rareté de la relève. Pourtant, les chaloupiers mériteraient une page importante dans l'histoire maritime du Québec, mais cette page reste en bonne partie à écrire comme le métier attend toujours ses candidats. Dans un contexte où personne ne connaît le sésame qui desserre les cordons de la bourse, il ne nous reste plus qu'à compter sur la passion entêtée des artisans, des collectionneurs et des gens qui ne se résignent pas à oublier le doux bonheur de glisser en chaloupe de bois sur les eaux calmes aux chaudes journées d'été.

■
Sylvie Ruel est journaliste indépendante.