



**LA VIE ET L'HORIZON  
DES SAVOIRS ARTISANAUX ET TRADITIONNELS  
EN CONSTRUCTION NAVALE AU QUÉBEC  
Rencontres avec des artisans  
de la Vallée du St-Laurent**

**Mémoire**

Mathieu Parent

Maîtrise en anthropologie  
Maître ès arts (M.A.)

Québec, Canada

©Mathieu Parent, 2014



## *Résumé*

Les modes de vie (et mondes de la vie) où se déployaient les savoirs artisanaux en construction navale sont devenus minoritaires au Québec. Dans la Vallée du St-Laurent, ces savoirs d'exception sont néanmoins encore relancés selon différentes perspectives dont ils sont des constituantes primaires, impliquant des relations et préoccupations qui dépassent l'expression d'intérêts individuels au sens strict.

Influencés par l'évolution du système-monde capitaliste et par des choix politiques opérés à divers niveaux, ils ont eu tendance à s'arracher de leurs mondes originaires localement : de plusieurs contextes singuliers de leur appréciation, mise en œuvre et production. Alors qu'ils s'exercent aujourd'hui surtout via les champs du loisir et du sport, plusieurs modalités et horizons anciens propres aux habitudes et aux mondes de références de ces savoirs perdurent. Ils sont même parfois investis en critique comme moyens d'expérimentation et d'affirmation de modes d'existence exprimant des affections politiques et sociales particulières en pratique.

J'ai rencontré, sur un mode exploratoire, sept artisans de la Vallée du St-Laurent et procédé, entre autres, avec ceux-ci à une série d'entretiens libres et semi-dirigés afin de traduire la situation de ces savoirs chez les artisans. Dans une perspective territoriale et historique, cette recherche révèle nombre de ruptures, passages et continuités.



## *Abstract*

The ways of life and worlds in which the forms of knowledge of craftsmen were at one time primordial have become marginal or left behind in Quebec. But they are still, in the St. Laurence Valley, exceptionally incorporated into different perspectives in which they are basic components, which imply relations and attentions that overshadow individual interests.

Influenced by the capitalist world system as well as constraining political choices at multiple levels, their experiments have been partially take off their natives worlds locally, as from some of the specific contexts in which they were valued, implemented and assessed. While the craftsman's knowledge bases are now mostly applied to leisure and sport activities today, they are still valued given to the "old" methods and perspectives embedded in their worlds of reference. In some cases, they are explicitly incorporated within a critical perspective as mediators of experimentation of specific "ways of life", expressing in practice, social and political particular affections.

I met with seven craftsmen in the St. Laurence Valley in this exploratory investigation into their worlds, knowledge and traditions, and carried out "free" conversations and semi-directed interviews with them. From a territorial and historic perspective, this work reveals certain ruptures, progressions and continuities.



# *Table des matières*

<b>Résumé.....</b>	<b>iii</b>
<b>Abstract.....</b>	<b>v</b>
<b>Table des matières .</b>	<b>vii</b>
<b>Liste des figures .....</b>	<b>xi</b>
<b>Remerciements .....</b>	<b>xv</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>1</b>
Un lieu pour la culture .....	2
De « l'histoire » aux pratiques.....	4
La pratique comme processus .....	11
<b>Chapitre I : Les mondes et l'histoire de la construction navale artisanale     dans la Vallée du St-Laurent .....</b>	<b>17</b>
Des relations au territoire : le fleuve et son environnement.....	17
L'évolution des savoirs artisanaux en pratique.....	25
Des mondes entre différences, alliances et conflits .....	41
<b>Chapitre II : Méthodologie.....</b>	<b>55</b>
<b>Parcours et approche .....</b>	<b>55</b>
Du courage de la volonté au courage de la patience .....	55
Aborder les savoirs artisanaux et traditionnels aujourd'hui .....	60
<b>Échantillonnage et terrain .....</b>	<b>61</b>
La stratégie d'échantillonnage .....	61
Des lieux et environnements de pratiques des artisans .....	63
<b>Procédures et méthodes de recherches .....</b>	<b>67</b>
Les entretiens.....	67
Le carnet de terrain .....	71
<b>Chapitre III : Les artisans de la construction navale artisanale.....</b>	<b>77</b>
<b>Jean-Pierre Fournel .....</b>	<b>77</b>
Parcours et pratique.....	77
Lieu(x) de travail et outillage.....	82
Rapports au fleuve et à l'environnement.....	83
Avenir de sa pratique et de son monde .....	85
<b>Ghislain Pouliot .....</b>	<b>88</b>
Parcours et pratique.....	88
Lieu(x) de travail et outillage.....	94
Rapports au fleuve et à l'environnement.....	95
Avenir de sa pratique et de son monde .....	98

<b>Daniel St-Pierre</b> .....	<b>101</b>
Parcours et pratique .....	101
Lieu(x) de travail et outillage .....	105
Rapports au fleuve et à l'environnement .....	107
Avenir de sa pratique et de son monde .....	108
<b>Chapitre IV : Les artisans de la construction navale artisanale (suite)</b> .....	<b>110</b>
<b>Pierre-Luc Morin</b> .....	<b>110</b>
Parcours et pratique .....	110
Lieu(x) de travail et outillage .....	113
Rapports au fleuve et à l'environnement .....	114
Avenir de sa pratique et de son monde .....	115
<b>Alain Drapeau</b> .....	<b>117</b>
Parcours et pratique .....	117
Lieu(x) de travail et outillage .....	124
Rapports au fleuve et à l'environnement .....	124
Avenir de sa pratique et de son monde .....	128
<b>Louis Boucher</b> .....	<b>131</b>
Parcours et pratique .....	131
Lieu(x) de travail et outillage .....	138
Rapports au fleuve et à l'environnement .....	138
Avenir de sa pratique et de son monde .....	141
<b>Jean-Baptiste Caron</b> .....	<b>143</b>
Parcours et pratique .....	143
Lieu(x) de travail et outillage .....	146
Rapports au fleuve et à l'environnement .....	146
Avenir de sa pratique et de son monde .....	148
<b>Chapitre V : La situations des savoirs artisanaux :</b>	
<b><i>entre art de faire et vouloir-vivre.</i></b> .....	<b>151</b>
<b>Parcours et pratiques</b> .....	<b>151</b>
<b>Lieu de travail et outillage</b> .....	<b>165</b>
<b>Rapport au fleuve et à l'environnement</b> .....	<b>167</b>
<b>L'avenir des savoirs et de leurs mondes</b> .....	<b>169</b>
<b>Conclusion</b> .....	<b>179</b>
<b>Bibliographie</b> .....	<b>189</b>
<b>Annexe 1 Calendrier ethnoécologique centré sur les temps sociaux</b> <b>impliquant le canot de Gaspé.</b> .....	<b>200</b>
<b>Annexe 2 Calendrier des activités maritimes des insulaires de l'Isle-aux-Coudres</b> <b>au XIX<sup>ième</sup> siècle et au début du XX<sup>ième</sup> siècle.</b> .....	<b>202</b>
<b>Annexe 3 Typologie de la construction navale artisanale</b> <b>depuis le XVIII<sup>ième</sup> siècle à l'Isle-aux-Coudres</b> .....	<b>204</b>
<b>Annexe Description du voyage de trade dans Jacques LeQuerrec (1977)</b> .....	<b>206</b>



<b>Annexe 5 « Mes dix premières années de navigation ».....</b>	<b>208</b>
<b>Annexe 6 Présentation de types de bateaux de moyen et fort tonnage.....</b>	<b>217</b>
<b>Annexe 7 Formulaire de consentement et questionnaires .....</b>	<b>219</b>
<b>Annexe 8 Description des cours de Ghislain Pouliot offerts à la chalouperie du Musée Maritime du Québec .....</b>	<b>230</b>
<b>Annexe 9 Des types de bordages .....</b>	<b>233</b>
<b>Annexe 10 Article de Louis Boucher sur « Les bateaux de drave des rivières Mitis et Rimouski » .....</b>	<b>235</b>
<b>Annexe 11 La Fédération Régionale pour la Culture et le Patrimoine maritimes en Bretagne .....</b>	<b>240</b>



## Liste des figures

- Figure 1 : Goélette MP Émilie abandonnée sur la plage de Baie-St-Paul, dernière construction du maître-charpentier Paul Mailloux de l'Isle-aux-Coudres. 5
- Figure 2 : Vers 1755 arrière-pays des ports de l'Amérique du Nord selon la vision des empires européens. (Camu 1966) 18
- Figure 3 : Présentation des pièces qui forment une embarcation (Le bordé est la pièce qui avec les bords et la quille « fait » le bateau de l'avant à l'arrière.) sur un modèle de construction « classique ». Bélanger (1984) 30
- Figure 4 : Dessin d'un Dory ou « batteau » de rivière tel que ceux commandés par M. de Courcelles, Gouverneur de la Nouvelle-France à la fin du 17<sup>ième</sup> siècle. Gardner (1978) 32
- Figure 5 : Canot pour traverse sur la glace, en bois massif, une embarcation centenaire, présent au Centre d'interprétation du village Notre-Dame-des-Sept-Douleurs sur l'Île-Verte (Photo : Maude Tremblay) 34
- Figure 6 : Demi-Coque réalisée par M. Dion, artisan de St-Valérien. La demi-coque (environ 170 cm) est montée sur une planchette d'exposition. 40
- Figure 7 : Sloop, chaloupes, « cajeux » et grands voiliers en bas des caps à Québec. DeVolpi (1971) dans Bélanger (1985) 42
- Figure 8 : Carte du fleuve St-Laurent entre Montréal et Gaspé ( Hamelin L.-E dans Camu 2006) 64
- Figure 9 : Un rendez-vous convivial pour Noël à l'atelier Vexcel de Jean-Pierre Fournel autour d'un bateau « runabout ». 81
- Figure 10 : La yole de Bantry à *Sault-aux-Matelots* construite par Ghislain Pouliot avec ses treize passagers à voiles (rames rentrées) lors d'une compétition en Ontario. 93
- Figure 11 : Daniel St-Pierre à bord de « La Cécile » dans le havre du Bic. 102
- Figure 12 : Pierre-Luc au travail sur un projet de mobilier dans l'atelier du Moulin 111
- Figure 13 : Alain Drapeau à Kamouraska. 118
- Figure 14 : Louis en train de donner un mini-atelier sur la construction à Kamouraska. 136

Figure 15 : Jean-Baptiste Caron et Gaston Desjardins en train de poser l'étrave d'un flat à St-Yvon.	147
Figure 16 : Plan de l'esquif du St-Laurent d'après un relevé de l'architecte naval H. I. Chapelle (1951).	154

Chantez chantez poètes,  
vous qui n'y voyez qu'évasion, valse et mélancolie.  
Mais moi, j'ai vécu, mais moi ce fut ma vie  
et pour boire du nectar de telle poésie,  
il faut avoir connu l'envers du paradis.

Gérard Harvey



## *Remerciements*

Cette recherche a été réalisée avec le soutien, la générosité et les encouragements de Christine Longpré Parent et Jean-Guy Parent. Je ne pourrais les en remercier suffisamment. En ce qu'ils ont accepté d'aider une démarche dont ils savaient qu'elle serait par ailleurs un espace de liberté comportant des remises en question parfois difficiles et jusqu'à un certain point partagées et en ce qu'ils ont respecté mon rythme et perçu la pertinence de mes détours, ils ont joué, à distance humaine, un rôle indéniable rendant possible cette démarche de recherche.

Mon engagement n'aurait pas non plus vu le jour sans la curiosité, la patience et l'attention renouvelée de mesdames Sylvie Poirier et Francine Saillant, professeures et chercheuses au département d'anthropologie de l'Université Laval. Leur disponibilité tout au long de ma trajectoire de recherche m'est apparue comme un atout majeur contribuant à l'entretien d'une foi partagée dans l'intérêt et la pertinence de la pratique de l'anthropologie pour la suite des mondes humains.

\*\*\*

Je remercie évidemment chacun des artisans rencontrés dans les courants de cette recherche :

- Paul Lévesque à Trois-Pistoles, le charpentier menuisier, dont les réalisations, les racines dans la construction artisanale traditionnelle et le verbe m'ont intrigué et séduit jusqu'à m'entraîner dans toute cette belle aventure vers le large. Malheureusement, des contraintes ont rendu difficile sa participation au terrain. Je le remercie pour sa passion et sa persévérance dont ses pratiques en construction sont l'expression.
- Daniel St-Pierre au Bic, le chaloupier, ancien gardien de phare : un passionné, épicurien très hospitalier, qui par ses paroles et ses gestes rappelle généreusement à qui veut l'entendre comment le rapport réflexif, pratique et critique avec d'anciens mondes, savoirs et objets patrimoniaux peut intégrer la production de réponses efficaces à plusieurs défis de notre société et de notre époque.
- Ghislain Pouliot à St-Vallier-de-Bellechasse, le porteur de traditions et plaisancier dont le cheminement et les savoir-faire confirmés dans la construction et la restauration de bateaux de bois traditionnels construits en bois massif nous révèlent les connaissances, compétences et responsabilités particulières convenant à l'assomption du rôle original et nécessaire de porteur de traditions culturelles au Québec aujourd'hui et pour l'avenir.
- Alain Drapeau à (Nazareth) Rimouski, l'artisan perfectionniste, adepte de la voile sportive, vecteur de l'avant-garde dans son domaine : constamment à la

recherche de performances, il est un acteur consciencieux et incomparable de l'évolution des méthodes et pratiques de la construction navale de bateaux de bois au Québec. Une preuve vivante de la valeur et de l'actualité de la maxime affirmant que la tradition c'est l'invention. L'innovation, dans son cas, advient parallèlement au renouvellement d'un engagement soutenu et affectif dans le monde international du nautisme.

- Louis Boucher à St-Joseph-de-Lepage, artisan amateur de petites embarcations et biologiste de formation : hédoniste dans le domaine du nautisme, il est idéateur et promoteur d'une vision pragmatique visant la multiplication d'initiatives « économiques » susceptibles de favoriser l'augmentation de l'attrait et de l'accès aux lieux, savoirs et moyens utiles à la prise en charge autonome des savoirs artisanaux de la culture maritime par le plus grand nombre d'individus et d'institutions intéressés.
- Jean-Baptiste Caron à St-Yvon (maintenant partie de Cloridorme), artisan pêcheur et homme de la mer : la longue tradition de construction familiale dont il est l'héritier nous conduit directement à travers l'histoire et l'évolution des pratiques et modes de vie qui ont fait les villages de Haute-Gaspésie. M. Caron a vécu plusieurs changements dans l'histoire et se montre sensible face à l'horizon trouble, la précarité, voire le vide entourant l'avenir des pratiques culturelles artisanales et traditionnelles en milieu villageois au Québec. Il continue toutefois avec ses bateaux de bois à effectuer par plaisir des pêches domestiques. Pour l'avenir de sa tradition de construction artisanale, il garde un mince espoir.
- Pierre-Luc Morin au Bic (Rimouski) ébéniste dans l'âme et chaloupier en devenir : son amour contagieux pour les localismes culturels et les singularités s'exprime dans sa disposition à l'expérimentation, au voyage d'observation et sa capacité à l'émerveillement. Jeune, réaliste et critique, il a prêté une oreille attentive à plusieurs de mes questionnements. Avec lui particulièrement, l'anthropologie m'est apparue comme le fait d'un dialogue ayant pour horizon une suite des choses... voire une suite du monde à repenser, à connaître et à faire. Avec Pierre-Luc, la culture fait son lieu. Un bateau advient avec des gens, des idées, des savoirs, un atelier, des outils, un village.
- Jean-Pierre Fournel à Verchères, persévérant artisan-entrepreneur ayant appris et enseigné dans une école de « Boatbuilding » aux États-Unis. Un critique acerbe des individualismes contemporains et du manque de communications sincères et authentiques entre les personnes dans la société. Un problème non sans conséquences auquel il répond par des gestes (alternatifs) concrets. Son amour inspiré des patrimoines, des objets (?) anciens et son respect pour les matières et mondes qu'ils requièrent pour être bâtis et utilisés s'accompagne d'une enthousiasmante confiance dans l'avenir.

Je ne peux passer sous silence les rencontres, discussions et partages effectués avec d'autres artisans et amateurs de constructions de bateaux de bois artisanales et traditionnelles survenues avant, pendant et après mon terrain. Les rencontres avec Lucien Dionne, Didier Épars, Roger Labonté, François Leblanc, André Lévesque, Louis Michaud, Gaston Poirier, Justin Roy, Jean-Marie Verreault ont été d'un éclairage précieux à leur manière et à divers niveaux. Mis en perspective, leurs témoignages



m'ont permis de découvrir certains lieux communs de la culture maritime au Québec. Ces rencontres ont été essentielles, comme quoi l'anthropologie se fait à plusieurs.

Dans le même ordre d'idée, il me faut remercier très sincèrement, Jonathan (alors apprenti chez Jean-Pierre Fournel), Marilou Desbois, Alain Franck, Jocelyn Lindsay, Donald Tremblay et Paul-René de St-Yvon pour leur accueil, leur participation et leur gentillesse. Je souligne également toute ma reconnaissance pour le convivial support de Georgette Caron à l'Isle-Verte et de Harold D. G. Smyth à Trois-Pistoles qui ont été d'un soutien indispensable pour démêler certains fils de ce projet de recherche et apporter de la légèreté durant le travail d'enquête.

En terminant, je dis un grand merci à mon parrain Serge et à ma marraine Pauline qui croient en moi. J'envoie enfin un clin d'œil amical aux gens du Bic et du Bas-St-Laurent qui m'ont permis de prendre place dans un village près de la mer et m'ont laissé y cueillir ce qu'il faut d'amour pour désirer habiter un coin de pays qui danse avec le large et finalement être habité par lui.



## *Introduction*

Certains ouvrages d'historiens, d'ethnohistoriens et d'anthropologues posent en bloc les pratiques culturelles maritimes dans des rapports de dépendances fonctionnelles articulées à des desseins et des fins d'entreprises industrielles, capitalistes et souvent impérialistes. Il est vrai que de tels desseins ont coordonné plusieurs situations impliquant des savoirs artisanaux. En contrepartie, pareille interprétation dissout, voire exclut une variété de mondes, relations, expériences et affections singulières pourtant significatives et structurantes présentes dans les situations impliquant des savoirs artisanaux localement.

L'explication, par exemple, de l'abandon des goélettes<sup>1</sup> de cabotage par les marins de l'estuaire du St-Laurent à cause de « l'évolution technologique » (Franck 1984, Côté 2003, Desgagnés 1977, Lepage 1984) peut en ce sens être perçue comme une simplification, laquelle reprend au fond les mots du discours officiel sur le « développement » et le progrès. Cette idée, devenue un lieu commun en Occident est prise pour une donnée quasi factuelle. Mais cette interprétation évite la nature polémique des expériences locales associées à pareille « évolution » par les gens concernés et masque l'importance d'autres perspectives sur les mondes des savoirs et des pratiques artisanales en question.

En somme, tandis que l'expérience et l'expérimentation des choses concernées socialement y sont comprises dans un récit naturalisé du changement et de l'ordre qui le sous-tend, le sens, voire les sens, des pratiques vécues et leurs qualités productives se voient contournés. Une voie s'ouvre toutefois si on conçoit autrement l'expérience comme lieu de pouvoir et si, d'un point de vue anthropologique, on consent qu'il existe plusieurs mondes culturels maritimes. La Cité, en effet, comme le social, « siège de dissidences contenues ou d'antagonismes latents » (Canguilhem, 1966 : 191), sont œuvres précaires et ne se posent pas comme un tout. Pour relever diverses perspectives et ouvrir la culture à ses possibles, un changement de paradigme est nécessaire.

---

<sup>1</sup> La goélette est un voilier autrefois en usage depuis le 18<sup>ième</sup> siècle pour le transport, la surveillance, les échanges (incluant le commerce) et la pêche. Certaines variantes sont associées à la navigation en haute-mer. Gréée à deux mâts (le plus petit devant) et de voiles auriques et à cornes, c'est alors une goélette franche. À l'Isle-aux-Coudres, on a pris l'habitude de les appeler « voitures d'eau ». Entre autres variantes locales, plusieurs goélettes furent munies d'un fond plat pour aller à l'échouage et faciliter certaines opérations de manutention. Au XX<sup>ième</sup> siècle, pour gagner en vitesse et satisfaire des impératifs industriels, les goélettes ont été amenées à intégrer des moteurs.

## *Un lieu pour la culture*

D'un point de vue culturel ou phénoménologique, l'expérience des personnes peut être présentée comme lieu de divergences, de conflits, de critiques, de bifurcations, d'émancipation, des combats expérimentés localement entre divers acteurs.<sup>2</sup> Les actions, sensibilités, alliances et choix d'acteurs comme les artisans, incluant les « techniques », comprendront ainsi un caractère politique, éthique et stratégique. Ainsi les manières d'agir ou de réagir par rapport à des changements, tout comme leurs acteurs, actants, motifs et mobiles prennent un sens en contexte singulier d'expérimentation. Rompant avec un évolutionnisme de convention, la connaissance et l'interprétation de la complexité du vécu sur le plan relationnel deviennent possible et se posent ainsi dans une perspective « historique ».

Sans nier les expériences qui sont partagées par plusieurs personnes ou acteurs, il s'agit, pour ouvrir les perspectives, de déplacer l'enjeu de la vérité du côté d'une multiplicité d'expérimentateurs et d'expérimentations. En plus d'élargir le champ de l'interprétation et de la mise en perspectives de l'histoire, voire des histoires concernées, cette opération éclaire leurs références, accueille les relations avec l'ancien et prête flanc à leur enrichissement à même l'espace / temps contemporain des expériences observées. En reculant devant les ruines de l'Histoire, comme devant les ruines laissées par l'écriture de l'histoire elle-même, l'anthropologue fait de l'espace / temps de l'action des personnes, un espace susceptible d'être lieu d'expérimentation d'affects participant à des structurations socio-historiques et politiques singulières. Tel qu'il en va selon ce précepte de la cosmopolitique étayée par B. Latour : « La tâche de la connaissance ne se présente plus ainsi comme « (...) celle d'unifier le divers sous la représentation et devient celle de multiplier les agents (agencies) qui peuplent le monde. » (Latour 1996 dans Viveiros de Castro 2009 : 74).

Comme c'est le cas dans une pratique herméneutique, l'enjeu demeure de se mettre à la tâche d'accueil et d'attribution du sens et cela nous incline à accepter la polyvocité

---

<sup>2</sup> Tel que le suggère M. Foucault, au lieu de concevoir le pouvoir comme une opération unilatérale, on peut se le présenter, comme : « (...) la multiplicité des rapports de force qui sont immanents au domaine où ils s'exercent et sont constitutifs de leur organisation ; le jeu qui par voie de luttes et d'affrontements incessants les transforme, les renforce, les inverse; ce qui les isole, ce qui les relie. ». (Foucault 1976 :121-124.)

immanente aux virtualités inhérentes aux différents mondes culturels rencontrés. La description et la traduction de réalités culturelles par l'anthropologie pourraient bien ainsi être un lieu de ce qui, d'une certaine façon, « n'existe pas encore » et qui n'a pas été présenté ou dégagé comme réalité en fait ou en puissance dans une culture telle que « la » culture maritime au Québec. Respectant cette perspective, le présent travail se pose dans ce que le sociologue Fernand Dumont appelle un « souci de l'avènement ». Souci qui serait devenu une tâche immanente à la conscience historique appelée à « la prise en charge du sens » (1968). Une disposition qui implique une sensibilité envers les expériences et événements passés dans ce cas-ci. Sensibilité pour ce passé, qui « n'éclairant plus l'avenir », écrit S. Cantin inspiré par Dumont, « exige désormais, si l'homme ne veut pas perdre la mémoire de ce qu'il est, d'être éclairé, interrogé, interprété, discuté. » (1997: 123). Une tâche proprement herméneutique qui assume une relation temporalisée et spatialisée par une « triple existence » entre un passé, un présent et un avenir par où la personne fait connaissance et passage du présent à l'avenir.

À travers cette posture reconnaissant à la personne une capacité projective et imaginative, une disposition à divers devenir, des positionnements potentiellement critiques, « la culture » devient « un préalable » « (...) puisque chacun accueille une symbolique » en fait et donc aussi en puissance « qui lui est antérieur » explique Dumont (1993 : 351). Ainsi la culture devient milieu de possibles. Dans ce contexte, le symbolique vient désigner cette relation au virtuel présente à l'action qui donne à la culture son aspect à la fois « réel et insaisissable, contraignant et dynamique » par laquelle se fait ou se refait une culture (Lacour 2009 : 8). Une opération d'invention et de renouveau se révèle ainsi indissociable des activités par lesquelles une culture existe (Hastrup 1995). Il n'y a alors pas lieu de disjoindre herméneutique et pragmatique, interprétation et action. « La culture est donc notre transcendantal (impersonnel dirait Deleuze), lequel est historiquement alimenté par les productions signifiantes des individus qui l'actualisent régulièrement (ne serait-ce qu'en parlant). » (Lacour 2009 : 8).

Constamment remise en jeu, sujette d'affections et d'imagination, (Cambron 1991 : 48 dans Cantin 1997: 45) la culture se veut ainsi non seulement comme milieu de possibles, mais aussi comme expérience de passages, avènements et transformations dans la vie sociale et publique. On peut comprendre que Dumont la conceptualisera

comme un lieu. Un lieu compris comme étant le fait de rapports et d'interactions tributaires d'une mobilité intrinsèque de sa production entre le virtuel qui ouvre à des références et l'actuel où sont expérimentées les choses. Un espace public où la question du sens demeure ouverte comme dans la praxis anthropologique de Geertz. (Mary 1998). La cohérence y demeurant une affaire de désir, de vision, d'affection, d'appréciation, de fantaisie dirait Hume pour qui l'association d'idées advient par passion : « (...) celle-ci n'est pas celle fermée, d'une totalité achevée, mais celle, ouverte, d'une unité variable, changeante, incomplète et contestée. » (Sewell 1997 : 55 dans Lacour 2009 : 11). Principales bases conceptuelles avec lesquelles j'ai entamé ce travail de recherche, ces repères m'ont permis de prendre une distance critique face aux travaux existants sur la culture maritime au Québec et plus particulièrement vis-à-vis des schémas d'interprétation condamnant les savoirs artisanaux au passé, au folklore ou aux oubliettes, succombant à l'ordre d'un discours majeur promu par des minorités transformant ou éliminant les figures dans lesquels ceux-ci peuvent être interprétés et prendre sens dans l'actualité. Orienté vers la connaissance de mondes minoritaires, le présent travail prend la forme d'un voyage.

### *De « l'histoire » aux pratiques*

Étant enfant, j'ai eu l'occasion de voir et toucher à plusieurs pourillons<sup>3</sup> (voir figure 1 à la page suivante), ceux-ci venant se modeler aux côtes du fleuve où j'allais errer. Je me souviens, à St-Joseph-de-la-Rive, d'avoir grimpé sur l'un d'eux pour y chercher quelque trésor oublié. Carcasses tordues, dépenaillées et éclopées, ces épaves de goélettes se trouvaient, comme des coquilles vides, dépouillées de la plupart de leurs accessoires.

On n'entretenait ni leurs noms, ni leurs histoires dans mon entourage. Leur réalité se serait arrêtée au statut de nature morte et de non-lieu si ce n'avait été à la fois de la curiosité complice de leurs incandescentes lignes légendaires qui me poussa à monter à bord ainsi que du cinéma de Pierre Perrault qui m'introduisit à leur monde et à l'expérience de certains de ceux qui s'en firent les principaux acteurs localement. Entre l'actualité rencontrée et les mondes exposés par le cinéaste, je percevais, non pas un

---

<sup>3</sup> Un « pourillon » est un nom donné par des gens de mer de l'estuaire aux bateaux de bois abandonnés qui pourrissent sur les rivages du fleuve.

manque, mais un écart. Un écart qui m'amena à faire l'expérience d'un entre-deux, d'un « entre-autres » intrigant favorisant la mise en jeu de relations suivant un effort de repositionnement des expériences présentes et antérieures en situation et de reterritorialisation des références culturelles maritimes perçues ici et là.



Figure 1 : Goélette MP Émilie abandonnée sur la plage de Baie-St-Paul, dernière construction du maître-charpentier Paul Mailloux de l'Isle-aux-Coudres.  
(Photo de Mathieu Parent 2013)

Dans la mesure où l'on s'intéresse à plusieurs expériences de pratiques artisanales singulières et à leurs mondes, la conception « d'une » histoire de celles-ci présente selon moi certains écueils. En ce sens, les travaux et histoires concernant les cultures impliquant la construction navale artisanale dans la Vallée du St-Laurent donnent à connaître les traits de différentes modalités, structures et schémas de pratiques, mais aussi différentes manières de concevoir l'activité humaine et de lui donner sens dans une trame socio-historique propre. Leurs contenus réunis ouvrent à la connaissance de trajectoires évolutives de pratiques où se révèlent de plus des expériences de résistances, d'inventivité et de différenciations dans des contextes singuliers. Le chapitre I de ce travail est l'occasion de présenter les résultats du déblayage réalisé à partir d'une revue d'écrits majeurs et mineurs autour des mondes et de « l'histoire » des savoirs artisanaux et traditionnels dans la Vallée du St-Laurent.

Je me suis efforcé d'appréhender ces contenus découverts afin de situer les objets de cette recherche dans un contexte ethnologique, socio-historique et géopolitique plus

large de sorte que nous puissions aborder la réalité des savoirs artisanaux et leur historicisation d'une manière critique. Cela s'est avéré nécessaire dans la mesure où tel qu'exposé au chapitre I, il est vrai que des forces et des changements dans les micro- et macro- systèmes qui faisaient la belle place à la construction artisanale de bateaux en bois un peu partout en Amérique du nord-est, notamment sur les côtes du Québec et de l'est du Canada, ont eu des impacts sur plusieurs pratiques de la construction navale artisanale et les modes de vie les impliquant. Plusieurs savoirs et leurs produits se sont vus désaffectés, marginalisés, dilapidés ou déclassés dans plusieurs contextes.

Aujourd'hui, les obstacles à la perpétuation des pratiques comportant l'investissement et la circulation de savoirs artisanaux en construction navale au Québec sont nombreux. En voici une énumération qui donne un portrait de la situation : Le recul majeur de la pêche côtière artisanale au profit des pêches hauturières depuis la moitié du dernier siècle; le rappel ou la cession de droits pour certains types de pêche (ex. : pêche à fascines<sup>4</sup>); l'enrochement ou l'abandon de nombreux quais de village au profit de concentration d'activités en milieux urbanisés durant le dernier quart de siècle; la valorisation des moteurs au détriment de la voile depuis une centaine d'années (et le changement de rythme inhérent); les coûts rattachés à l'accès au capital (intérêts sur prêts); la commercialisation de bateaux construits avec des matériaux différents du bois; la circulation de nouvelles méthodes (et savoirs) de construction à la mode; les faveurs accordées aux trains et aux camions pour plusieurs besoins en transport intracontinental au détriment de certaines lignes, types et rythmes de cabotage<sup>5</sup> depuis également une centaine d'années et parfois plus; l'absence ou la faible valorisation des pratiques et modes de vie comprenant des activités de subsistances faiblement insérées dans la reproduction du capital; le changement des modes de vie dans les villes et villages du littoral; la difficulté d'accès à l'eau ou aux lieux de pratique (le contrôle et la disparition d'aménagements comme les quais) ; l'absence de structures assurant une relative stabilité dans l'expérimentation des corps de savoirs artisanaux incluant les savoir-faire de certaines traditions; la mise en objet de savoirs artisanaux considérés comme patrimoines maritimes par les acteurs du domaine muséal et leur récupération par

---

<sup>4</sup> Une fascine est un instrument de pêche (ex. : hareng, anguille, saumon) d'installation temporaire, généralement fait de branches et qui utilise les forces des courants pour diriger les poissons contre une « aile » qui guide les poissons dans des pièges où ils sont récoltés à marée descendante.

<sup>5</sup> Le cabotage est associé à la pratique de la navigation marchande qui suit les côtes, se distinguant de la navigation marchande qui passe par la haute-mer.



l'industrie du tourisme et du spectacle; la conversion de pans de villages agro-marins en lieux de villégiature; le recul des forêts par leur exploitation massive et monoculturelle; et enfin, les nouvelles réglementations de la navigation et de l'architecture navale comprenant diverses formes de professionnalisation et de mise en tutelle des processus normalisant qui deviennent tributaire d'institutions bureaucratisées. Et la liste n'est pas exhaustive! C'est dire que l'expérimentation de gestes artisanaux et traditionnels et « l'intégration » de pratiques anciennes ou hors-normes dans les contextes de performativités usuels posent des défis.

Sans porter directement sur les limitations associées à ces contraintes, cette étude de la pratique des artisans appelle l'attention quant à la manière de concevoir et d'agir en tenant compte des lieux de convergences, mais aussi des aspects difficiles ou conflictuels de leur situation traduisant leurs écarts face à des courants dominants. On pouvait toutefois s'attendre, en débutant cette recherche, considérant que les savoirs peuvent évoluer dans des contextes variés, que quelques artisans s'accommodent ou tirent leur épingle du jeu malgré la présence de ces éléments « problématiques » en situation : ceci n'empêchant pas les artisans de poser un regard critique sur les événements constituant l'histoire de leurs pratiques, mais aussi quant à leur avenir. Ainsi des savoirs artisanaux continuent de circuler, de s'élaborer et de performer au Québec, et ce, malgré les contrecoups majeurs occasionnés par des politiques valorisant la mécanisation et l'industrialisation, en plus de la spécialisation du travail, de l'urbanisation et du salariat selon certaines lignes de progrès de l'économie capitaliste et de son empire (Merskin Wood 2009, 2011). Les savoirs artisanaux en construction navale se manifestent donc toujours et « ont lieux » avec des personnes ou institutions et par certains dispositifs de « conservation » ou circulation tout en rencontrant certaines contraintes.

L'approche critique privilégiée ici n'effacera évidemment pas la présence de perspectives macro- et micrologiques sociales, culturelles et politiques parfois divergentes, complémentaires ou convergentes au niveau local. Les pratiques et milieux concernés sont ici considérés comme des « lieux » où se vivent et se créent des bifurcations, des transformations, des séparations, des tensions et des alliances selon des agencements spécifiques. Durant la présente recherche exploratoire, je tenterai ainsi de faire voir certains traits importants de l'organisation des priorités du « développement » au niveau macropolitique à partir de l'évolution des expériences locales qui lui

coexistent bon an mal an. Dans le cadre de la présente recherche, la mise en perspective géographique et « historique » des expériences fut conséquemment abordée comme une opération de dégagement des caractéristiques singulières d'expériences culturelles maritimes significatives, puis comme une interprétation de leurs références afin de les apprécier, relier ou délier à travers une lecture de références « phares » des mondes des pratiques artisanales rencontrées durant le « terrain » de cette recherche.

Cette étude se prend donc au défi de faire une description compréhensive de la situation actuelle des savoirs artisanaux de la construction navale dans la Vallée du St-Laurent à partir des rencontres effectuées. La longue liste des obstacles à la perpétuation des pratiques de construction artisanale énoncés plus haut, tout comme les potentialités reconnues en tant que participantes des expériences culturelles, m'amènent à placer les expériences corporelles singulières des uns et des autres au cœur des préoccupations de cette recherche visant la description et la compréhension de pratiques artisanales et des savoirs dont elles impliquent l'appréciation, l'élaboration et la circulation. Le corps se posant de même à la fois comme milieu, comme enjeu et horizon, l'expérience devient conceptuellement lieu de passage et de séparations.

Sur le plan social et relationnel, les personnes impliquées sont par exemple susceptibles de faire preuve de résistance, de vivre des confrontations avec d'autres ou de faire l'expérience de la coopération en accord avec certaines règles à travers des schémas d'interactions comportant des limites et des particularités (Barth 2002), mais aussi l'expérimentation de nouvelles relations. La culture est toujours un travail en progression, faite de connections partielles et partiales par où s'expérimentent des dysfonctionnements de systèmes et des reconfigurations d'activités. En cours de processus il m'a semblé, comme le suggère Barth (2007), que c'est le travail de l'anthropologie de mettre en lumière ces processus tels qu'ils se vivent en situation (Barth 2007) en portant attentions aux affections et relations qui les accompagnent. En ce sens, dans le cadre de ce mémoire, les relations au territoire, notamment le fleuve, la question de l'insertion des savoirs artisanaux dans des pratiques ainsi que les problèmes et aléas de l'évolution de ces pratiques dans un monde « pluriel » sont abordés avec une attention particulière.

Loin d'engager la réalisation d'une généalogie des savoirs artisanaux de la construction navale, la présente recherche se propose plutôt de produire une description

compréhensive de la vie des savoirs artisanaux et traditionnels de la construction navale dans le monde de quelques artisans. Globalement, l'horizon de ce voyage à la rencontre de mondes de pratiques originales est parfois également une sorte de mobilité nouvelle, de voyage. Relancé entre les îles, soit entre terre et mer, espace de sempiternels allers et retours, de rencontres et d'expériences, ce voyage se veut, comme le navire selon Foucault, lieu d'hétérotopie (Foucault 2012 : 36) par excellence. J'ai rencontré plusieurs artisans et quelques gens de mer le long du fleuve St-Laurent, entre Montréal et Gaspé, plus précisément de Verchère jusqu'à St-Yvon en Haute-Gaspésie.

Le chapitre II de ce travail introduit justement ces rencontres en abordant le terrain de cette recherche. Il porte quant à lui sur la méthodologie préconisée pour la recherche et indique comment se sont déroulées les rencontres, voire le voyage. Y sont expliqués les choix de méthodes et les étapes importantes du processus de recherche avant que se trouve décrite l'expérience de la collecte et de la recherche en générale. Les propos entendus lors de ces rencontres sont au cœur de ce travail où chaque artisan est présenté un peu comme une île, partageant néanmoins avec les autres artisans et habitants un certain nombre de lieux communs associés au monde de leurs pratiques singulières, tels que des contacts plus ou moins intimes et intenses avec quelques mondes marins et maritimes (au sens culturel et naturel) d'un immense et long fleuve, le St-Laurent.

Le travail de l'artisan participe par exemple à la vie des gens de mer qui connaît des relations intensives en rapport au rivage (lieu de la marée) et au large, les gens de mer faisant parties de « ces communautés qui sont écologiquement, structurellement, et culturellement formées avec la mer » (Emmerson 1980 : 143 dans Pearson 2006 : 359, traduction libre). Les savoirs artisanaux de celles-ci évoluent évidemment à travers un processus impliquant la vie en mer (séjour, « travail », déplacement), domaine d'expériences bien connu au sein des sociétés littorales. La nature et l'intensité des rapports au marin varient selon les situations, mais cette posture structurante d'allées et venues entre terre et mer, qui semble constitutive de la posture « maritime » des artisans, donne à voir dans leur pratique une expérience qui se fait au trait d'union de ces deux « habitats ». En adoptant une conception du pouvoir comme « exercice » et après avoir convenu de cette conception de la culture en tant qu'espace virtuel, voire lieu sujet d'avènements, une vision à l'effet que les savoirs artisanaux pouvaient à la fois exister dans des mondes « autres » et être des voies d'accès à d' « autres-mondes » pour ceux qui les expérimentent en pratique s'est imposée dans cette recherche.

Abordant cette réalité, les chapitres III et IV, chapitres centraux de ce mémoire, présentent les divers contextes d'expérimentation et de circulation des savoirs artisanaux rencontrés.

Ces chapitres font place au vécu, parcours et visions des artisans quant à leur pratique, leur monde et leur avenir. Sept artisans ont fait l'objet d'entretiens de recherche dont les résultats sont présentés sous forme descriptive dans ces chapitres. Ce faisant, ils offrent une description de différentes manières et horizons avec lesquels certains savoirs artisanaux circulent ou pas, s'élaborent et sont appréciés ou non aujourd'hui. Ces portraits comprennent une exploration de la manière dont les artisans conçoivent leurs rapports au fleuve, mais aussi plus généralement leurs rapports à leur environnement à travers diverses relations. Les expériences de ces relations sont contextualisées en rappelant certains éléments du parcours de chacun des artisans rencontrés ainsi que les traits significatifs de leurs lieux de travail, d'habitation, ainsi que quelques spécificités de leur outillage.

En posant un regard ainsi ancré dans la réalité exposée et vécue par les artisans, elle-même interprétée dans une perspective sociale et historique, la présente recherche vise à faire un état des lieux dont le chapitre V présente les éléments qui sont apparus centraux. À travers la mise en perspective des mondes de quelque sept artisans de la construction navale artisanale, j'y propose une discussion à partir des expériences singulières de ces artisans, abordant l'histoire, la présence et l'horizon de certains lieux communs de la culture maritime dans la Vallée du St-Laurent. En somme, il y sera question des perspectives par lesquelles vivent les savoirs artisanaux à travers l'expérience et la situation de ceux qui savent, les artisans ? Pour comprendre certains aspects clés de leurs pratiques et méthodes, je me suis efforcé de les mettre en contexte quant à leurs lieux d'avènement, aux perspectives et projets de leurs principaux acteurs, à leurs expériences d'apprentissage et de transmission, aux relations qu'ils vivent et entretiennent avec le fleuve, leur environnement et certains actants, comme à l'évolution de leurs milieux d'expressions et de pratiques en général. Globalement, cet effort de recherche contribuera dans une certaine mesure à l'ouverture d'un espace de prises de parole, de discussions et de réflexions autour du sens, de l'originalité et de la pertinence des pratiques culturelles artisanales de plusieurs « traditions » dans la Vallée-du-St-Laurent.

## *La pratique comme processus*

Dans la mesure où à travers les pratiques des artisans, les savoirs, « théories totalisantes » ou « assemblages de connaissances empiriques disparates » et compositions diverses évoluent par relations en action dans des contextes et milieux spécifiques selon des affections et conditions particulières (Barth 2002) et qu'ils dépassent potentiellement le sens de techniques d'exploitation, on imagine qu'une attention à leurs mondes et pratiques contribuera à nous aider à connaître d'autres manières d'être, de vivre, de faire et d'habiter les mondes maritimes et leurs environnements. Cela pourrait bien vouloir dire être habité par eux, d'autant que les expériences des artisans révèlent des dispositions sous-tendant un pouvoir d'affecter et ainsi d'être affecté (Deleuze et Guattari 2005 :173) de manière singulière : pouvoir significatif de leurs capacités. Plusieurs artisans se disent préoccupés par le caractère disharmonique et destructeur des rapports entre les humains, le fleuve et ses écosystèmes, percevant un déséquilibre majeur dans l'évolution de ceux-ci. Ils considèrent dans certains cas que leur pratique et leurs fruits sont *a contrario* des voies d'expériences et de connaissances, convenant de l'importance d'apprécier et de respecter les mondes marins. Les savoirs et les productions des artisans jouent de même, pour ceux qui les investissent et les suscitent, un rôle de médiateurs, en relations, de divers pouvoirs en exercice.

Afin d'appréhender l'activité des artisans au-delà de techniques exposées, soit en s'intéressant au sens et à la situation de leurs actions sur une trajectoire « évolutive » dans l'espace et le temps, j'ai préféré tenir compte, autant que possible, des expériences et des relations survenant en amont, en aval et en cours d'expérimentation de leur construction, autant en milieu marin qu'à terre. Les artisans se présentent donc ici en tant que milieux d'expérimentation des savoirs sur des trajectoires singulières d'avènements dans une perspective sociale et historique. Ce genre de structuration n'évacue pas les rapports problématiques ou énigmatiques qui résistent en quelque sorte à la rationalité dans leur événementialité et appellent ou non de la part des acteurs concernés, des « réponses » par lesquelles se manifestent leurs affects en pratique.

Dans cet extrait d'un entretien avec un architecte et charpentier de marine de la Baie des Chaleurs nommé Chedore (présenté dans Genest et al.1979 :164), une telle brèche dans une rationalité qui serait commune et absolue est affirmée dans l'évocation d'un rapport

dialogique à la mer : « On ne sait pas ce que la mer veut. Il y a toutes sortes de bons bateaux qui se sont perdus et toutes sortes d'autres qui flottent ! » annonce monsieur Chedore. La mer se voit du même souffle personnifiée et dotée d'une mystérieuse intentionnalité. Le rapport à la mer se trouve dans ce cas compris comme rapport équivoque de sujet à sujet. C'est ici par le rapport à l'autre sujet que le sujet trouve sa limite.

Le problème, voire le défi de l'intercompréhension qui l'accompagne, s'y ressent comme un lieu commun quoiqu'il soit marqué du sceau de l'équivoque, la mer étant là pure extériorité. Les paroles de Chedore sous-tendent de même un côté absurde de la relation sur le plan d'immanence de son expérience. Un caractère susceptible de changer d'intensité selon l'action choisie où la chose agit en « réponse » au problème ou défi relationnel vécu. Condition de la pratique sous certains rapports entre sujets, l'absurdité rendrait ici possible une subjectivité, voire une intersubjectivité « positive ». L'ignorance ou questionnement quant aux intentions de la mer n'empêche pas par exemple qu'il y ait de bons bateaux dans le monde de Chedore... Un constat qui appelle lui-aussi à l'adoption d'une posture d'ouverture prêtant flanc à l'expérimentation.

La distance nécessaire pour apprécier les spécificités des pratiques artisanales paraît ainsi se découvrir à partir d'un souci à l'égard de relations aux autres s'exprimant dans l'action, lieu d'où sont connues les différences, divergences et contingences sociales et politiques. La reconnaissance de la nature vivante, contextuelle et sensible de l'expérience « productive » du monde suggère l'attention aux savoirs qui y naissent, s'y trouvent, y sont mis en question ou y circulent sans toujours être explicitement le fait d'une rationalité énoncée *a priori* du passage en action. Concrètement, cela invite à l'appréciation de « (...) tous les gestes, actions, attitudes qui échappent à l'explicitation de la pensée, et qui peuvent apparaître sous bien des aspects : une façon de parler, d'agir, de marcher qui rejoignent l'ensemble des techniques du corps (...). » en tant que savoirs comme le suggère Adell (2011 :127).

Sur le plan conceptuel, de telles considérations se sont aussi avérées utiles pour désamorcer le piège de la fétichisation des choses en objets figés et des gestes en techniques purement instrumentales. Ce piège dont il a été question plus avant a été vivement décrié dans les essais du poète et cinéaste Pierre Perrault (1985). Dans ses films, Perrault appréhenda de manière plutôt singulière des réalités culturelles maritimes

au Québec, comme dans *Les voitures d'eau* (1968), *Pour la suite du monde* (1962) ou *La grande allure* (1985). Sa démarche convenant elle-aussi de la pertinence d'un changement de regard. Pour échapper à ce phénomène, Perrault décida, comme il le dit lui-même, de « se faire » des humanités québécoises en allant à la rencontre d'habitants paysans, pêcheurs et autres gens du pays sur le territoire du Québec des années 50 aux années 80 et en leur donnant l'occasion de se raconter à partir de canevas conceptuels souples ou ouverts à l'autofiction.

Dans les années 80, Luc Noppen (1986) décrivait le même processus de fétichisation qu'a voulu évacuer et dépasser Perrault. Selon Noppen, ce processus tributaire des schèmes de développement capitalistes sévissant en phase de « mise en marché » est la manifestation d'une instrumentalisation par laquelle les choses perdent leurs natures de références et leur originalité. « (...) En fait », mentionnait Noppen, commentant un changement dans les rapports des Québécois à leurs patrimoines, « ce n'est pas tant un déclin de l'intérêt du public envers le patrimoine qu'une banalisation de ce patrimoine qui, de concept incarnant une certaine expression nationaliste, devient tout simplement un objet de consommation parmi d'autres. » (1986 : 105)

Une anthropologue, Françoise Breton, observe en Europe un phénomène similaire, lui-aussi sclérosant et inhibitif, inhérent à certaines approches, cette fois, de « valorisation » des patrimoines. Elle écrit à ce sujet : « La volonté de créer un patrimoine semble surgir de la volonté de momifier, de fossiliser, de conserver la forme de l'objet hors de son contexte et de le faire porteur d'un message médiatisé par la façon actuelle de penser l'histoire ou de supprimer toute réflexion sur le temps, l'espace et les relations sociales. » (Breton, 1995 : 221). En connaissance de ces dérives, un des défis de la présente recherche consiste à éviter d'arracher a priori les choses de leur contexte et horizon d'efficacité pragmatique d'origine.

Mais il importe également ici de tenir compte de la nature « productive » de l'expérimentation des potentiels qui est intrinsèque à la circulation des choses et des concepts (Worms 2012) dans l'expérience des artisans. Les interactions concernées peuvent de même être abordées comme participantes de l'évolution ou de la transformation de la vie sociale, et ainsi la pratique des artisans ne se voit pas amputée de sa dimension créative et de ses rapports à diverses entités vivantes.

Selon Breton, il est d'ailleurs possible de concevoir des rapports aux choses, considérées comme prenant le sens de patrimoines, sans condamner celles-ci au passé ou à un achèvement dans une figure apolitique comme un « stock accumulable » (Enzensberger 2012) ou une figure figée qui en contraindrait l'horizon à une (re)-présentation sous forme de souvenir ou de reproduction suivant un mot d'ordre sous forme d'image ou de marchandise. Cette considération est ici essentielle. Les expériences, savoirs, informations et connaissances, parfois acquis singulièrement et dans la longue durée par les acteurs culturels, trouvent ainsi potentiellement sens dans un souci pour l'engagement de relations productives et réflexives, mais non nécessairement reproductives ou strictement centrées sur les objets ou autres effets.

La reconnaissance d'une nature de référence et une attention à l'originalité des choses sur le plan d'une conscience partagée sont interdépendantes, dans la pratique anthropologique de Breton, à un souci de résistance et d'ancrage culturel intégré à l'activité productive sociale et communautaire. La vision de Breton, qui l'amène en pratique de recherche à favoriser la recherche-action<sup>6</sup>, dépasse l'approche descriptive et interprétative que nous avons choisie pour ce travail. Sa manière de penser la pratique appelle néanmoins à la reconnaissance de ce que la pratique et l'expérience sont le fait de l'expérimentation des choses et de processus impliquant des personnes avec corps, et sans lequel les savoirs, les mondes et les pratiques seraient sans lieux ni objets.

Ainsi pourrait-on dire, par et avec le corps, la culture connaît son lieu et le monde va son milieu. En cela, on s'ouvre par la présente à l'effet que les personnes qui agissent en tant qu'artisans et dont les pratiques couplent à d'autres relations en action sont actives dans l'orientation des choses et projettent leurs gestes dans l'espace et temps à travers des processus relationnels. Une représentation dynamique qui permet le débordement des schémas conservateurs visant la stricte reproduction sociale, culturelle et politique. Dans cet esprit, selon Harvey :

« Il n'y a pas un simple moment à l'intérieur des processus sociaux dépourvu de capacité de transformation des choses – un nouvel imaginaire ; un nouveau discours émergent d'autres discours hybrides

---

<sup>6</sup> Elle se pense comme un processus qui accompagne ou prépare l'action des gens d'une communauté locale dans l'organisation de leurs activités « économiques » et politiques.



singuliers; de nouveaux rituels ou configurations institutionnelles; de nouveaux modes de relations sociales; de nouvelles pratiques « matérielles » et expériences corporelles; de nouvelles relations au pouvoir politique naissant hors de leurs contradictions internes. » (1996 : 105, traduction libre)

Les acteurs et actants, humains et non-humains (animaux, éléments, autres entités), qui participent à l'expérience de tels passages, de par leur appartenance à des systèmes et structures ouvertes et évoluant sur le plan d'immanence de l'expérimentation des choses se voient dans ce contexte projetés dans l'expérience relationnelle et factuelle du sens à même l'action pratique et matérielle. Dans le monde des artisans, celle-ci comprend des interactions avec divers milieux forestiers et marins et leurs constituantes, des personnes, des usagers ou « clients », d'autres êtres vivants, des institutions, des entreprises, d'autres constructeurs, des habitants, des gens de mers, etc.

Globalement, cela nous incline à penser le savoir à travers une anthropologie de l'expérience ou de l'action. Du point de vue de l'expérience, comme l'anthropologue Hastrup (1995) le fait remarquer, le savoir est au corps, mais temporalisé dans des événements. La pratique de la construction engage évidemment aussi à plusieurs relations entre divers choses et mondes : des relations qui instituent ou se confondent parfois à ces choses et mondes.

Le corps, milieu de ces expériences de relations, ressemble alors plutôt, tel que le conçoit Merleau Ponty, à une « voie d'accès plutôt qu'en une chose » (Merleau-Ponty, 1962 dans Hastrup K. 1995 : 95, traduction libre) Les structures qui se conçoivent avec l'expérience apparaissent ainsi comme des relations en mouvement à travers lesquelles le désir et le sens expérimentés « au corps » sont politiques. Ainsi, le(s) patrimoine(s), qu'on a tendance, dans certains cadres en particulier, à penser comme bien(s) étant « l'héritage » d'une manière de fabriquer, de concevoir ou de le(s) « comprendre », peuvent être pensés autrement, davantage comme territoires de références et de relations, moyens de « pouvoirs ». Les processus et les interactions concernés dans les expériences qui en font et en sont l'exercice viennent alors en quelque sorte prendre autant d'importance que leurs résultats. Cela a l'intérêt de convenir d'un souci pour les choses investies et engagées dans la perspective d'une « traditionnalité » se voyant

appelée sur un horizon social et matériel vivant. L'appréciation, l'élaboration et la circulation des savoirs prennent potentiellement sens dans cette logique ancrée dans l'expérience, qui fait place à l'ancien tout en laissant une grande flexibilité en ce qui a trait à l'axe de positivité inhérent à l'interprétation, voire la prise du sens et de l'horizon de trajectoires d'expérience en contexte spécifique.

Il n'y a donc pas lieu ici de séparer ou même de cerner les pratiques, savoirs et mondes rencontrés entre les catégories de patrimoines matériel et immatériel comme le suggère certaines institutions et politiques à la mode. Cela a l'avantage d'ouvrir à la conception, l'accueil et la connaissance de « manières » d'être et de vivre. L'attention et le souci quant à l'espace et aux conditions d'existences matérielles des mondes et pratiques appréhendés demeurent ainsi pour nous essentiels à l'appréciation, la compréhension et au respect des processus, expériences et relations qui leurs sont associés, en tant qu'exercices actuels et « vivants ». À ce niveau, il n'y a pas lieu de s'en remettre strictement aux représentants d'un « groupe » ou de telle institution agissant en surplomb ou même à une « tradition » fondant la « tradition » pour apprécier la présence d'un « patrimoine » dans le monde d'un artisan. C'est, d'une certaine façon, aux personnes et entités « actantes » de procéder à ce sujet.

Cette orientation ne constitue pas en soi une contestation du système de reconnaissance et de conservation d'un gouvernement ou l'autre, ni un affront à la valeur de l'exercice social de transmissions intergénérationnelles et interpersonnelles, pas non plus un rejet de la discussion sur l'intérêt public de diverses pratiques artisanales, traditionnelles, patrimoniales, voire ancestrales. Elle se veut plus simplement en tant que disposition cohérente avec les motivations, le cadre et l'approche de cette recherche survenant dans un univers cosmopolitique et une société plurielle. C'est peut-être moins ici le « patrimoine culturel » qui nous intéresse que les cultures impliquant des patrimoines et les patrimoines impliqués dans des pratiques « culturelles ». En somme, ce sont les patrimoines dans la culture, voire les cultures dans la cité.

# ***Chapitre I :***

## ***Les mondes et l'histoire de la construction navale artisanale dans la Vallée du St-Laurent***

### *Des relations au territoire : le fleuve et son environnement*

L'enthousiasme pour une telle nage dans les mondes maritimes est à la mesure du rôle structurant qu'ont eu les pratiques culturelles maritimes advenant par le fleuve, en Amérique du nord-est et dans l'histoire de la société québécoise (Lasserre 1980). Le fleuve qui est rivière, qui se fait chemin, qui fut fait canal, qu'on aurait perçu comme une mer intérieure, qui devient golfe et océan, que l'on sait estuaire(s), que l'on reconnaît comme habitat, traverse le territoire du Québec actuel d'ouest en est. Il a été et est toujours une porte d'entrée majeure du continent. Les premiers migrants européens (néo-américains) l'ont rencontré à la suite de voyages transatlantiques ayant duré plusieurs semaines. La navigation y est considérée difficile et comporte son lot de contraintes (rapides, hauts-fonds, courants, marées, etc.). Plongé à l'est en un ou trois estuaires selon l'interprétation, plus de la moitié de ce cours d'eau est bercée par le va-et-vient des courants de marées. En amont de Québec, où les marées d'eau salée s'atténuent jusqu'à disparaître à Trois-Rivières, le fleuve est une grande rivière qui descend du lac Érié.

À la tête du dit fleuve, on trouve cinq grands lacs d'eau douce apparentés à des mers intérieures. Son vaste bassin versant « continental » est alimenté par des milliers de rivières, lacs et ruisseaux traversant de grands massifs forestiers affectés actuellement par des coupes forestières elles aussi massives. Tout le bassin, qui permet de rejoindre d'autres bassins, sera fréquenté par les Européens à partir de la période des premiers contacts avec les peuples amérindiens. La carte des postes de traite en figure 2 (page suivante), où l'on peut observer les relations entre ces postes et les ports de mer, donne une idée de l'étendue des liaisons investies par les empires européens pour la traite des fourrures au milieu du 18<sup>ième</sup> siècle, une activité qui justifia de telles fréquentations.

Les eaux qui passent au fleuve embrassent le territoire et circulent bien au-delà. D'innombrables espèces vivantes circulent et vivent dans cette très grande rivière qui se

présente comme un « (...) ensemble d'écosystèmes complexes et fascinants où se juxtaposent les éléments naturels et anthropiques. » (Cadrin 1997 : 276). La complexité des interactions dont il est le milieu fragile le rend difficile à unifier par la raison. Il semble falloir recourir au mythe ou au symbole pour se faire une connaissance ou reconnaissance de celui-ci dans une figure « d'ensemble ». Une figure qui cède naturellement dans l'expérience étant donné l'ouverture et la perméabilité inhérente à sa nature d'écosystème, ses lieux, ses mondes et habitats, mais aussi son immensité. C'est 1800 kilomètres qui séparent le golfe des grands lacs et l'ensemble de cet espace maritime est investi, souvent à tort et à travers, par des pratiques impliquant la navigation (ex. : cabotage et autres transports, plaisance, combat, chasse ou pêche, etc.).

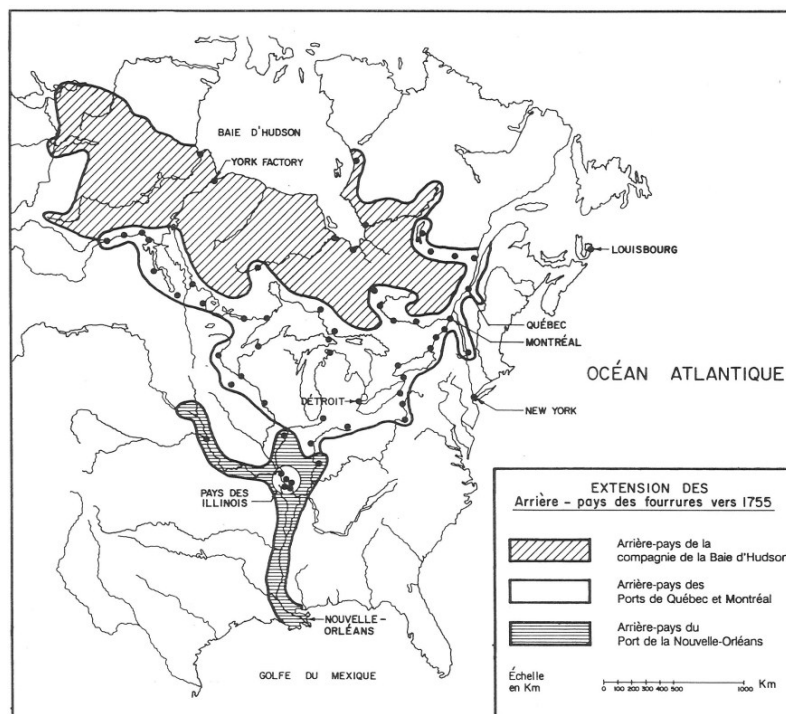


Figure 2 : Vers 1755 arrière-pays des ports de l'Amérique du Nord selon la vision des empires européens. (Camu 1966)

En 1997, 80 % des québécois habitaient de part et d'autre de ses rives dans la Vallée du St-Laurent pourvue de territoires propices à l'agriculture. Ce « chemin qui marche », comme on l'appelle à juste titre, est un voisin commun de bien des habitants de la Vallée du St-Laurent. Jouant avec les mots, on peut dire qu'il traverse concrètement bien des Québécois. Toujours en 1997, trois millions de personnes s'approvisionnaient en eau potable dans le fleuve (Therrien 1997). D'une importance majeure, le fleuve ouvre à la fois sur l'intérieur du continent en amont et sur les autres continents en aval.

Pas surprenant que des Algonquins qui sont parmi les premières nations à l'avoir fréquenté et qui le fréquentent toujours l'aient nommé « fleuve-océan » (kitchigamisipi) (Maka Couture 2013).

L'étendue et l'intérêt des relations au fleuve se sont exprimés dès le début de l'Amérique française, soit aux 17<sup>ième</sup> et 18<sup>ième</sup> siècles. Dans la Vallée du St-Laurent, l'accès à l'eau était une constante dans l'organisation des lots sur les terres seigneuriales octroyées aux censitaires (colons) français par la couronne et son régime. Le peuplement européen s'y est développé particulièrement sur le bord de la mer et le long des milieux fluviaux. En cela, aucune extravagance considérant que 9 personnes sur 10 habitent à moins de 50 km d'un cours d'eau sur la planète (Breton 1994).

Les milieux aquatiques y ont une grande importance pour les habitants qui y circulent<sup>7</sup> et s'y nourrissent (Delâge 1991). Le poisson y abonde. La pêche saisonnière de divers poissons, crustacés et mollusques (ex. de poissons<sup>8</sup> : esturgeon, maquereau, anguille, saumon, poulamon, doré, perchaude, barbotte, meunier, crapet, éperlan, alose, caplan, hareng, flétan, morue, aiglefin; ex. de crustacés : homard, crabe, crevettes; ex. de mollusques : palourde, bourgault ), la chasse à la faune aviaire (ex. : canards, bernaches, oies), aux mammifères marins (ex. : phoques) et autres mammifères y est et a été répandue. L'attrait pour le poisson était intensifié par les nombreux jours d'interdit de consommation de viandes promus en Canada par la doctrine catholique à ses ouailles jusqu'au milieu du XXI<sup>ième</sup> siècle. La pêche domestique<sup>9</sup> prend ainsi de l'importance pour les « néo-américains », en même temps que la pêche commerciale qui a justifié l'implantation d'habitations dans certains territoires. Ces deux modes de pêche sont encore présents aujourd'hui, quoique la notion de pêche ou chasse domestique semble

---

<sup>7</sup> Les cours d'eau agissent comme des « routes principales » pour les habitants et les empires.

<sup>8</sup> Pour plus de détails, voir Scott W.B. et Crossman E.J., 1974, *Les poissons d'eaux douces du Canada*, Office des recherches sur les pêcheries du Canada, Ottawa et Scott W.B. et Scott M. G., 1988, *Atlantic fishes of Canada*, University of Toronto Press et Pêches et Océans Canada, Ottawa.

<sup>9</sup> Au temps de la Nouvelle-France, l'accès à la faune aquatique était généralisé et n'était pas contraint dans la mesure où la pêche n'était pas commerciale (Grenier 2012). Le contrôle des pêches commerciales étant un privilège de minorités « possédantes » (seigneurs, marchands, notables, princes)

rarement utilisée de nos jours et que la pêche commerciale soit devenue fort réduite dans plusieurs zones du fleuve ou de ses estuaires.<sup>10</sup>

Si l'on se place au début de la colonisation européenne, on imagine aisément que les écosystèmes et les territoires bordant le St-Laurent sont alors peu ou pas affectés par l'exploitation et l'industrialisation massives et intensives que l'on connaît actuellement. On peut observer dès le début de la colonisation les dérives de pratiques transformant l'environnement. Les terres (agricoles) des colons repoussent les limites de la forêt. Il n'était pas nécessairement question d'assurer la présence de bandes arbustives riveraines au bord des « terres » à l'époque. Plusieurs « ressources » font rapidement l'objet d'une exploitation intensive qui transforme le paysage et menace certaines ressources de disparitions (ex. : ginseng). Très tôt, la présence de bons bois à bateaux est remarquée<sup>11</sup> et mise à contribution dans des constructions navales de tout acabit. Denys Delâge explique la situation dans cet extrait du *Pays Renversé* :

« Les colons arrivent, s'installent sur des terres, défrichent et empilent le bois en grands tas auxquels ils mettent feu. Ils coupent encore du bois pour les villes qui naissent, pour l'exportation, pour la construction navale. Il faut à l'époque plus de 2000 chênes, dont un grand nombre vieux de 100 à 150 ans mesurant plus de 50 centimètres de diamètre, pour la construction d'un seul bateau de guerre. Le cèdre blanc, le pin blanc, le chêne, l'orme, l'érable y passent. Il y en a tellement, (...). (...) Rapidement, c'est tout l'écosystème qui est affecté, ainsi que l'indique l'historien C.F. Carroll : « Quand on détruit les arbres en masse – (...) – ce changement soudain et brutal affecte toute la vie dans la forêt. Les plantes d'ombre meurent, les chaînes alimentaires sont brisées, les oiseaux et les animaux migrent,

---

<sup>10</sup> La chasse et la pêche étant plutôt couramment associées à la pratique du loisir et du sport : construction confrontante vis-à-vis de l'ancestralité, au moins potentielle, de ces pratiques anciennes, souvent traditionnelles et « artisanales » dans une certaine mesure. La chasse et la pêche jouent toutefois encore un rôle « économique » pour ceux qui les pratiquent en fournissant un apport en aliments de haute qualité en plus de valoriser des alliances ethnoécologiques singulières localement.

<sup>11</sup> Jacques Cartier, l'explorateur, signalait au 16<sup>ième</sup> siècle dans son journal la beauté et la « richesse » des milieux forestiers de la Vallée du St-Laurent. Il signa à propos du territoire rencontré : « D'aussi beaux pays et terres unis que l'on ne saurait désirer, pleine des plus beaux arbres du monde à savoir : chêne, orme, noyer, cèdre, pruche, frêne, bouleau, osier, pin. » (Cartier dans Desjardins et Monderie 1999 : 16min. 53s.)

de nouveaux microbes et insectes envahissent la région. Les rapports entre le soleil, la terre, la végétation et la faune sont bouleversés de façon draconienne, (...) survivent les seules espèces qui réussissent à s'adapter au nouvel environnement. » (1991 : 287)

Au cèdre, au pin blanc, à l'orme, à l'érable, au chêne blanc, il faudrait ajouter le pin rouge, l'épinette rouge, le merisier, ainsi que le bouleau, dont certaines espèces abondent alors aux abords du fleuve et autour de certains tributaires, et deviendront des alliés incontournables dans les constructions navales des visiteurs et habitants de l'Amérique du nord-est, mais aussi, et à une échelle importante, des activités commerciales et impériales qui orientent l'appropriation de ces « richesses ». Dans le monde des grands chantiers du 17 et 18<sup>ième</sup>, tel que les chantiers royaux, la construction d'un seul bateau d'envergure requiert des bois provenant de plusieurs territoires. Quand par exemple l'Intendant Hocquart reçoit l'autorisation et les fonds pour construire à Québec un premier grand bateau de guerre pour l'empire français en 1731, il a recours, entre autres, à du chêne blanc et des pins. Pour réaliser une flûte de 500 tonneaux, il sollicite du chêne du Lac Champlain et fait appel au curé Lepage à Terrebonne pour obtenir du pin et d'autres chênes provenant de son secteur (Prévost 1984 : 397). Pour les empires européens, le contrôle du domaine du bois est alors un enjeu politique et économique important.<sup>12</sup> Le bois est essentiel, entre autres choses, à la construction de flottes impériales.

Mais plusieurs positions sociales, culturelles et économiques, non seulement celles des agents du roi, engageront à l'expérience de la navigation et de la construction selon des agencements de pratiques d'intensités et de modalités variables, dont la chasse et la pêche feront partie. Nombreux parmi les premiers habitants européens du territoire, les « canadiens »<sup>13</sup> deviendront paysans et pêcheurs, agriculteurs et pêcheurs et caboteurs, coureurs des bois, voyageurs ou « cajeux »<sup>14</sup>, capitaines ou marins au long cours,

---

<sup>12</sup> La déforestation en Europe ainsi qu'un blocus de l'empire français en Europe favoriseront l'exploitation de la forêt et un de ses corollaires, jusqu'au milieu du XX<sup>ième</sup> siècle, la construction navale en Amérique du nord-est.

<sup>13</sup> « Canadien désigne les anciens habitants du Canada, qui ont adopté ce nom depuis longtemps, conscients qu'ils étaient de former un peuple différent des Français, administrateurs ou commerçants de passage dans la colonie. » (Rabotin 1975:18).

<sup>14</sup> Les « cajeux » étaient des gens qui transportaient les plus belles, grosses, longues pièces de bois carré (ex. : grands pins) sur de grandes rivières et sur le fleuve. Ces travailleurs étaient au plus bas de « l'échelle » sociale.

charpentiers ou artisans spécialisés, ouvriers, militaires, etc. La construction navale et la navigation seront parties prenantes des différents rôles qu'ils investiront. Le travail du bois, de façon générale, est dans les milieux paysans une activité essentielle à plusieurs productions culturelles matérielles locales.

Sur le plan de la navigation, le fleuve qui, rappelons-le, posait et pose encore des limites à la navigation, appelle au développement de connaissances et de relations particulières. Les glaces l'hiver, la complexité des courants, les faibles profondeurs en amont et même en aval de Québec, combinées aux alliances qui s'imposent pour le passage en certains lieux selon les dispositifs et dispositions des uns et des autres (ex. : voiles et vents, jauge et profondeur, rames et courants) conditionnent une variété d'expériences de la navigation. Certaines caractéristiques du fleuve motiveront sur certains réseaux des volontés et des efforts de contrôle, voire d'assujettissement, de celui-ci selon une vision réductrice. Pour les acteurs de la grande navigation, les empires et les marchands, le fleuve a plutôt tendance à être abordé comme une « voie » maritime. Plusieurs canaux seront construits depuis la période de contacts jusqu'à aujourd'hui<sup>15</sup>. Une pratique qui s'accélérera au 19<sup>ième</sup> siècle avec des ouvrages sur le St-Laurent supérieur (Bonenfant 1969). Un « progrès » qui s'oppose sur certains plans à d'autres perspectives sociales et culturelles où le fleuve est conçu comme un territoire de coexistence vital, voire un « habitat » indispensable, pour satisfaire aux nécessités saisonnières et du quotidien. C'est là un exemple d'une source de tension parmi d'autres, dont la Vallée du St-Laurent est et a été le lieu, ayant accueilli, tel que présenté en esquisse, une variété de pratiques culturelles coordonnées selon différents agencements et possibles dans des modes de vie et pratiques inclinant à concevoir certains modes de relations expérimentés dans la durée.

Au niveau de la construction navale, pour leurs besoins, parmi les premiers habitants européens, des « artisans défricheurs » des territoires de l'Amérique du nord-est ont rapidement dû manifester leur capacité à construire des embarcations rudimentaires (canots et chaloupes) avec ce qui était présent dans les forêts locales et régionales, et ce, avant même de pouvoir bénéficier directement et indirectement de l'apport des maîtres

---

<sup>15</sup> La volonté d'utiliser le fleuve comme une voie maritime pour la grosse navigation marchande justifia la pratique de dragage et la construction de canaux pour faciliter la navigation et relier les ports internationaux. La « voie maritime du St-Laurent » a été inaugurée officiellement en 1959, confirmant une vocation de voie de transport qu'on lui accolait déjà depuis longtemps sur certains réseaux.



charpentiers européens (Brisson 1983 : 13). Ces maîtres ont été présents sur le territoire dès le 17<sup>ième</sup> siècle. Ils ont alors contribué à élargir les possibilités de ces pratiques et des traditions locales naissantes. (Brisson, 1983). En plus de ces artisans, des « artisans » autochtones et leurs savoirs ont aussi participé à pourvoir les « néo-américains » en réponses pratiques aux défis qu'ils expérimentaient localement.

Dans des milieux comme l'Isle-Aux-Coudres, reconnue pour l'ancienneté de sa tradition maritime « canadienne » qui remonte au début du 18<sup>ième</sup> siècle, le bois pour la construction navale est choisi à même les forêts environnantes de l'île et puis de la côte. Un seul chantier naval justifie la coupe de plusieurs arbres, dont on va prendre des racines, troncs, courbes et branches, et ce, souvent plus d'une année à l'avance.<sup>16</sup> Alain Boucher (2010 : 65), qui s'est intéressé plus particulièrement à l'histoire des goélettes et « voitures d'eau », associe dans son œuvre divers types de bois aux pièces de navire appropriées. Il y signale que le bois dur sert pour les œuvres « vives » : le chêne blanc ou le bouleau jaune pour l'étrave, la quille, l'étambot et l'érable pour les pièces de charpente et de menuiserie. Le bois mou pour sa part sert plutôt pour les œuvres « mortes » : le thuya (cèdre) pour les membres, le pin gris pour les courbes et le bordage de pont, le mélèze pour les membres, bordés de coque ou pièces de charpente. Une présentation qui met en perspective l'existence d'une variété d'agencements entrant dans la construction navale dans les chantiers de la Vallée du St-Laurent.

Avec le temps et à force d'usages, l'approvisionnement en bois à l'échelle locale doit souvent se faire de plus en plus loin. Les processus de colonisation des différents empires n'auront, en somme, rien d'une insertion en douceur coopérant à des mondes altiers. Sur certains réseaux, les relations expérimentées localement se verront fortement instrumentalisées à des fins d'exploitation dans un cadre socio-économique mercantile et dans un mouvement propice à la reproduction du capital des nantis, sans souci quant à l'avenir des pratiques culturelles locales et à leurs modalités partiales et particulières hors de leurs fonctions internalisées dans les organisations dominantes et contrôlantes. Le développement et le maintien de la toile impériale pluri-continentale des Britanniques, qui ont succédé aux Français en Amérique du nord-est à titre d'empire colonisateur, susciteront par exemple la production d'une importante flotte commerciale

---

<sup>16</sup> Il faut aux constructeurs, non seulement trouver le bois pour se construire, mais il leur faut le faire reposer et puis sécher de manière à ce qu'il ne perde pas sa forme et ses propriétés.

et militaire. Parmi les grandes affectations accordées par le second empire régnant sur les territoires de l'Amérique du nord-est au 19<sup>ième</sup> siècle, l'empire britannique, l'exploitation de mondes forestiers par la coupe massive d'essences d'arbres de grande qualité, en partie pour la construction navale, fait figure de proue.<sup>17</sup>

En général, les exigences posées en terme d'approvisionnement par l'émergence de chantiers qui se sont constitués, parfois en fabriques, un peu partout autour aux abords du fleuve (Franck 1982, Marcil Reid 2011, Bélanger 1985, Brisson 1983), dans les Grands Lacs et plus loin vers l'est contribueront directement et indirectement, quoique ce soit de différentes manières et à divers degrés selon le cas, à la transformation des milieux naturels de la Vallée du St-Laurent, et cela, dès le début de la venue des Français sur le territoire. La médiation par l'argent, centrale au mercantilisme et au capitalisme des empires, s'est accompagnée d'un déplacement vers des formes d'abstraction de l'activité pratique dans des codes qui valorisent un détachement de leurs conséquences sociales, culturelles et politiques au niveau local (Deneault 2011). En effet, « ( ... ) chaque forme de vie sociale / économique a son mode spécifique et ses propres dynamiques relationnelles avec ses propres conditions contextuelles, ressources matérielles, sources d'énergies et conséquences souvent médiées, mais inattendues (gaspillage, pollution, etc.). » (Benton 1989 : 77 dans Harvey 1996 : 147).

Parmi les affections rattachées à certaines formes d'exploitation, tout au long de son histoire, le fleuve St-Laurent en viendra par exemple à perdre un grand nombre de milieux humides, pourtant très bénéfiques aux écosystèmes marins. Les massifs forestiers de la Vallée du dit fleuve St-Laurent seront aussi radicalement modifiés et diminués tout comme les immenses « bancs » de certains types de poissons présents dans le golfe ou passant par le fleuve. Localement, différents acteurs ont expérimenté et expérimentent singulièrement les conséquences inhérentes aux processus sociaux et politiques qui favorisent, encadrent et conditionnent de telles transformations de l'environnement qu'on peut considérer comme des externalités négatives. Le problème est toujours bien réel. Un des éléments majeurs du problème d'adaptation et de coexistence des pratiques qui est vécu dans le monde maritime et qui est facilement

---

<sup>17</sup> Avec le capitalisme anglais naissant, l'empire britannique pratique la politique des *enclosures*<sup>17</sup>, de sorte que « La Grande-Bretagne n'hésite pas à redessiner les spécialisations productives de ses colonies. » (Champeyrache 2011 : 128)

visible dans le champ du transport maritime, consiste en une sorte de fuite des responsabilités sociales et environnementales par les acteurs majeurs des pratiques concernées. Alain Denault (2012) explique :

« Plus de 60% du transport maritime est aujourd’hui géré depuis des ports francs tels que le Panama, le Liberia ou les Îles Marshall. Ces législations de complaisance invitent les armateurs de partout à immatriculer chez eux leurs navires en leur promettant de n’appliquer aucun droit digne de ce nom. Fuir le fisc, sous-payer son personnel, le priver de sécurité au travail, négliger l’entretien des navires et polluer les principaux cours d’eau du monde est donc aujourd’hui légion dans cette industrie gérée dans ces ports francs, hors la loi. »

Une telle posture stigmatise ce qui me semble un rapport de tension primaire entre les lieux de la culture et les non-lieux du « développement » économique en contexte impérial capitaliste. Si quant à eux les savoirs artisanaux apparaissent pouvoir être des médiateurs privilégiés d’expressions d’un « sens pratique » partial dans l’évolution de modes et d’expériences de relations qui adviennent localement dans des rapports aux gens, au fleuve et à l’environnement, les personnes qui les apprécient, les font circuler et les élaborent, sont ainsi sujettes à rencontrer des défis et des « problèmes » de coexistence à travers leur habituelle participation totale ou partielle à des réseaux et « systèmes » sociaux, politiques et culturels plus larges. La volonté de « bien penser » avec les personnes, les mondes et les entités par lesquels les pratiques artisanales prennent sens dans leur manière de se concevoir et de vivre appelle en cela à relancer avec eux un questionnement sur leur situation et leur condition d’évolution localement.

### *L’évolution des savoirs artisanaux en pratique*

Au cours de l’histoire, la construction navale impliquant des savoirs artisanaux s’est insérée dans une variété de situations et d’ambitions sociales et pratiques. Parfois en exprimant des références se distinguant des canons du capitalisme et de l’impérialisme, ont été faites des expériences caractérisées par des relations, interactions, ancrages particuliers dans la Vallée du St-Laurent. Dans la précédente partie, j’ai esquissé

quelques traits de ces expériences en insistant sur la fragilité des conditions de réalisation et l'interdépendance de certaines activités et conceptions de la pratique. Dans la présente partie, j'essaierai de faire voir comment les pratiques qui impliquent des savoirs artisanaux se révèlent des voies singulières d'action en perpétuelle évolution susceptibles de faire passage, à travers des agencements spécifiques, à des sensibilités, des expériences et des mondes.

Les savoirs, dirait Barth (2002), « théories totalisantes » ou plus souvent « assemblages de connaissances empiriques disparates » et compositions diverses évoluent par relations en action dans des contextes particuliers et selon des affections et des conditions particulières. Je m'efforcerai ici d'éclairer l'évolution de certaines de leurs références locales à travers les relations que supposent les pratiques impliquant la construction, en plus d'apprécier leur consistance spécifique localement, et ce, sans faire fi de la présence et de l'influence de discours macro-politiques à leur niveau.

Au niveau macro-politique par exemple, l'évolution des mondes naissant à travers l'avancée franco-américaine et coloniale dans la Vallée du St-Laurent concorde avec la production d'une société inégalitaire (Delâge 1991) en phase avec certains processus d'intégration<sup>18</sup> produisant une organisation sociale stratifiée. Au niveau micro-politique, Camu (1996) observe d'ailleurs que des grappes de personnes circulent entre des positions sociales selon les opportunités offertes par les « entreprises » et voyagent selon le cas entre des contextes de pratiques apparentés. Les voyageurs qui opèrent dans le commerce des fourrures et qui utilisent des canots se recycleront par exemple en « cajeux ou draveurs » (Camu 1996), suivant les réseaux économiques inhérents aux exploitations capitalistes et impérialistes en négociant, autant que faire se peut, l'évolution des conditions « économiques » de leurs activités. La position sociale se confond ici sur certains plans à une situation culturelle.

Sur le plan commercial, déjà au temps du régime français, il y avait peu de marchands « canadiens » sur les routes commerciales internationales transatlantiques. Ceux-ci

---

<sup>18</sup> Les classes gouvernantes européennes qui se succèdent dans la Vallée du St-Laurent, d'abord la française, investissent en effet une route « d'échange inégal » en pratiquant le commerce triangulaire avec les Antilles notamment. Une dynamique que Samir Amin (1988) et Denys Delâge (1991) conçoivent comme étant le propre des économies impérialistes. Ce qui se passe dans la Vallée du St-Laurent et ses ports, pour être compris, peut donc être interprété en tenant compte de ce qui se passe avec d'autres territoires, cultures et communautés touchés par les activités impérialistes.

avaient toujours été des petits, « (...) ils n'avaient pas les capitaux, les ressources, les contacts commerciaux, les flottes variées, les réseaux de distribution et le même savoir-faire que les marchands-armateurs français de la métropole. » (Camu 1996 : 265). Mais cela n'empêcha pas l'actualisation de pratiques culturelles singulières et locales. Des pratiques qui, selon les motivations et la capacité d'accès libre aux ressources, sont peu ou pas insérées dans le mercantilisme et le capitalisme naissant en Amérique du nord-est. L'expérience de « solidarités » culturelles accompagnera dans plusieurs cas « l'intégration » de personnes à une position de classe et celles-ci formeront les bases de contestations et transformations sociales et politiques au cours de l'histoire. Ces contestations et leurs revendications seront comprises comme étant au cœur de la constitution d'une trame de références majeures marquant l'apparition de la société québécoise.<sup>19</sup>

Le « métier » de charpentier de marine est déjà une désignation commune au 17<sup>ième</sup> siècle, mais tous les gens qui construisent n'en font pas une profession (Brisson 1983). Des savoirs artisanaux semblent avoir été à la disposition de personnes occupant diverses positions dans les hiérarchies socio-économiques du territoire. Bien que les exigences de la construction pour la navigation en haute-mer, qui est le lot des empires maritimes, ne sont pas tout-à-fait les mêmes que celles destinées aux eaux intérieures, le rôle des français dans la circulation et l'appréciation des savoirs artisanaux sera indéniable dans toute la Vallée du St-Laurent. Malgré ses réticences à œuvrer localement à la formation d'artisans selon ses desseins à cause que cela pouvait offrir une concurrence aux industries de la métropole, l'État impérial se décida à assurer la transmission de savoir-faire en construction navale par des mises en chantiers et l'envoi de charpentiers (charpentiers du roi) français « reconnus » en Nouvelle-France, et ce, dès les débuts de la colonisation.

---

<sup>19</sup> Selon le sociologue Fernand Dumont, la conscience nationale québécoise se serait constituée à partir d'une conscience critique vis-à-vis des injustices, rapports de forces et modalités de développement qu'instituèrent les principaux détenteurs et reproducteurs de capitaux dans les activités sociales, culturelles, artistiques et politiques. Cette conscience qui naît progressivement parmi les « néo-américains » habitant le territoire croise « de 100 façons » une conscience de classe (Dumont 1993). Une conscience qui assumera ses références, notamment par l'expression de différenciations aux desseins totalitaires des empires dans des contrées dont ils ne seront jamais, ni les seuls, ni les premiers ambassadeurs. La constitution d'une identité à travers une conscience de classe ouvrira d'ailleurs la porte à des expériences de solidarités et d'affirmations inter et transnationales.

Plusieurs artisans « canadiens » du 17<sup>ième</sup> siècle apprirent directement leur savoir-faire de charpentiers de Rochefort et de La Rochelle (Brisson 1983). Selon George-Roy, « (...) la formation (...) de la première génération de (...) canadiens se fait sous la première intendance (...) de 1665 à 1668 » (George-Roy 1946 : 141). En 1663, quatre charpentiers du roi sont débarqués pour réaliser des bâtiments de guerre et dès 1668 des transactions furent enregistrées pour des bateaux construits par des charpentiers « canadiens ». En 1689, selon les sources de Brisson (1983), 15 charpentiers « canadiens » et 21 charpentiers du roi travaillaient dans des chantiers à Québec. Les chantiers majeurs engagés par la couronne française et qui appelaient au travail des « apprentis » s'ajoutaient aux nombreuses occasions d'expérimentation de savoirs artisanaux qu'offrait le processus de colonisation de l'Amérique du Nord par les Français. Il n'y aura pas de corporations d'artisans de charpenterie navale en Nouvelle-France et les artisans « canadiens », à la différence des Français, n'y ont pas besoin d'avoir réalisé un chef d'œuvre pour accéder au titre de maître.

Les aléas des contrats dans un domaine réputé sujet à des périodes creuses, ainsi que les us et coutumes de l'époque, favoriseront chez plusieurs artisans l'exercice d'autres métiers et d'une vie à tendance « pluriactive »<sup>20</sup>. Ceci même chez certains de ces charpentiers professionnels ainsi que chez les nombreux charpentiers qui habitent dans des milieux plutôt urbanisés, notamment à Québec tout près du Cul-de-Sac<sup>21</sup> où furent tenus parmi les premiers chantiers majeurs : les « chantiers du roi ». Alors acteur majeur dans « l'industrie » de la construction navale, l'État impérial français, dont les activités s'étendent sur un vaste empire sur mer, est quand même loin d'avoir été la seule entité avec laquelle peuvent advenir des chantiers.

Aux chantiers de l'empire coexistent des chantiers « privés » dont les chantiers domestiques aux fins des activités citées plus avant. De plus, au 17<sup>ième</sup> siècle sur le

---

<sup>20</sup> Dans le champ de l'étude des sociétés littorales, la pluriactivité se dit d'une situation où les personnes assurent leur subsistance par une variété d'activités productives et de « revenus » en numéraire ou en nature. « Les visages de la pluriactivité sont donc multiples. Partir en mer, pêcher sur l'estran, cultiver quelques arpents de terre, filer le lin ou le chanvre sont autant d'activités qui se combinent selon les besoins et les possibilités de chacun, et s'organisent selon les temps : les hauts et les bas du commerce, le rythme des saisons; et les lieux : la maison, les champs, la côte, les ports. » (Guenot 2004 : 200)

<sup>21</sup> Ce toponyme qui persiste toujours a possiblement pour origine la limite qu'imposait le seuil sur le fleuve à l'ouest de Québec aux transatlantiques européens de l'époque. Le Cul-de-Sac sera au cœur de l'important port fluvial donnant sur la mer que deviendra le détroit, Québec (« kobak » : détroit en langue algonquienne. (Maka Couture 2012)). Ce sera le premier port québécois selon Brisson (1983).

continent, il faut signaler que les pratiques culturelles maritimes n'étaient pas exclusives aux « néo-américains » de la Vallée du St-Laurent. Les premiers habitants autochtones eux-aussi expérimentaient diverses pratiques de navigation avant les fréquentations puis la colonisation par les Européens. Les constructions d'origines européennes puis anglo-américaines ayant navigué sur le fleuve différaient sur certains aspects de celles des Amérindiens. Leurs lignes, leurs formats, les types de propulsion qu'elles utilisèrent et leurs méthodes de fabrication présentent des agencements différents. Certains principes liés à la construction paraissent toutefois avoir été compris par les uns comme par les autres.

L'usage de résines pour l'étanchéité, les ceintrages des coques avec des pièces de bois, l'utilisation de l'eau pour faciliter le pliage des morceaux de bois en sont des exemples. Les constructions d'origines européennes se distinguèrent néanmoins en partie des constructions des Amérindiens par leur bordage<sup>22</sup> en bois massif<sup>23</sup> tel que présenté dans la figure 3 (page suivante). Les Européens utilisent à ce niveau l'intérieur de certains arbres alors que les Amérindiens utilisent de l'écorce ou des peaux pour façonner leurs coques. Certains types de constructions rudimentaires, comme la pirogue ou canot monoxyle<sup>24</sup>, pouvant parfois accueillir un grand nombre de passagers<sup>25</sup>, qui furent construits en Amérique du nord-est par différentes nations et qui sont présentés dans le récent ouvrage de Lavoie et Genest (2012 : 35-49) et auquel réfère également Lionel-Séguin (1973), ne seraient quant à eux pas spécifiques ni aux Européens (néo-américains puis canadiens), ni aux artisans des peuples amérindiens. Cela donne à penser qu'il existe potentiellement des principes partagés entre diverses pratiques artisanales de peuples ayant vécu des parcours géographiques et politiques différents.

---

<sup>22</sup> « Désigne chacune des planches recouvrant la charpente de la coque, pour former l'enveloppe extérieure ; le bordé » (Abraham, Cadoret, Garry, 2009 : 26).

<sup>23</sup> Le bateau en bois massif ou bateau « classique » est construit entièrement à partir de pièces de bois droites et courbes qui sont agencées pour former l'embarcation désirée. En construction classique, le bois n'est pas recouvert de résines qui viendraient sceller le bois. C'est au contact de l'eau et par le calfatage que le bateau en bois massif gagne son étanchéité. Il peut être bordé à clin ou bordé droit.

<sup>24</sup> La pirogue ou canot monoxyle est une petite embarcation (10 à 15 pieds) fabriquée à même un tronc d'arbre par la production d'une cavité sur la longueur du tronc. La cavité peut être produite par brûlage et creusage. D'après la tradition orale de l'Isle-aux-Coudres, ces canots auraient été utilisés pour passer les glaces du fleuve au XVIII<sup>e</sup> siècle.

<sup>25</sup> L'ouvrage de Lionel-Séguin (1973) cite un exemple à 20 passagers.

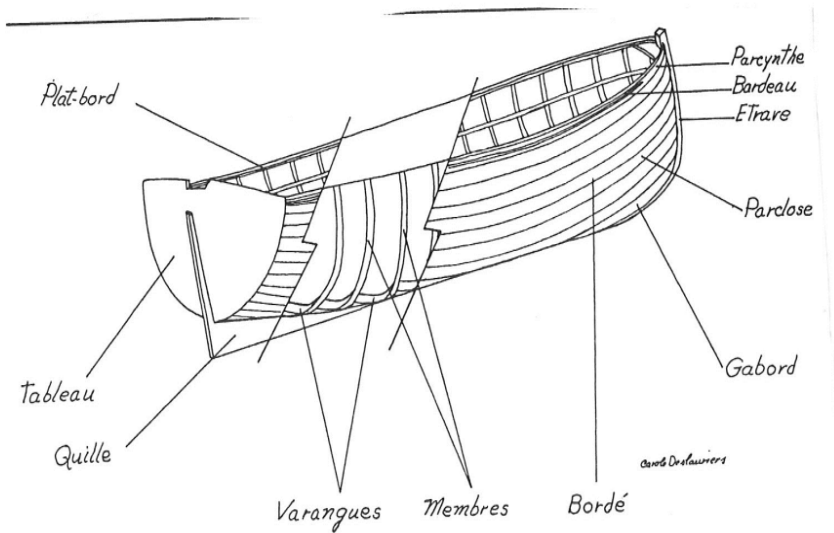


Figure 3 : Présentation des pièces qui forment une embarcation  
 (Le bordé est la pièce qui avec les bords et la quille « fait » le bateau  
 de l'avant à l'arrière.) sur un modèle de construction « classique ». (Bélangier 1984)

Les développements qu'on peut observer à travers les histoires culturelles maritimes locales ne relèvent pas moins du secret que de l'ouverture entre « cultures ». L'expérimentation, l'emprunt, l'invention et le métissage sont au cœur de l'activité artisanale (Genest et al. 1979). Les savoirs artisanaux qui circulent localement (dans l'estuaire) dans les milieux de la construction sont, pourrait-on dire de plusieurs origines américaines et européennes. Des gestes, des outils et des références des uns et des autres passent d'une « culture » à l'autre et s'opèrent alors diverses productions inter, voire transculturelles. Pour prendre un exemple, la référence à des embarcations non-européennes comme les canots construits avec des écorces<sup>26</sup> (Adney et Chappelle 2007) et d'autres types de canots inspirés des lignes de canots des Amérindiens n'est jamais loin lorsque l'on fouille les références « québécoises » du domaine de la construction navale artisanale, ses histoires, ses mondes et ses cultures dans la Vallée du St-Laurent. Le canot, le canotage ainsi que la construction de telles embarcations, auxquels on attribue à juste titre des origines amérindiennes, ont eu et ont toujours leur importance sur différents réseaux et territoires du Québec. Divers styles et formats modifiés de canots permettent et ont permis la navigation sur les nombreux bassins versants sculptant le continent.

<sup>26</sup> Les canots d'écorce sont des embarcations dont la coque est constituée par de grandes pièces d'écorces (principalement du bouleau ou de l'orme) tirées d'arbres de grandes dimensions.



Aborder la situation ainsi, toutefois, axe peut-être encore beaucoup trop notre lecture sur des paradigmes « nationalisant » et identitaires, ce qui ne devrait pas voiler les caractéristiques des expériences relationnelles socio-écologico-culturelles singulières qui sont pertinentes pour comprendre l'évolution des savoirs en pratique. Si à travers l'interprétation, l'adaptation et la transformation de références et d'expériences européennes (ex. : françaises, anglaises, scandinaves et basques) américaines et amérindiennes, les pratiques culturelles maritimes artisanales « canadiennes » et « québécoises » s'ancreront, voire s'enracineront localement, on aura quand même avantage à se demander comment se sont pensées, vécues et dites leur vie et leur participation avec les entités « naturelles » et « culturelles » à travers les processus, les projets et les productions concernés. D'après mes recherches, ces questions ont été seulement exceptionnellement ou indirectement abordées dans les principaux travaux d'ethnohistoire et d'histoire appréhendant les expériences culturelles maritimes « québécoises » de la Vallée du St-Laurent. Pourtant, elles pourraient engendrer des réinterprétations originales des manifestations culturelles locales et de leurs trajectoires d'expérimentation depuis la période de contact jusqu'à aujourd'hui et servir à bien repenser le sens et la pertinence de pratiques artisanales singulières en contexte local.

Les méthodes de construction artisanales, les dispositions des artisans et la mobilité des savoirs entre les mondes culturels maritimes permettent de générer des variations nombreuses quant aux modulations des lignes d'embarcation. C'est là une clé pour comprendre comment les savoirs et leurs « objets » sont « médiés » en situation de pratique par l'activité des artisans dans la vie de leur milieu. La mobilité, combinée à la versatilité des savoirs artisanaux, est telle qu'il devient même parfois difficile de cerner chronologiquement et géographiquement la trame évolutive de certains modèles d'embarcations pourtant très connus. Au sujet, par exemple, des variations des modèles de bateaux de type *dory* ou *doris* (en français) et dont le « batteau » présenté sur la figure 4 (voir à la page suivante) est un exemple, John Gardner (1978), constructeur et spécialiste de cette embarcation, demeure prudent. Cette embarcation pourrait être le fruit d'une transformation d'un *dory* utilisé pour la pêche côtière ou hauturière, à moins que ce soit ce *dory* de rivière qui ait inspiré un ou des modèles de *dory* pour la pêche?

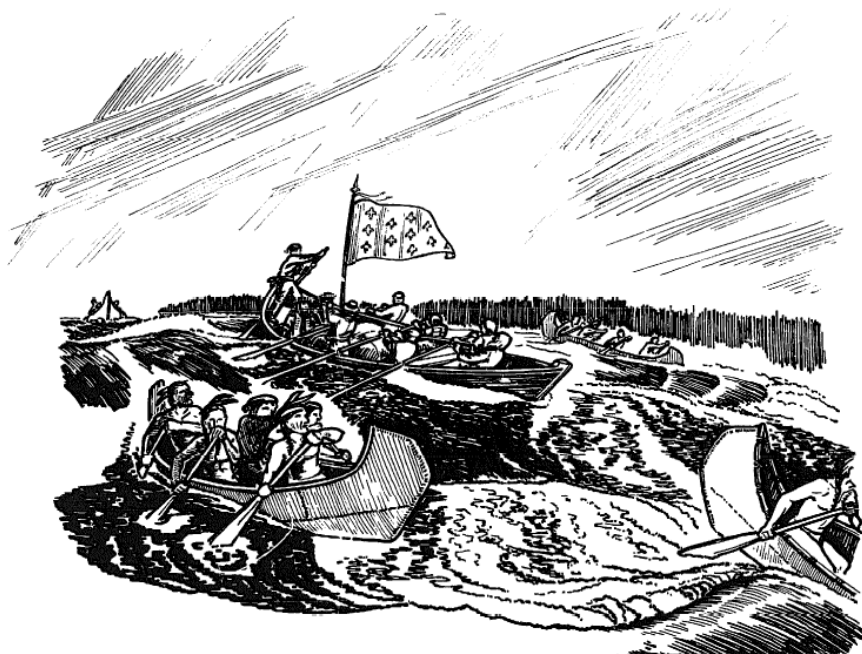


Figure 4 : Dessin d'un *dory*<sup>27</sup> ou « batteau » de rivière tel que ceux commandés par M. de Courcelles, Gouverneur de la Nouvelle-France à la fin du 17<sup>ième</sup> siècle.

(Gardner 1978)

Quoi qu'il en soit de leurs diverses variantes et insertions, comme on le voit sur l'image, ces bateaux « doris » avaient le désavantage de ne pas permettre à la majorité des occupants de voir où ils allaient (!). Considérant les nombreuses eaux-vives présentes sur le territoire, la polyvalence et les qualités du canot, il n'est pas étonnant que les canots amérindiens soient devenus à leur tour pour les Européens et « néo-américains » des moyens de navigation privilégiés.

Par les expériences et les interactions des acteurs concernées, les pratiques des « Canadiens » deviennent le fruit d'ajustements constants entrant dans de « nouvelles » relations caractérisant certains mondes, pratiques et cultures. Si les savoirs deviennent des faits, une fois advenus dans l'action (Barth 2002), partant de là ils pourvoient les gens « en matériaux de réflexion, prémisses pour l'action » (Barth 2002 : 1), s'insérant toujours dans des rapports non-équivoques à des événements, actions et relations

---

<sup>27</sup> *Dory* ou *doris* est une petite embarcation à fond plat. Ses bordés latéraux ont parfois été constitués d'une seule pièce, soit d'une seule planche pour chacune. Selon les types, il peut être navigué à rame, à l'aviron et même recevoir une voilure. Bordé en bois massif, il est réputé simple et « économique » à construire. Ses nombreuses variantes s'offrent à de multiples usages (ex. : pêche côtière, pêche en haute mer, « explorations », drave et même la plaisance).

sociales (Barth 2002). En ce sens, les dispositions et les intentions traversant les pratiques impliquant des savoirs les « chargent » d'une direction signifiante bien que l'action dans le temps et le monde engage toujours une part de risque, d'inventivité et d'inconnu.

Pour appréhender les savoirs comme faits de structures traditionnelles, il semble possible de s'ancrer en fonction de diverses perspectives. Qu'il soit question de traditions liées aux usages, de traditions rattachées aux méthodes de construction, de traditions de rapports à « l'objet » : il apparaît adéquat d'envisager plusieurs voies d'appréciation, d'expérimentation et de production de savoirs. Toujours rencontrées dans une posture dynamique, les traditions de savoirs, quels qu'elles soient, évolueraient à travers des pratiques fonctionnant aussi par la « spéculation oisive, la transposition de modèles et le croisement de métaphores, tout autant que par l'interprétation dans l'expérience des feedbacks provenant du monde et globalement de l'extérieur » desquelles émergent « le changement dans toute tradition de connaissance » (Barth 2012 : 11). Cette description de la posture des artisans en construction, extraite de la monographie de Jacques LeQuerrec (1977) sur la vie maritime des gens de l'Isle-aux-Coudres, aborde le développement de la pratique de la construction et évoque certaines de ces dimensions :

« De mémoire d'homme, les premiers pas semblent avoir été plutôt empiriques : « Dans les débuts qu'ils ont construit, ben y s'ont gardé bâtir à la Baie-St-Paul), ben don' à P'tite-Rivière (St-François)... ç'a l'aire qu'i's ont corrigé en masse, pi d'après l'expérience... ». On observe, on étudie à loisir les goélettes qui viennent relâcher dans le mouillage, on discute. Il faut faire mieux que le précédent, plus solide, plus fonctionnel et plus beau. Les gens faisaient ça d'même, à leu's idées. Quand un faisait mal, ben l'autre i'bâtissait en faisait autrement. » Pas de règles d'or, pas de rapports chiffrés, mais l'œil des bâtisseurs, l'intuition de l'équilibre et l'expérience des formes. » (129)

L'importance de l'observation et de l'expérimentation dans l'apprentissage et le développement donne l'impression que les constructeurs apprennent « quasiment tout seul ». Le capitaine Eloi Perron mentionne ceci à propos de sa propre expérience : « Nous avons vu les frères Alfred et Wilfrid Desgagnés construire le Mont-St-Louis et nous avons bien tiré profit de cette expérience. C'était maintenant à notre tour de nous exécuter » (1981 : 101). L'empirisme que l'on reconnaît aux artisans les plus compétents se présente ainsi autant comme étant le fait d'affections, de « bonnes » connaissances « efficaces », de créativité et de fantaisies. L'artisan n'est pas un ouvrier. En ce sens les savoirs « artisanaux » sont susceptibles de connaître des degrés élevés de raffinement selon les sensibilités, les opportunités, les moyens et l'engagement inhérents aux pratiques des personnes impliquées.



Figure 5 : Canot pour traverse sur la glace (au centre), en bois massif, une embarcation centenaire, présent au Centre d'interprétation du village Notre-Dame-des-Sept-Douleurs sur l'Île-Verte (Photo de Maude Tremblay 2012).

La construction de canots à glace utilisés à l'automne, au printemps et même à l'hiver pour relier des gens en passant le fleuve englacé constitue un exemple intéressant d'inventivité et d'adaptation qui transforma d'une certaine façon l'horizon d'une pratique. Selon les variantes, le canot à glace présente des signes d'inspiration hétérogènes et parvint à répondre singulièrement aux défis de conditions de navigation particulières rencontrées dès le début de la colonisation, en plus de remplir des fonctions variées : transport de personnes, d'animaux, de biens et d'autres choses pour

le travail, les loisirs et divers rites. Seulement à Notre-Dame-des-Sept-Douleurs (ND7D), en 2013, sur l'Île Verte, où on a eu recours à ce genre de canot, on en trouve encore trois variantes qui sont toutefois hors d'usage (voir l'une d'elle en figure 5 à la page précédente). Actuellement, des modèles transformés de ces types d'embarcations pour naviguer en hiver à travers les glaces du fleuve sont utilisés pour des activités de sauvetage ou des courses. La pratique du canot à glace est d'ailleurs entrée en février 2014 au registre du patrimoine culturel du Québec en tant que patrimoine immatériel.<sup>28</sup> Cette reconnaissance ne paraît cependant pas concerner directement la construction de l'embarcation selon des méthodes artisanales particulières.

Pour approfondir cet aspect, certains documents incontournables permettent d'apprécier des chantiers en action. Deux films de Bernard Gosselin, *César et son canot d'écorce* (1971) et *Le canot à Raynald à Thomas* (1980), ainsi qu'un film de Gauthier (1976) *Le canot de Gaspé* et un autre de Perrault (1968), *Les voitures d'eau*, puis de Perrault et Bonnière (1997) *Le Jean Richard* permettent d'apprécier le travail d'artisans d'expérience tout autant que la sensibilité des relations immanentes à leur expérience d'un chantier<sup>29</sup> artisanal et à l'expérimentation de quelques alliances socio-naturelles locales en phase de construction de types d'embarcations aux horizons culturels spécifiques : un canot traditionnel Attikamek, deux canots des gens de l'Isle-aux-Coudres, un canot de Gaspé et une « voiture d'eau ». Y sont présentées à grands traits les stratégies spécifiques de sélection, de cueillette, de traitement et de transformation du bois nécessaire à la construction en vue d'assurer les qualités appropriées pour les choses fabriquées. Si les événements que les films donnent à rencontrer en disent peu quant à l'horizon des pratiques dans lesquelles celles-ci s'insèrent autrement qu'en ce qui concerne l'environnement naturel de leur expérimentation, les pratiques qui y sont montrées cadrent sur plusieurs de leurs aspects majeurs à la définition de ce qui caractérise une pratique artisanale selon Fortier (1980).

Les artisans présentés dans les films sont les maîtres d'œuvre de toutes les étapes de la réalisation de leur projet de construction. Les produits des pratiques qu'ils présentent pourraient être destinés à des membres de l'entourage des artisans et leur travail,

---

<sup>28</sup> Pour plus d'informations, il est possible de lire la rubrique à ce propos sur le site du gouvernement du Québec au <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/> (consulté le 19 février 2014). Pour comprendre mieux les pratiques et « l'histoire » du canot à glace, *De l'eau glacée dans les veines*, le film de Cimon Charest (2010) est aussi un *must*.

<sup>29</sup> Chantiers fort probablement suscités par le réalisateur.

tel qu'exposé, relève de productions non standardisées et sujettes de divers gestes et expressions propres à une production « unique » et personnalisée même si elles reprennent les lignes de modèles d'embarcations connues. Un modèle que Fortier (1980) distingue radicalement de la production en fabrique où s'impose une volonté de standardisation de la production : standardisation justifiée par une volonté de rentabilisation financière d'investissements inhérents à de tels modèles d'organisation de l'activité « productive ». L'organisation du travail de l'artisan et de la pratique artisanale différerait alors du travail en fabrique. Tout de même, ces frontières édifiées entre l'activité en chantier artisanal et en fabrique ne sont probablement pas toujours absolument tranchées.

Les « frontières » entre les mondes sont par exemple mises en question dans des contextes où l'usage des bateaux s'inscrit dans des réseaux « industriels » et où les ressources nécessaires à la construction sont difficilement accessibles sans passer par des « marchands », tout comme dans les cas de productions où se pose intensivement le problème de la rentabilisation des activités, notamment à cause de la sujétion au crédit et la dépendance aux commerces avec des oligopoles. Le partage et l'étendue des rôles et tâches inhérentes aux chantiers (ex. : charpentier(s), perceur(s), voilier(s), équarisseur(s), cordier(s), poulieur(s), étoupeur(s), calfat(s), sculpteur(s), scieur(s), fondeur(s), peintre(s) barbouilleur(s)), goudronnier(s), chauffeur(s), ouvrier(s)) dans le cadre de chantiers impliquant des pratiques artisanales rappelle aussi sur certains plans l'organisation du travail en fabrication industrielle. Quoiqu'il en soit, il semble que ce soit moins quant aux méthodes de construction en elles-mêmes que se caractérisent plus souvent les pratiques artisanales, que par les médiations des pratiques qui les suscitent, ainsi que les relations affectives à un milieu qu'elles manifestent en contexte, tout comme l'engagement révélé envers lui. Certains savoirs artisanaux s'insèrent par exemple localement dans des calendriers ethnoécologiques intégrant même plusieurs pratiques « productives » locales (voir annexes 1 et 2) dans lesquels sont vécues des alliances et des stratégies présentant un souci potentiel, voire nécessaire, à l'égard de l'évolution des entités interagissant dans l'environnement de la pratique et des mondes concernés.

Si l'on s'en tient à aborder une relation, en tant que cas de figure, qui est intimement liée au processus de construction d'embarcations, mentionnons qu'il est par exemple

courant que soit considéré l'hiver comme une période appropriée pour procéder à la coupe de bois au Québec. À cette période, la croissance des arbres est au ralenti. Le bois nécessaire peut par exemple être choisis au temps de la chasse, à l'automne par exemple, lorsque les chasseurs parcourent la forêt. Pour la cueillette, les conditions enneigées de l'hiver facilitent les déplacements. Elles permettent aux personnes et à ce qu'elles emportent de glisser et d'être portés sur la neige. La circulation et le travail en forêt l'hiver sont alors aussi plus aisés du fait de l'absence de moustiques et de feuillage. Enfin, une fois cueilli, le bois peut être laissé à reposer dans la neige ou être facilement porté et laissé au froid ou au frais. Une des raisons de l'importance majeure de la cueillette du bois en hiver résiderait dans le fait que le bois contient peu de sève à cette période où celle-ci redescend sous la surface du sol.

Des personnes rencontrées lors d'entretiens libres m'ont expliqué qu'en ce qui concerne la cueillette du bois, il serait préférable de le couper et de le cueillir à la nouvelle lune de février, soir près de son ultime « décroît » (nouvelle lune). Le bois est alors considéré « mort » et ne contiendrait à ce moment que peu ou pas de sève à l'intérieur. Le bois cueilli à ce moment n'est donc pas sensé « travailler » et se tordre. Ainsi, si la forêt existe, comme dans l'imaginaire occidental, en tant que frontière extérieure du monde (Harrison 1992), elle peut aussi être comprise comme source des matériaux et conditions vivantes de tout un patrimoine culturel dont font parties les embarcations en bois de construction artisanale, parmi un vaste éventail de productions culturelles matérielles.

On peut en déduire qu'un « souci » pour la forêt est donc une condition de l'avenir de certaines pratiques artisanales « productives ». Une attitude d'autant plus pertinente si l'on tient compte de la polyfonctionnalité des milieux naturels où adviennent et sont cueillis, voire coproduits, les matériaux « utiles » en situation de « pluriactivité » des acteurs et milieux culturels qui évoluent en relations avec eux. Paradoxalement, l'inclinaison à la polyvalence qui pourrait être associée à une forme de « capacité d'adaptation », telle que Breton (1981) l'attribue à certains mondes de pratiques artisanales, peut aussi être ce qui permet aux acteurs concernés de vivre « avec » des transformations qui sont susceptibles de leur faire perdre les conditions d'évolution des relations essentielles à l'avenir de leurs pratiques et « traditions » artisanales localement. L'expérimentation d'agencements singuliers à travers des pratiques

artisanales pose ainsi le défi ou le « problème » d'une relative maîtrise de soi intégrant des relations sacionaturelles tenant compte de la nature transitive des savoirs (Barth 2002). Les relations des artisans qui paraissent au moins potentiellement agir comme médiateurs de choses et de mondes peuvent donc ainsi être pensées comme participant de véritables machines sociales de production consciente et inconsciente de la « nature humaine » tel que l'affirme Hume D. (1946). Donnant lieu à la connaissance, voire à l'avènement des choses sujettes d'historicisation, la productivité qui leur est inhérente apparaît néanmoins tributaire des singulières potentialités intersubjectives qui s'expriment concrètement en situation.

En rusant des moyens dont ils disposent, les artisans et les constructeurs, qui « répondent » aux défis qui se posent en situation à travers des relations à leur environnement, « vivent » et expérimentent aussi l'évolution de leurs références et la relative transformation de leur milieu. On appréhendera ainsi, comme eux, dans l'espace et le temps, les articulations qu'ils conçoivent dans leur monde avec leur(s) pratique(s) afin de comprendre leur évolution respective à travers la construction navale tandis que le sens et les avènements qui jalonnent celle-ci se font en négociation avec d'autres mondes, pratiques et dispositifs. Ultimement, à partir de là, on peut toujours considérer les artisans comme participants eux-mêmes à la production de certaines manières d'être et de vivre où le social existe et se figure en étant naturalisé et le naturel en étant socialisé (Pineault 2009). Une posture qui invite à apprécier l'expression concrète des formations de la vie sociale et culturelle que les artisans et / ou leurs destinataires et / ou concepteurs expérimentent et favorisent à travers leurs relations dans leur environnement dans une perspective de coévolution.

En ce sens, autour de la pratique de la construction navale qui a évolué dans la Vallée du St-Laurent à travers des alliances plus ou moins sujettes d'ambitions locales, se développèrent des clans (Brisson 1983). Dès le 17<sup>ième</sup> siècle à Québec, des familles de constructeurs « canadiens » se partagent les « privilèges » associés aux constructions navales sollicités par les compagnies et l'État impérial français. Les savoir-faire artisanaux des artisans ne sont donc pas transmis à n'importe qui. L'hérédité professionnelle est chose courante dans le milieu et les familles de constructeurs s'allient sur plusieurs plans (Brisson 1983). La transmission des savoirs à des membres de la famille ou à des proches y est favorisée. Une fois initiée, les artisans peuvent



devenir à leurs tours initiateurs. Il n'est pas rare que les descendants des familles d'artisans se marient ensemble.

Le modèle de la famille souche autoritaire et inégalitaire (Todd 1983) caractérisé par la transmission indivise du patrimoine (héritage) à un seul enfant est alors une convention majeure parmi les habitants de la Nouvelle-France. La structure de celle-ci suggère la reproduction des activités « économiques » et domestiques sur lesquelles la famille trouve ses assises, favorisant la reproduction de l'insertion hiérarchique de la famille dans l'ordre des structures sociales plus étendues qui lui accorde droits et privilèges. Dans un tel cadre, il apparaît tout-à-fait cohérent que la transmission et l'apprentissage des savoirs rattachés à une pratique artisanale ouvrent la voie à l'apprentissage de toutes les choses impliquées dans la pratique (Fortier 1980). Cette perspective n'aurait par contre pas la cote dans des cadres industriels (en fabrique), où en contexte d'apprentissage, la communication et l'expérimentation de savoirs seulement parcellaires auraient été plutôt valorisés jusqu'au 19<sup>ième</sup> siècle (Fortier 1980). Mais cela ne vaudrait-il pas d'être nuancé en fonction de la position des « acteurs » dans les contextes de leurs pratiques, en tenant compte de leur manière de concevoir leurs activités à travers des « réseaux » de relations et de les penser et vivre dans le sens d'une certaine trajectoire, d'un engagement, voire d'une projection dans une forme de « tradition » ?

Dans tous les cas, dans la charpenterie artisanale comme dans plusieurs autres métiers appris dans une perspective « traditionnelle », il faut plusieurs années avant « d'acquérir » son métier. L'engagement dans la longue durée peut donc être tenu pour une condition potentiellement très importante au « développement » de la pratique artisanale, et cela d'autant plus qu'en ce qui a trait à la transmission des savoirs concernés dans les milieux habitués et disposés à de telles pratiques, certains témoignages de marins indiquent que les savoir-faire des artisans ont été couramment l'objet d'un culte du secret. Désagnés (1977) fait mention dans *Les goélettes de Charlevoix*, de ce genre de réserve dans le contexte du travail d'élaboration des lignes d'un bateau goélette à l'époque de leur « règne » sur le St-Laurent. Pour produire celles-ci, les charpentiers auraient d'ailleurs eu coutume de s'isoler parfois pendant plusieurs jours.

Selon Désagnés (1977), cette habitude, dont le tabou a été brisé dans le film *Les voitures d'eau*, a été fonction d'une volonté de conservation de certains privilèges, notamment pécuniaires, mais n'empêchait pas les personnes les plus motivées d'apprendre les savoirs « secrets » en observant et en expérimentant. Vous dire que le traçage de plan sur papier n'avait pas cours dans la culture de la construction artisanale des villages de l'estuaire, même après la poussée d'alphabétisation suivant l'industrialisation de la fin du 19<sup>ième</sup> siècle, ne gâchera pas le secret des « maîtres » charpentiers « canadiens ». Fait original par rapport aux pratiques actuelles qui comprennent le recours à des plans sur papier, le travail de construction des artisans charpentiers était en effet plutôt conçu avec le façonnage de demi-coques à l'échelle<sup>30</sup> (voir figure 6) par lesquelles les artisans mettaient en plan les lignes du navire à construire.



Figure 6 : Demi-coque réalisée par M. Dion, artisan de St-Valérien.

La demi-coque (environ 170 cm) est montée sur une planchette d'exposition.<sup>31</sup>

À brève analyse, « le » monde des pratiques artisanales, et par extension le fleuve et son environnement, ne se révèle pas être la demeure d'une seule éthique et humanité avec « (...) ses manières de penser et de sentir, ses modes de vie et ses modèles symboliques. » (Volant 2003 : 87). Insister sur la reconnaissance de possibles séparations qui seraient constitutives des expériences singulières du monde et des

---

<sup>31</sup> Montréal par François Leblanc, menuisier général et charpentier de petites embarcations de construction « traditionnelle » (« classique ») amateur résidant à Rimouski.

choses localement facilite l'appréciation des contrastes entre les pratiques et situations culturelles rencontrées et permet de comprendre aussi les agencements singuliers qu'elles produisent *in situ*. Autant ces contrastes qui suggèrent des différences et singularités ne supposent pas nécessairement une complémentarité entre les réalités ou mondes perçues et expérimentées, autant les différenciations immanentes à leur avènement ne se présentent indubitablement comme des faits de coopération qui laisseraient l'une ou l'autre inchangée.

### *Des mondes entre différences, alliances et conflits*

Durant la revue des écrits, j'ai constaté que les pratiques artisanales qui ont fait l'objet d'une attention approfondie de la part de chercheurs en histoire, ethnologie ou anthropologie sont très souvent des pratiques manifestant un haut degré d'insertion dans des activités mercantiles et capitalistes, et pour lesquelles la construction joue un rôle spécialisé. Cette approche n'engage généralement pas une analyse critique des rapports qui ont institué et poussé à de tels types d'insertion. Ainsi, les grands chantiers et toutes les activités connexes qui figurent dans les registres officiels sont régulièrement considérés comme étant le cœur et la totalité de la culture maritime de la Vallée du St-Laurent. Les registres des ports ne traitant que des embarcations de forts tonnages, ils ne permettent pas d'obtenir un portrait complet. Il est pertinent de voir au-delà.

Comme on peut le constater sur la photo de la figure 7 (à la page suivante), la vie maritime, même autour de ports majeurs, implique des embarcations de toutes sortes et de dimensions variées.<sup>32</sup> Les sources et les travaux existants, ethnohistoriques en particulier, ceux de Le Querrec (1977), Franck (1984), Rioux (1957, 1965), Bélanger (1985), Gauthier (1979) et Perrault (1985) laissent également entendre les échos d'une certaine forme de diversité culturelle dans les pratiques, voire à tout le moins des

---

<sup>32</sup> À la fin du 19<sup>ième</sup> siècle, selon Dorion, Dubé et Lauzon (1996), les chantiers maritimes du St-Laurent produisent, souvent en phase avec les desseins et les entreprises de l'empire, « (...) une douzaine de différents types de navires : le navire marchand, ou ship, le bateau à vapeur, le brick, le brigantin, la goélette, la barge à voile, le senau, le barquetin, le cotre, le « sloop », la chaloupe, le chaland. » (121) Une liste à laquelle il faudrait ajouter les canots et un paysage élargi de variantes et un certain nombre d'autres types (ex. : gaspésienne, crabier, cordier). Il n'existe aucun ouvrage de synthèse des constructions artisanales de la Vallée du St-Laurent. Les travaux sur le sujet ont eu tendance à ne pas aborder ensemble les embarcations de différents formats et usages, sauf dans les monographies de mondes culturels locaux. Un tableau des traits de bateaux de fort tonnage présenté par Marciel Reid est inséré en annexe 6.

agencements variés répondant certainement de conditions, sensibilités et défis vécus localement. Mais malheureusement, les principaux intéressés, dont les acteurs locaux des pratiques artisanales concernées, n'auraient qu'exceptionnellement, tout au long de l'histoire depuis les débuts de la colonisation, pu exprimer sur papier ou sur bande leurs expériences culturelles dans toute leur complexité. Jusqu'au milieu du 19<sup>ième</sup> siècle, la majorité de la population est toujours analphabète, à la fin du 19<sup>ième</sup> siècle, le taux d'alphabétisation ne dépasse pas 50% parmi les ouvriers. (Verrette 2002) C'est dans ce contexte que notre effort d'interprétation des expériences et des « possibles » culturels maritimes investissant les signes de cette diversité d'expérimentations pratiques dans l'histoire tentera de dégager des aspects intéressants et posera un regard critique sur les expériences culturelles maritimes et ses récits dans « l'histoire ».

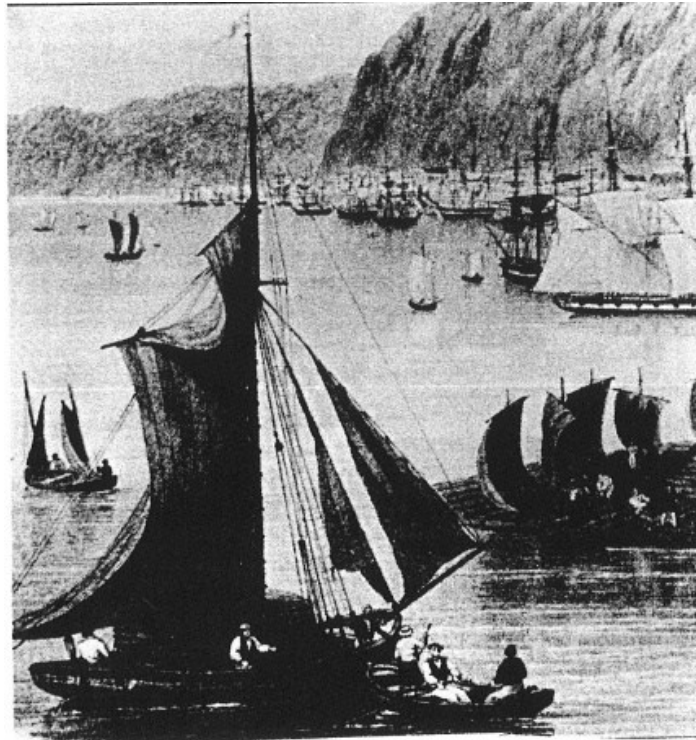


Figure 7 :Sloop, chaloupes, « cajoux » et grands voiliers en bas des caps à Québec.

DeVolpi (1971) dans Bélanger (1985).

Pour les habitants de la Vallée-du-St-Laurent, les types d'expérimentations des néo-américains (européens, dont en grande partie les Français, devenus « canadiens »), qui accompagnèrent notamment le développement du modèle seigneurial et la présence du régime français dans la Vallée du St-Laurent, contribuèrent à jeter les bases de références majeures d'expériences sociales, politiques et culturelles « productives » qui

devinrent sur certains plans des repères de divergences ou de complémentarités en regard des perspectives de développement mercantile et capitaliste localement. En régime seigneurial, par exemple, l'accès à la terre était facilité et n'était pas conditionnel à une compensation en argent. La personne (sujette du roi) devenant responsable d'un lot devait généralement, une fois la terre mise en culture, rétribuer son seigneur en nature et participer à certaines tâches (corvées) et événements dans la seigneurie à laquelle elle appartenait. Sous ce régime, tout de même inégalitaire (Grenier 2012) et de droit divin, le travail des censitaires, principalement paysans, s'insérait dans une dynamique qui favorisait l'autosatisfaction des « nécessités » de la vie par les activités de confection, de capture et de production.

Selon un point de vue capitaliste ou marxiste, il est vrai que les personnes vivant cette situation se trouvent, sur certains réseaux, en position de faiblesse et peuvent se réclamer de certaines formes de pauvreté selon le cas. Une « lecture » ou condition qui continuera d'exister beaucoup plus tard au 20<sup>ième</sup> siècle et encore aujourd'hui, sans nécessairement être accompagnée d'une volonté d'affranchissement ou de dépassement, et ce, malgré les injustices et les périls dont elle assume la reconnaissance sur un plan social, environnemental et humain. Il serait peu pertinent pour nous ici de contenir en bloc les réalités qui nous intéressent dans une telle lecture, d'autant que dans le contexte du terrain de la présente recherche, c'est principalement à travers les expériences contemporaines rencontrées que le passé, l'ancien, les mondes devraient prendre sens ou non.

Ce mode ancien de relations à la terre (agricole) et à l'environnement, notamment marin, quoique ce soit au prix d'efforts souvent remarquables, et cela en situation de sujétion, induisait une bonne part de production résidentielle (Verdon et Roy 1994) dans les unités (fermes) familiales. Certaines localités vivaient en quasi-autarcie comme cela se passe à l'Isle-aux-Coudres au début du 18<sup>ième</sup> siècle (Le Querrec 1977 : 20). Une condition à laquelle contribuait le fait que la pratique de la pêche soit « théoriquement libre en milieu seigneuriale en Nouvelle-France » et de la chasse qui était permise dans le périmètre des terres octroyées et ailleurs où elle était l'objet de peu de contrôles (B. Grenier 2012). La disposition de moyens de capture, de transformation et de production parmi les habitants, tout comme l'accès à des milieux naturels « riches » et peu affectés par les activités humaines favorisait cette dynamique qui pouvait concorder à une

relative autosubsistance dans laquelle l'environnement « naturel » (faune et flore locales) est mis à contribution. Les embarcations et leur construction jouaient là un rôle. Dans certains milieux, notamment ruraux, peu d'argent circule et les détenteurs de capitaux sont peu nombreux. Une rareté qui peut s'expliquer par les coûts, conditions et limites d'accès au crédit ainsi que par les processus de développement inégalitaire du capitalisme en général.

Dans ce contexte, nombreuses sont les embarcations qui s'insèrent dans des expériences qui souscrivent à des organisations du temps complexes et adaptées aux opportunités ou exigences de l'environnement social, naturel, politique et culturel. Le calendrier écologico-culturel (voir annexe 1), extrait d'une recherche effectuée par Richard Gauthier (1979) à propos de la place du canot de Gaspé<sup>33</sup> dans la vie traditionnelle à Bonaventure, montre bien par exemple comment la construction du canot durant l'hiver prépare des activités vitales (salarisées et de subsistance : la drave, la construction de camps et les cueillettes, la pêche et la chasse) qui sont effectuées respectivement au printemps, à l'été et à l'automne.

La construction du canot marque le temps localement. Gauthier (1979) mentionne par exemple : « La préparation du canot au printemps, l'entreposage à l'automne, correspondent à des rites de passage entre l'hiver et l'été. Le canot libère l'homme de l'emprise de l'hiver pour le replonger dans ses activités vitales; une fois la saison terminée, lorsqu'on le retire de l'eau, il marque le commencement d'une période de repos. » (59) Comprenant la coexistence et certaines collaborations avec des pratiques qui suggèrent une forte insertion dans le système capitaliste, dans plusieurs situations et sous plusieurs rapports déterminant, comme le cas présenté par Gauthier (1979) qui est un bel exemple où la construction s'insère dans une temporalité enracinée dans un mode de vie pluriactif qui ne correspond pas avec ce qui conviendrait dans l'ensemble aux seuls modes du monde industriel favorisant une forte séparation et spécialisation des activités du travail. Une posture qui, d'ailleurs, pourrait avoir toujours coexisté dans certains contextes avec les entreprises et systèmes industriels qui ont aussi intégré des pratiques de construction navale.

---

<sup>33</sup> Le canot de Gaspé est un long canot (plus de vingt pieds) construit en bois massif et bordé à clin. Il est conçu pour naviguer en rivière en montant ou descendant le courant. Propulsé à l'aviron et à la « pôle » (sorte de perche), il est apprécié pour la pêche au saumon et pour rejoindre des territoires de cueillettes et de chasse.

Localement, selon cette logique, et de manière particulièrement évidente en milieu insulaire, c'est une variété d'embarcations qui participent aux activités multiples des sociétés littorales : transport de personnes et de biens, pêches côtières, cabotage sous contrat ou cabotage pour écouler des produits de la ferme, et ce, dans des temporalités souvent bien spécifiques (voir annexe 2). La navigation et par le fait même la construction navale coopèrent de même potentiellement dans une forme hybride d'économie. Dans sa monographie sur la vie maritime à l'Ile-aux-Coudres, Le Querrec distingue une dizaine de types de canots et voiliers qui furent en usage en milieu insulaire au XVIII<sup>e</sup> siècle (annexe 3). Parmi ceux-ci, des barges, des canots d'écorces, des canots monoxyles, des canots d'été, des canots d'hiver, des goélettes, des chaloupes et tape-cul.

La participation de certains bateaux de bois à une forme hybride d'économie est aussi remarquée et documentée par M. Côté de Trois-Pistoles, un passionné de bateaux de bois ayant laissé à la société d'histoire de son village un imposant dossier sur le sujet.<sup>34</sup> Pour les agriculteurs et les familles de navigateur(s) de la Vallée du St-Laurent, le cabotage le long des côtes permettait de rejoindre d'autres villages et villes en vue d'écouler des surplus, aussi appelé « butin »<sup>35</sup> (Le Querrec 1977) et ainsi d'obtenir un apport économique complémentaire (argent, objets ou denrées) à d'autres activités économiques auto-productives lorsqu'ils en pratiquaient.<sup>36</sup> Des navigateurs et leurs petits équipages, instruits par l'expérience traditionnelle de plusieurs générations (Cannon 1942), pratiquaient aussi le *tramping*, c'est-à-dire qu'ils sillonnaient sur l'eau à la recherche de biens à échanger (Normand 1997).<sup>37</sup> La monographie de Jacques Le Querrec parle aussi de l'insertion d'embarcations de bois dans l'opération d'un

---

<sup>34</sup> Le dossier n'est malheureusement pas daté, mais concerne la vie maritime impliquant les goélettes aux 18<sup>ième</sup> et 20<sup>ième</sup> siècles. Société d'histoire et de généalogie de Trois-Pistoles.

<sup>35</sup> Biens appropriés ou acquis par une personne.

<sup>36</sup> Normand (1997), dans une étude de la batellerie du port de Québec au 19<sup>ième</sup> siècle signale que les petites goélettes circulent des milieux ruraux vers les villes avec du bois, des patates, de la volaille et rapportent en sens inverse de la marchandise générale, dont des produits usinés. L'historien Bouchette, en 1815, témoignait déjà en ce sens : « Les goélettes de Kamouraska sont bien connues à Québec pour les grandes quantités de provisions qu'elles y déchargent : grains, bétail vivant, volailles, beurre, sucre d'érable, etc. Beaucoup de planches et autres bois de construction. » (3) Lorsqu'ils contractaient des dettes envers les marchands, les agriculteurs et les caboteurs utilisaient même parfois des produits de la ferme qui servaient à en faire le paiement (Franck 1982, Normand 1997).

<sup>37</sup> Les goélettes de 31 à 55 tonneaux, qui auraient intensément participé à ces trafics au 19<sup>ième</sup> siècle, auraient manifesté tout particulièrement la polyvalence de fonctions qu'on associe aux manifestations les plus originales de la culture maritime de plusieurs acteurs du fleuve (Normand 1997).

système de troc, nommé *trade* par cabotage,<sup>38</sup> entre les habitants des villes et villages du fleuve et de ses estuaires (voir annexe 4).

La pragmatique des réseaux d'échange relevé ici semble différer à la fois du capitalisme et des dynamiques d'entraide régulièrement associées à la vie paysanne manifeste dans les milieux ruraux de l'Amérique du nord-est. Sur certains plans, nous sommes en présence d'une expérience économique dont les modalités pouvaient servir d'alternatives ou de voies de résistance à des pratiques économiques impérialistes. Le *trade*, par exemple, que l'on peut distinguer de la pratique du paiement « en nature » qui servait à honorer des dettes, se fondait sur le principe « d'échange réciprocity » sans argent (Le Querrec 1977).

Dans la ceinture des réseaux qui s'entretiennent et se développent dans la Vallée du St-Laurent et au-delà, on imagine facilement que des choses, non seulement des « biens », mais aussi des informations, idées, histoires et personnes entraînent par la navigation dans la production d'un espace de relations culturelles sur le territoire. La navigation permet en fait plusieurs expériences de socialisation d'ordre varié, un peu partout sur le territoire. Celles-ci pouvant être tendues, festives, banales et même douloureuses ou brutales lors de bagarres qui auraient été courantes à certains lieux de convergence. Gérard Harvey, dans sa biographie, parle pour sa part également des « amitiés » entretenues dans chaque port : « Ainsi de voyage en voyage, de villes en villages et d'année en année, les amitiés naissaient et les amours aussi, presque dans chaque port, une amie nous attendait, ce qui, ma foi, était une assez bonne compensation à notre isolement coutumier. » (Harvey 1974 : 86).

Sans lier sa thèse à cet espace de relations sensibles qui pourtant traduit l'existence de réseaux complexes et riches d'expériences de rapports relativement singuliers et originaux, mais non dépourvus d'un esprit de « concurrence », Picard (1984) a caractérisé les limites de la construction de l'espace maritime perçu par les gens qui habitent la Vallée du St-Laurent au cours de l'histoire récente de la Vallée du St-Laurent. D'après Picard (1984 : 1) : « Alors que les Canadiens anglais et les Américains de la région des Grands Lacs ont toujours privilégié le St-Laurent comme porte fluviale ouverte vers les autres pays, on remarque que beaucoup de Québécois l'ont plutôt

---

<sup>38</sup> Le cabotage désigne la navigation qui s'effectue près des côtes. Cette pratique est aussi associée à des pratiques d'échange, de commerce et de transport.



considéré depuis 1760 comme une mer intérieure, comme une voie de communication et de transport entre les diverses communautés établies sur ses rives » Un tropisme de la perception observé qui pourrait s'expliquer par l'intensité et la spécificité des relations « internes » à la société qui se constitue avec le fleuve et l'estuaire. Plusieurs expériences de vie locales rapportées laissent effectivement entendre que des personnes dans certaines localités vivent carrément dans et du fleuve.

Mais il ne faudrait pas sous-estimer l'impact de l'encadrement politique inhérent aux politiques impériales dans la production de cette perception spatiale. Toutes les structures et politiques impériales imposèrent certaines limites et, par le fait même, constituèrent certains seuils à l'horizon des expériences possibles via les espaces maritimes « passant » par la Vallée du St-Laurent. Après sa conquête, par exemple, la couronne anglaise et ses princes marchands voulurent évidemment tirer avantage de leur position de force dans le commerce international et intercontinental. Leur stratégie ne sera pas d'éliminer les habitants locaux, mais de les contenir dans les termes d'une identité convenable, gérable et même « folklorique » ou de les intégrer sous des paradigmes exogènes et parasites. Ceux-ci deviendront, entre autres, une main d'œuvre bon marché et des acheteurs de biens de consommation.

Même si le territoire de navigation des habitants et navigateurs de la Vallée du St-Laurent dépasse dans plusieurs situations les réseaux de cabotage reliant des localités sur ses côtes et embrassant la Gaspésie, la Côte-Nord, le Saguenay et le fleuve jusqu'à Montréal et rejoignant les ports des Grands Lacs<sup>39</sup>, une domination sociale et politique s'exerce sur les habitants « canadiens ». Les colonies sont intégrées à l'économie de la métropole, mais elles le font de façon subordonnée et ancillaire (Bourque et Légaré 1979).<sup>40</sup> Dans son mouvement de conquête, l'Angleterre développe, dans ses colonies,

---

<sup>39</sup> « Quelques goélettes du St-Laurent connurent des jours de gloire dans les années 1800. Plusieurs naviguèrent dans le golfe du St-Laurent, allèrent à Terre-Neuve, St-Pierre et Miquelon, et plusieurs ports des provinces maritimes, (...) d'autres pointèrent leur proue vers le Portugal et l'Argentine, la Jamaïque... Bordeaux... ». Plusieurs allèrent rejoindre les mers du sud, telle une petite goélette de 93 pieds construite à Grondines (la Régina), qui lors d'un voyage quitta Québec en 1884, menée par Xavier Cloutier de Château-Richer, pour rejoindre Buenos Aires avec un chargement de bois de D.J. Maguire. (Côté : dossier d'archives non-daté - probablement décennie 1980). Les marins et capitaines étaient quant à eux susceptibles de naviguer encore « plus loin » (ex. : Bombay, Liverpool, Cap of Good Hope, Tampico, Calcutta, etc.) puisque certaines routes n'étaient pas accessibles aux armateurs « canadiens ». Ces voyages internationaux et au long cours se faisaient dans des conditions souvent difficiles, comme le révèle le récit de dix années de navigation d'Élzéar Boulanger placé en annexe 5.

<sup>40</sup> Une volonté de contrôle qui s'exprime sans ambiguïtés à travers certaines lois anglaises : « (...), jusqu'en 1849 » par exemple « les Actes de Navigation confèrent un avantage certain à la marine

un marché captif pour écouler, par la consommation de masse naissante, les produits issus de l'industrialisation, en plus d'un accès à certaines matières premières peu ou pas disponibles en Europe. De grands chantiers seront sollicités par l'empire et ses marchands dont les entreprises favoriseront l'émergence de chantiers de moyens et petits bâtiments dans les villages du fleuve et l'estuaire et jusqu'aux Grands Lacs où les embarcations sont utilisées depuis longtemps.

Québec devient dans ce mouvement un des sites importants de production de navires transatlantiques au 19<sup>ième</sup> siècle. Pôle majeur de la construction navale britannique au 19<sup>ième</sup> siècle, les Anglais y posséderont neuf chantiers navals sur dix. La ville de Québec viendra à compter jusqu'à près de 40 quais, s'étendant de la rivière St-Charles jusqu'au-delà de l'Anse au Foulon à l'ouest de l'actuel pont de Québec. Les rives de Lévis, en face, compteront aussi de nombreux quais. Plusieurs rivages de la région sont ainsi monopolisés par de grandes compagnies. L'intensification des activités de l'industrie de la construction navale naissante contribue à l'émergence d'une classe ouvrière à majorité « canadienne », composée aussi d'Irlandais, qui forment ensemble un prolétariat d'usage et de réserve pour les capitalistes.

À la pauvreté rurale s'ajoute la pauvreté urbaine. Les personnes associées à cette classe en ville se concentrent dans certains quartiers de misère : St-Roch, le Faubourg St-Jean et les quartiers du port vers l'ouest, aujourd'hui le petit Champlain (Dumont 1993). Au milieu du 19<sup>ième</sup> siècle, Québec, qui est un pôle maritime important pour les réseaux d'activités maritimes de l'est de la Vallée du St-Laurent et de l'impérialisme anglais, est une ville habitée par une très forte concentration de gens de mer. (Dumont 1993)

Selon Pierre Perrault (1985) les stratégies de contrôle britanniques puis anglo-américaines et anglo-canadiennes à l'égard de l'évolution de la situation des « Canadiens » puis « Québécois » s'insèrent dans la réalité sociale et politique des habitants de la Vallée du St-Laurent comme une manifestation sans équivoque d'impérialisme culturel. Comme les premiers peuples « amérindiens », toujours selon Perrault, les « Canadiens » se sont fait vendre des miroirs contre leurs savoir-faire, leurs terres et les manières d'être qu'ils ont développées à force de s'entretenir d'histoires et

---

britannique » en vigueur depuis 1651 « (...) ils empêchent l'accès des ports anglais aux navires étrangers et garantissent à la marine nationale le monopole du commerce avec les colonies. » (Champeyrache 2011 : 131) .

de territoires et de produire leurs propres références en situation d'expérimentation. Dans *De la parole aux actes*, Pierre Perrault (1985) dénote les forces en présence en situation de rupture manifeste entre les dynamiques culturelles plutôt « traditionnelles » impliquant des pratiques artisanales portées vers une relative autosubsistance tributaire de la production résidentielle et de son inscription dans divers réseaux, laquelle étant « enracinée » localement et rendant possible une aspiration à plus d'autonomie versus une perspective de « développement » sujette des stratégies de développements capitalistes impliquant la reproduction du capital et des « autres » intérêts des classes « conquérantes » et colonisatrices.

Perrault (1985) fait un constat à l'effet que la soumission et l'accès au capital deviennent eux-mêmes, dans certains contextes, principes d'historicité, mais aussi d'aliénation. Dans cet extrait des *Trois navires*, préfaçant le livre *Marins du St-Laurent* du capitaine Gérard Harvey (1974) (un texte présenté plus tard dans *De la parole aux actes* (1985)), il traduit avec émotions la fatalité qu'il observe dans le changement culturel qui advient localement :

« Dans cet amour inassouvi de la terre, dans cette fougueuse tentative d'identification à l'argile, ces gens de rien ont investi leur misère. Et si la misère ne rapporte pas de dividendes, il se peut qu'elle donne aux coupables autre chose que de beaux remords. Et maintenant qu'ils n'ont plus rien à sauvegarder, ils découvrent avec stupeur que leurs fils méprisent leur combat, ils découvrent en dernière instance qu'ils sont rachetables (même leur misère, même leur courage) comme autrefois ont été corvéable. Et ils s'engagent. On dirait qu'ils n'ont plus la force de résister à l'argent qui les sollicite et ne leur pardonne pas. Trop pauvres pour refuser de vendre trois cents ans de peine et de misère, ils deviennent locataires d'un pays qu'ils ont eux-mêmes défrichés. Et ils s'en trouvent pour penser qu'on me persuadera de pays en m'offrant la possibilité de travailler, parfois, à Ottawa, en français ! La belle affaire !!! Et pendant ce temps, par la force des lois et de l'argent, peu à peu, en douce, ils m'éliminent du fleuve et de la terre et de la forêt et du pain et des pauvres. » (120)

Selon Perrault (1985), les agents médiateurs « magico-religieux » de la société « canadienne » (française) ont été, dans ce mouvement d'aliénation, substitués par des agents médiateurs « socio-économiques » à la solde des entreprises capitalistes. « C'est le *foreman* qui est aujourd'hui au sommet de notre structure sociale populaire. L'un (le curé) travaillait pour Dieu, payé par les hommes. L'autre travaille pour un bon boss, payé à même le salaire des ouvriers. Les pauvres restent pauvres et les colonisés recherchent des alliances, vainement... » (202) La crise que conçoit Perrault reprend donc le fil conducteur d'une analyse sociologique critique, de la domination des intérêts de classe impérialistes et capitalistes français, anglais, anglo-canadiens et américains dans le champ de la navigation et du commerce international impliquant les gens et les territoires de la Vallée du St-Laurent.

Afin d'éviter de caller une image des mondes impliquant des pratiques artisanales et de leurs « acteurs » qui reviendrait à les identifier à des présences passives et froides, il importe de rappeler que le dédain d'une posture de sujet « dominé » et en tutelle entraîna des révoltes, des résistances, des critiques et autres manifestations exprimant des visions et des sensibilités divergentes de certains choix, orientations et dispositions politiques impérialistes et capitalistes dans l'histoire des « canadiens » (ex. : révoltes des Patriotes, révolte des pêcheurs, mouvements ouvriers). Celles-ci advinrent autant en milieu ouvrier, dont les chantiers navals furent des milieux d'émergence, qu'en milieu paysan, agro-marin, petit bourgeois ou marchand.

Dans des contextes où des « acteurs » locaux sont traités comme des sujets incapables d'autodétermination, invalides quant à l'interprétation et la conception de leur réalité, l'autodétermination et l'affirmation de soi en tant que culture deviennent un enjeu potentiellement important de l'évolution des mondes impliquant les pratiques artisanales concernées. La culture politisée peut effectivement devenir un moyen et un objet de résistance (Poirier 2004), mais suppose qu'une « culture » investisse le monde politiquement et que ce monde fasse place au dialogue et aux résistances. Les exigences de la vie de paysan, de navigateur ou de pêcheur dans les villages agro-marins (Emerson 1980), les habitudes et les modes individualistes inculqués par les alliances avec le « système » impérial, ainsi que les défis de la production, de l'assomption et de l'organisation de discours « alternatifs » (Harvey, 1974) pourraient avoir rendu ardues

les manifestations et les transformations en rupture avec les politiques et les discours dominants et contrariants.

Sous certains rapports toutefois, il faut le dire, l'autisme de la classe politique n'offre guère d'autre choix que la confrontation aux gens qui constatent la nécessité d'une affirmation « subjective » originale. Le film *Une installation à disposer...St-Yvon* (1983) de François Brault donne un exemple concret d'une expérience participant d'une « époque » célébrée de « l'histoire », qu'on peut associer à la révolution tranquille, qui n'a pas été tranquille, et où les gens d'un village agro-marin sont confrontés à une vision technicoscientifique de l'avenir de leur village agro-marin et de leur société de pêcheurs. Cette vision venait condamner à la disparition l'organisation sociale et culturelle locale. La réforme imposée ici aux villages côtiers de la Gaspésie et ainsi aux cultures, pratiques et mondes des habitants de ces villages, subordonnée aux attentes et priorités de certains capitaines d'industries et de la finance dont les États se firent les relais, s'annonçait comme suit :

« Le Bureau d'aménagement de l'Est du Québec, le BAEQ croit à l'avenir de la pêche maritime dans le territoire pilote mais à la condition que ses opérations soient centralisées en quelques endroits que nous appellerons « centre de pêche ». L'usine doit être située à l'intérieur ou près d'un centre urbain plus ou moins important, mais qui puisse satisfaire les principales aspirations des pêcheurs à l'urbanisation des pêcheurs et des ouvriers et les principales exigences de la vie moderne en ce qui a trait à la formation d'ouvriers qualifiés et leurs enfants. » (Entente générale de coopération Canada-Québec (26 mai 1969) lu par Garneau dans Brault 1983 : 1 min.)

La délocalisation des activités, écartant des expériences de vie pluriactives, valorisait la démobilisation de certaines alliances locales et engageait à de nouvelles formes de spécialisation du travail, à l'expérimentation de nouvelles tutelles contrariant les voies d'évolution des traditions locales, ainsi qu'à l'abandon de styles et de cycles locaux de « productions », d'activités et de transformations. Le changement global de dispositif choisi convenait de la désaffection de plusieurs savoirs (pouvoirs) artisanaux et traditionnels et par le fait même de leur potentiel apprentissage et transformation sur le

plan local. Pourtant, d'un point de vue local, l'efficacité des mondes « traditionnels » impliquant des pratiques artisanales n'était pas mise en doute par plusieurs des gens concernés. Au contraire, la menace portée contre eux semble avoir, par distinction, éclairée leurs qualités et les spécificités des sensibilités qui les sous-tendent.

Ce dernier cas présente bien l'équivoque entre l'expérience et la vision des habitants locaux et les choix annoncés par les gouvernements « centraux ». Localement, plusieurs pêcheurs signalent comment la pêche est toujours bonne et rentable<sup>41</sup>, tandis qu'à l'opposé, les gouvernements prétendent que non, tout en acceptant de subventionner par ailleurs l'achat de bateaux hauturiers dispendieux et très difficiles, voire impossible à rentabiliser ! Par surcroît, les gouvernements refusent que les pêcheurs du village agromarin de St-Yvon prennent en charge leurs installations portuaires et conçoivent une vision « évolutive » comme fatalité hors de l'économie réelle vécue. Face à tout cela, Céryce Côté, pêcheur du village rencontré dans le film exprimait ainsi son indignation :

« La disparition des pêches à St-Yvon c'est un moyen coup. C't'un moyen coup de cochon. On n'a jamais été consulté à ce sujet-là. Les gens qui ont fait ça y connaissent rien. Des intelligents (...) y'en vient des intelligents d'en dehors. Y's'pense ben fin, mais en réalité y'ont rien que la parole. Si y'avaient pris l'temps d'aller voir le monde d'la place avant d'faire une affaire de même. Prend'l'temps d'jaser avec un ancien pêcheur... Ça aurait pt-être ben donné d'autre chose. » (Côté dans Brault 1983 : 32 min. 05sec.)

Cet exemple rend bien compte des périls d'une position de sujétion dans l'orientation, voire « l'évolution » des « modèles » de pratiques culturelles « productives » et ainsi dans les processus d'élaborations normatives qui concordent à légitimer certains savoirs, agencements de relations et mondes. Pour apprécier les savoirs artisanaux, leur circulation et leur élaboration, on cherchera donc aussi à dépasser une analyse réductrice des pratiques qui les cernerait comme faits d'un champ industriel. À ce niveau, il ne faut pas oublier que la consistance de la pratique de la construction artisanale ne semble pas relever en propre de cette posture de spécialisation technique et

---

<sup>41</sup> Il y avait toujours 40 pêcheurs à St-Yvon au moment du tournage du film.

professionnelle, même si ce genre de posture a été expérimenté dans de nombreux contextes impliquant la construction navale. Les « modèles » d'agencements qui les impliquent sous-tendent des expériences, relations, références, évolutions et histoires singulières qui doivent retenir notre attention dans l'engagement d'une réflexion sur le « problème » des trajectoires « historiques » des cultures, « patrimoines » et pratiques qui évoluent par diverses expériences sociales politiques « littorales » dans la Vallée du St-Laurent.

En cohérence avec une conception de l'expérience des savoirs en tant que faits et voies d'expérience de médiations, les pratiques impliquant des savoirs artisanaux se présentent bel et bien comme des lieux d'exercice de pouvoirs. Il est donc pertinent que leurs modalités spécifiques d'exercice et d'évolution soient considérées, ceci afin de présenter une appréciation critique des productions et des réalités politiques « collectives » locales, nationales et internationales qui les concernent. Cette sensibilité, que la démarche de Perrault a fait valoir, c'est celle qui contourne et dénonce avec acharnement les pièges des discours « évolutionnistes » et « économistes », ceux-là même qui construisent des champs, structures et manières de voir cadrant avec les visions strictes de certains groupes d'intérêts. Appréhender les pratiques et les mondes impliquant des savoirs artisanaux invite dès lors à un effort de « décolonisation » des manières de penser les mondes culturels dans l'histoire (Viveiros de Castro 2009). Un des défis de cette recherche est de faire en sorte que celle-ci soit un lieu de passage à l'expérimentation d'un tel défi. Un dessein qui donne « lieu » à la culture et ouvre une dialogique portée vers « d'autres » possibles ou à tout le moins un questionnement à leur sujet.

Cette voie se rapproche d'ailleurs de la « mise en crise » associée à certaines pratiques de Perrault. À travers son travail d'artiste et documentariste, Perrault choisit en effet dans certaines de ces œuvres en particulier, de répondre à la crise sociale et politique, voire économique par la provocation d'une autre crise, une crise de la culture et de l'avenir des mondes et des pratiques, afin de voir s'affirmer et se déployer comme expressions « fondatrices », des références « relancées », voire fabulées, qui peuvent générer un nouveau regard ou une nouvelle perspective dans l'histoire quant aux expériences qui en sont constitutives. C'est le cas par exemple dans *Pour la suite du monde* (1962), *Les voiles bas et en travers* (1983) et *La grande allure* (1985).

Sa pratique mérite par le fait même d'être appréciée comme exercice de contre-pouvoir, et ce, même si les références auxquelles s'attachent Perrault et que relancent ses interlocuteurs ont aussi des ancrages et des racines rattachés à des expériences culturelles et des perspectives sociopolitiques advenues en contexte de développement impérial notamment. En cela, elle s'affirme en critique tandis que le cinéaste et poète porte prioritairement son attention aux singularités locales, les accueillant en insistant sur la capacité de « production » culturelle des habitants et personnes qui en sont les premiers interprètes, leur prêtant l'écran et l'oreille, ouvrant ainsi la possibilité d'intervenir pour changer l'ordre des choses et d'affirmer les attributs d'un autre ordre. En ce sens, ma recherche se place en continuité du travail de Perrault.



## ***Chapitre II : Méthodologie***

L'Introduction et le chapitre I font foi de la préparation du terrain de la recherche : l'Introduction met en contexte la recherche et présente les concepts et repères théoriques auxquels le chercheur a eu recours pour appréhender les savoirs et expériences rencontrés, alors que le Chapitre I explore des processus et des événements mineurs et majeurs qui constituent des références culturelles, sociales et historiques pour les mondes et les pratiques étudiées. Le présent chapitre, quant à lui, vise à exposer le déroulement de l'expérience de terrain ainsi que le choix des méthodes préconisées. Il permettra au lecteur de découvrir le processus de la recherche et ses implications pratiques dans la rencontre avec les artisans, leurs mondes et leurs pratiques.

### *Parcours et approche*

#### **Du courage de la volonté au courage de la patience**

La présente démarche a débuté sur les chapeaux de roues, inspirée par un déferlement d'images sensationnelles orchestrées autour d'un désir de réinterprétation critique de la démarche de mise en crise de Pierre Perrault dans son travail *Pour la suite du monde* (1962). Comme le cinéaste et poète, qui a fait revivre la pêche aux marsouins avec les habitants de l'Isle-aux-Coudres, j'ai désiré, avec un artisan, engager un chantier... C'est un sentiment d'urgence et un désir de « faire la différence » pour la transmission de savoirs artisanaux et traditionnels qui m'entraînèrent à me commettre de la sorte.

En 2010, avec un constructeur de bateaux traditionnels du Bas-du-fleuve, j'avais convenu de construire une baleinière traditionnelle inspirée de celles utilisées par les Basques : une construction exigeant la référence à des méthodes traditionnelles locales et dont l'artisan rencontré avait envie. L'ensemble du processus m'intéressait afin de comprendre, en gros : comment se passe un *revival* ? Je voulais vraiment être du côté de la vie et ne pas être réduit à me faire observateur « passif ». Pour arriver à faire ce projet, j'avais besoin toutefois d'appuis de toutes sortes. Le soutien de partenaires corporatifs du milieu social, politique et « communautaire » était nécessaire pour

concourir à l'obtention de certaines formes d'aides matérielles qui auraient répondu aux besoins du charpentier disposé à construire un bateau en public avec des apprentis.

J'ai reçu avec joie plusieurs appuis tout en percevant une sorte de méfiance dans la localité du Bas-du-Fleuve où j'ai tenté le coup. Après un certain temps mis à courailler ici et là pour me faire des alliés, j'ai compris qu'on me refusait certaines formes d'appuis parce que l'on me considérait dans le milieu comme un concurrent « corporatif » pour l'obtention d'aides « publiques ». Les corporations rencontrées (personnes morales au sens de la loi) discutaient mon projet à huis-clos et me répondaient par personnes interposées, sans nécessairement expliquer leurs choix. Au bout du compte, après plusieurs mois d'efforts, je n'avais pas réussi à obtenir les types d'appuis nécessaires pour aspirer à recevoir quelque aide d'un gouvernement. L'« intérêt » des corporations locales n'y était pas. J'ai ressenti un grand vide. C'est alors devenu très difficile de me situer localement par rapport aux institutions de l'endroit, d'autant plus que plusieurs de ces « organismes », même « sociocommunautaires », avaient déjà incorporé plusieurs éléments de discours calqués, selon moi, sur des codes peu appropriés à la démarche. Clientélisme, corporatisme, pensée courbée dans une vision entrepreneuriale de l'action ne me semblaient pas adaptés à celle-ci.

Les dispositions des corporations rencontrées, répondant toutes de missions sociales et culturelles, ont sommes toutes été d'un secours fort maigre, même celles faisant du patrimoine vivant leur responsabilité. J'étais laissé à moi-même jusqu'à ce que je perçoive une chance du côté de la Commission scolaire<sup>42</sup> du secteur. Une dizaine de personnes impliquées dans des organismes locaux et nationaux furent sollicitées avant qu'un directeur de cette Commission scolaire locale se montre intéressé à un projet de chantier pour la transmission de savoirs artisanaux et traditionnels. Nous avons convenu de nous rencontrer avec l'artisan. Cette fois, c'est l'artisan qui a fait faux bond, préférant répondre aux contrats qui lui étaient proposés pour la réalisation de travaux de charpenterie et de menuiserie dans la région. Pour lui, ces contrats sont des valeurs

---

<sup>42</sup> Une Commission scolaire est une forme de gouvernement local qui gère l'enseignement préscolaire, primaire et secondaire sur une portion de territoire d'un gouvernement central.

sûres d'un point de vue économique. Peut-être qu'il n'avait pas confiance en nous ? Le projet s'est arrêté. Ce fût un échec.

J'ai continué à entretenir le désir de faire advenir des situations d'expérimentation de savoirs artisanaux et traditionnels en construction navale, mais mon projet initial est devenu secondaire. J'avais perdu le courage de la volonté et apprenais à découvrir petit à petit le courage de la patience. Dans les circonstances, je n'ai eu d'autre choix que de faire un retour critique sur ce qui s'était passé. J'ai repensé à la manière avec laquelle j'étais entré en contact avec l'artisan qui avait stimulé mon projet de recherche et ouvert la porte au projet de chantier. J'ai réfléchi aux relations que j'avais entretenues avec les gens de la localité visitée. Enfin, je me suis dit que j'avais peut-être « manqué le bateau » en intervenant pour la transmission de connaissances en pratique avant même d'avoir bien pris le temps « d'écouter, de regarder, de lire » ce qui se passe autour du monde de l'artisan, de la culture maritime et des savoirs artisanaux localement.

Une simple présence curieuse au monde de l'autre aurait-elle été plus appropriée pour engager la relation ? Des entretiens libres avec des intervenants locaux auraient-ils été autrement plus productifs et pertinents à moyen terme? En me faisant acteur dans une « zone proximale de développement » (Vygotsky 1962 dans Bruner 2011 ) avec un projet, j'ai probablement bloqué la possibilité de la création tranquille d'un « espace de liberté » nécessaire afin de donner lieu à une variété d'événements, activités et initiatives intéressantes. J'ai ainsi également nui à l'espace de relation propre à la collecte de données ethnographiques. Le projet faisait de moi, à cause de pressions inhérentes aux modalités d'intégration du milieu (sans que je ne le choisisse), un promoteur.

Avec le recul, je me rends compte que j'ai accordé, particulièrement à travers cette initiative, beaucoup d'importance au « dire » en tant que projection sans nécessairement d'abord me laisser sensibiliser aux expressions et aux expériences par où il (le dire) trouve lieu et sens *in situ*. Mon chapeau de récréologue, dont les enseignements m'ont été transmis en baccalauréat il y a quelques années, avait peut-être pris le dessus, m'attirant dans les rets d'une pensée interventionniste pressée. Ce détour « interventionniste » a tout de même aussi eu son lot d'effets positifs. J'ai, par lui, pu comprendre l'existence de certains « écarts » séparant le monde de l'artisan de celui des

constituantes du réseau corporatif et institutionnels rencontrés. Celui-ci m'a ainsi conditionné à percevoir comment, et ce de plusieurs façons, la réalité du bateau n'est pas celle d'une chose isolée d'un processus social, politique et culturel. En conséquence, la situation m'a amené à m'intéresser davantage aux agencements pratiques dans lesquels s'insère la construction navale et au contexte pragmatique qui « borde » l'existence d'une embarcation et des pratiques à travers lesquelles elle vient au monde.

En situation de marginalisation des savoirs concernés et en reconnaissance des exercices de pouvoir qu'une mise en chantier implique, j'ai évidemment, par mon « entreprise », pris conscience de certains défis qui viennent avec la réalisation d'un projet sociocommunautaire de construction impliquant des savoirs anciens artisanaux et traditionnels dans une perspective d'expérimentation, d'apprentissage et de transmission du « patrimoine ». J'affrontais par le fait même un « problème » de langage. Plus que jamais, durant cette démarche, les mots « patrimoines », « communauté », « traditions » me sont apparus comme des réalités creuses, sujettes de perspectives diverses, et ce, particulièrement en milieu associatif et paragouvernemental, tout comme dans les institutions nationales et bureaucratiques, en sommes, chez ceux qui ont joué les cadres et les juges à l'égard de ma démarche d'intervention, les médiateurs officiels d'institutions collectives et gouvernementales. Leur rencontre m'a confirmé dans la perception de la pertinence d'adopter une approche critique pour penser la vie et l'horizon des savoirs en situation singulière.

Je n'avais pas, avant de me lancer, élaboré par des recherches les distinctions possibles entre ceux qui « savent que » ou qui « veulent savoir que » et ceux qui « savent comment » ou « veulent savoir comment », entre « ce qui se dit » et « ce qui se fait », entre les « situations d'exposition » et les « situations d'expérimentation ». Ces distinctions, qui croisent et raffinent la distinction entre les formes de savoirs « décontextualisées » et « contextualisés » (Bruner 2011) sont par la suite devenues nécessaires pour aller à la rencontre des artisans en évitant le plus possible les méandres des situations où des gens organisent les choses sans les faire. En ce sens, j'aurais aimé aller plus loin.

Étrangement, c'est le détachement vis-à-vis du projet initial de chantier qui m'a le plus fait cheminé en ce sens. Concrètement, le passage progressif d'une posture de promoteur à une posture « d'observateur » s'est accompagné d'une attention visant à me défaire d'une *hexis* jusqu'alors très concentrée sur la vue et la parole. Celle-ci m'inclinait à un constant effort de synthèse rapide contrariant mon écoute. Il faut dire que j'avais auparavant incorporé une idée de la vision intriquée à un concept de « projection » au sens existentialiste. Cette « construction » a dû être mise en question au cours du processus de recherche afin de m'amener à expérimenter une disposition corporelle dorénavant indissociable d'un souci de « sentir » par corps et cœur, « d'être là » autrement que dans « le projet » et d'être aussi dans l'ombre. Ce souci s'est accordé enfin à une manière de comprendre le concept de « vision » dans une perspective proto-ontologique où celui-ci réfère à une « vision d'un monde » plutôt qu'à une perception des choses. Les erreurs dont j'ai fait l'expérience ont donc eu quelque chose de fondateur et m'ont aidé à faire passage à certaines dispositions.

Les actions considérées mauvaises a posteriori avaient néanmoins été exécutées dans une relative cohérence avec les idées et concepts qui se sont affirmés en préparation de la recherche. Mon engagement dans « l'action » a été, par exemple, le reflet d'une sensibilité pour une compréhension émanant de la pratique concrète. Une sensibilité qui aurait sans doute pu s'exprimer sans détour dans la participation à une recherche-action ou par une observation-participante accueillie dans le cadre d'un projet émergent d'une communauté ou bien suscité dans le prolongement d'une relation de confiance bien établie avec un artisan. En me repositionnant, il me fallait apprendre le courage de la patience. L'« espace de rencontre » (Gagnon 2011 : 151) du terrain sert donc aussi une rencontre de soi : une rencontre éclairant comment « opèrent » en pratique les affections qui influencèrent ma méthode et mes relations expérimentées *in situ*. De là, tout un univers de concepts, de manières, d'alliances sociales et institutionnelles joutés au corps et influençant l'action peuvent être situés, patiemment mis à distance et par le fait même, plus facilement compris, dépassés ou mis en question. La déconvenue présentée plus avant en dit beaucoup sur mes propres penchants et sur mon enthousiasme un peu frondeur.

Le retour critique du chercheur vis-à-vis de lui-même apparaît ainsi comme une manière de susciter des relations compréhensives et productives dans les milieux et entre les

mondes concernés par sa recherche. Ainsi la pratique de l'anthropologie peut donner corps et sens à « (...) un autre usage, un autre sens possible de la pratique scientifique et technique concrète, qui s'inscrit dans un « monde » lui-même complexe, qui crée des possibles au lieu de rationaliser le probable (...) en revenant à une anthropologie définie comme étho-écologique. » tel que l'explique Worms (2012 : 276-277). Le présent bilan pourrait-il en cela entraîner un éveil ?

## **Aborder les savoirs artisanaux et traditionnels aujourd'hui**

Quoi qu'il en soit, la présente recherche n'est pas un terminal de circulation des « choses et concepts » qui animent les mondes et la vie des personnes rencontrées. Elle ne sera pas non plus comme tel un nouveau « possible » offert à celles-ci. Au sens où elle participe déjà à un mode de circulation des choses (dont les savoirs) dans des contextes singuliers inhérents à la production de la compréhension anthropologique, elle peut toutefois prendre part elle-aussi à ce que Wagner R. (1981) nomme « l'inventivité de la culture ». La présente recherche engage donc à ouvrir les lecteurs à d'éventuelles « redéfinitions » conscientes et inconscientes et contribue de cette façon à la « suite » des mondes rencontrés. Le lecteur attentif aura perçu comment concrètement est en train de s'élaborer ici une approche qui esquivé certains gestes et processus devenus lieux communs dans le champ de l'ethnologie de la culture québécoise, soit l'isolement des pratiques sur des plans de fonction déterminés extérieurement, leur repli dans la description technique, la folklorisation des pratiques et de manière plus générale, la dépolitisation de la culture et de l'expérience (Poirier 2004) qui affectent les objets de cette recherche qui sont plus souvent imbriqués dans une trame historique naturalisée.

Avec la présente recherche, j'ai plutôt essayé d'appréhender les mondes sociaux et culturels de savoirs en tant que « réalités » survenant à travers « une multiplicité dynamique » de relations (Viveiros de Castro 2009). Par le fait même, la présente approche anthropologique des savoirs doit être distinguée d'une anthropologie du créé. Une anthropologie des savoirs est aussi une anthropologie de la création « en création » au sens phénoménal. On pourrait ici se risquer à dire que pour l'anthropologie, la vie d'une chose ne peut être confondue avec la chose elle-même. Conception pertinente pour s'ouvrir à aborder la manière dont la vie traverse et dépasse l'unité de « l'être » :

comment elle fait passage à soi et l'autre en investissant le mystère présent dans la relation avec l'autre (Lévinas 2007). Cette reconnaissance pourrait-elle donner accès, par l'état d'éveil qui la sous-tend, à la production et la révélation de structurations significatives pour l'un et l'autre ?

Dans ce contexte, ce sera donc moins « ce » que les gens savent qui nous intéresse ici, que les processus sociaux, politiques et culturels de la vie des savoirs en pratique et ainsi les expériences jalonnant les trajectoires des artisans, soit de ceux qui savent, veulent savoir, doivent savoir et font savoir. L'attention particulière accordée aux sensibilités des artisans ne compromet donc aucunement la coexistence d'éléments nouveaux et anciens dans une conception de l'expérience où le présent du devenir précède en quelque sorte le passé ; la « mémoire » se trouvant là à être discutée, questionnée, voire dégageée, à travers un rapport à l'avenir et au présent se faisant par ailleurs sujet à l'exercice productif de pouvoirs à travers l'expérience. Selon cette perspective, je pouvais éviter les séparations simplistes entre les idées qui seraient « modernes » et celles « traditionnelles » afin d'apprécier comment et pourquoi certaines sortes d'agencements pratiques sont construits dans des endroits et temps particuliers et comment ils se conçoivent dans la durée (Harvey 2009).

Ce souci, du point de vue méthodologique, allait s'exprimer dans une préférence pour les micros-récits des personnes, au-devant des métarécits intégrateurs, soulignant l'importance des expérimentations et visions des artisans. Peu d'ouvrages abordant la construction navale ou la charpenterie de marine sont le fait d'un engagement prioritaire en ce sens. Cette préférence pour tendre vers une ethnographie du particulier (Abu Lughod 1991) a été déterminante dans l'orientation de mon terrain et la préparation des rencontres avec les artisans

### *Échantillonnage et terrain*

#### **La stratégie d'échantillonnage**

Si, dans le cadre de la présente recherche, je ne m'attendais pas à découvrir auprès des artisans un monde unique et homogène aux repères bien tranchés et partagés, j'avais cependant la conviction que les savoirs exposés par les artisans seraient partageables.

C'est une idée ouverte et souple de la pratique de la construction navale artisanale, associée aux activités que l'on rencontre dans un chantier artisanal comme l'indique la définition fournie dans *Les carnets du patrimoine* du Gouvernement du Québec (2011 : Rubrique 3470), qui m'a servi de guide pour situer mon approche ainsi que le « terrain » de recherche.

Selon la définition choisie : « Le chantier maritime est un lieu où on travaille le bois, que l'on façonne pour la construction de navires, ou encore pour leur réparation ou leur hivernage. (...) Le chantier artisanal (avec ou sans infrastructure permanente) se caractérise par une production artisanale, c'est-à-dire par des produits fabriqués à la main, « sur mesure » ou sur commande. » Cette virtualité (le chantier artisanal) a joué le rôle de lieu commun pour orienter mon parcours. C'est d'ailleurs à leurs chantiers, souvent apparentés à des boutiques d'artisans que j'ai rencontré les artisans en entrevue. Le choix de ce référent s'est avéré aussi très intéressant étant donné le sens étendu que peut prendre l'idée de chantier. Si un chantier, d'un point de vue sémiotique et pratique, est un lieu de travail, c'est aussi un temps et un événement. Nécessairement lieu d'expériences de médiations qui s'opèrent à travers les processus pratiques impliquant les savoirs artisanaux investis par les artisans, la figure du chantier symbolisait ainsi pour moi un centre majeur de l'expression de la culture des artisans en pratique.

C'est principalement par la rencontre de sept artisans avec qui j'ai conversé et réalisé des entretiens semi-dirigés que j'ai produit le travail de description « compréhensive » de la vie et de l'horizon des savoirs artisanaux en construction navale aujourd'hui. Ma période d'enquête s'est déroulée entre un pré-terrain de mai à décembre 2011 et un terrain de décembre 2011 à avril 2012. Il y eut une part d'aventure dans ce parcours, possiblement un effet de la constitution de mon échantillonnage par effet boule de neige. Mon « échantillon » de personnes rencontrées s'est en effet constitué au fil de l'enquête. Cette méthode m'a permis de situer les artisans les uns par rapport aux autres, en entendant les distinctions qu'ils faisaient entre eux tandis que j'étais mis en lien. Les artisans sont pour l'un et l'autre des références et dans certains cas ils coopèrent, dans d'autres ils se séparent.

Pour élargir ma compréhension au-delà de la pratique des artisans, j'ai aussi rencontré, durant cette recherche, en plus des artisans, et sur un mode informel, plusieurs personnes ayant ou ayant eu des contacts avec les mondes marins ou « maritimes » au



Québec et ailleurs. Des personnes avec qui j'ai eu des entretiens libres, avisées à grands traits qu'elles étaient de la nature de ma démarche et de mon désir de comprendre la situation des savoirs artisanaux en construction navale au Québec. Il y a encore quelques personnes qui apprécient, élaborent et font circuler des savoirs artisanaux et traditionnels en construction navale dans la Vallée du St-Laurent. Ils sont des professionnels (artisans de métier) ou des amateurs. Les artisans des savoirs artisanaux et traditionnels sont dispersés sur un grand territoire. La construction navale artisanale est généralement pratiquée par des hommes, quoiqu'il y ait des exceptions. Certaines femmes s'intéressent à l'entretien et à la construction de bateaux en bois. Durant cette brève recherche, j'en ai rencontré deux. L'une venait de solliciter un artisan amateur d'expérience pour construire un bateau. L'autre revenait d'une école de construction traditionnelle en Europe et voulait poursuivre son implication dans le domaine au Québec. D'après l'une d'elles, il est difficile de prendre place dans ce monde de pratiques investies depuis longtemps par des hommes.

### **Des lieux et environnements de pratiques des artisans**

Tous les artisans rencontrés habitent en bordure du fleuve St-Laurent sur la rive Sud entre Montréal et Gaspé. 900 km séparent l'artisan rencontré le plus à l'ouest de l'artisan rencontré le plus à l'est (voir carte en figure 8 à la page suivante). Tous les artisans ayant fait l'objet d'entretiens tiennent résidence sur la route provinciale no. 132 qui traversent de nombreux villages en bordure du fleuve de Montréal jusqu'à Gaspé.

L'artisan rencontré le plus à l'ouest, en amont, habite Verchères, ville où sont encore construites en petites séries les célèbres chaloupes du même nom<sup>43</sup>. Devant l'atelier et la maison de Jean-Pierre Fournel, le fleuve, dont l'eau est douce, se sépare et va entre plusieurs îles. On peut y apercevoir de grands bateaux de cabotage intérieur et international qui sont faits de fer. De son atelier, construit dans une vacherie, on sent le sol vibrer aux passages serrés des énormes bateaux dans la « voie » maritime creusée pour eux. Toutes les villes voisines semblent avoir leurs quais pour accueillir principalement de petites embarcations de plaisance. De plus, plusieurs personnes

---

<sup>43</sup> La verchère est une « Embarcation légère à fond plat, en bois et de forme triangulaire, reconnue pour sa grande stabilité (...) aussi orthographiée verchères. » (Dictionnaire du français 1988 dans Pigeon 2005)

habitant les rivages tout près ont leur quai privé donnant sur le fleuve, ses îles, ses rivages, sa faune et sa flore.

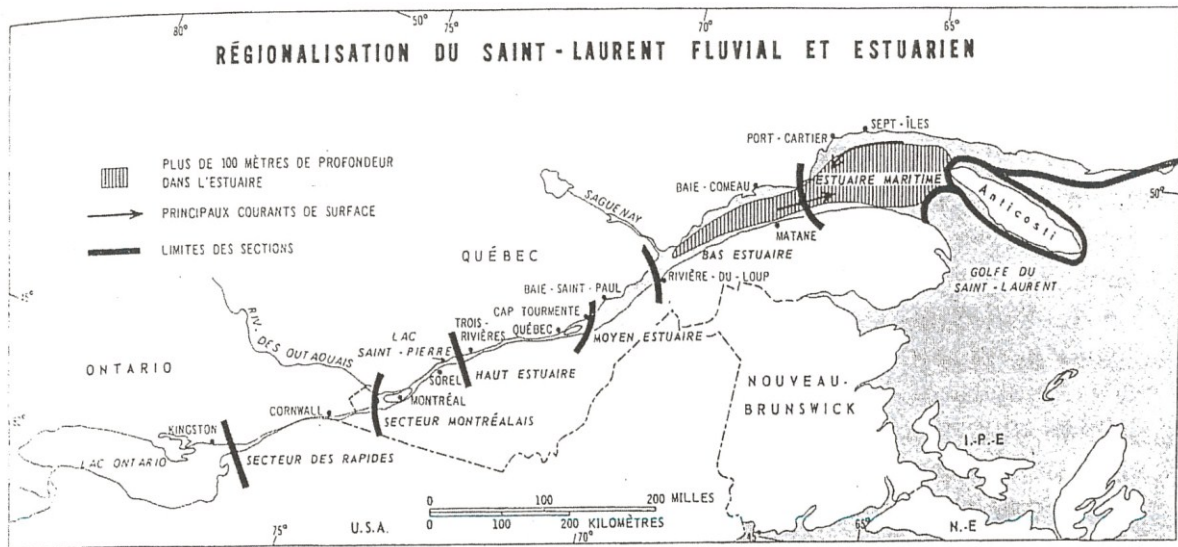


Figure 8 : Carte du fleuve St-Laurent entre Montréal et Gaspé  
( Hamelin L.-E dans Camu 2006)

Si l'on suit le cours du fleuve jusqu'à Québec, après le passage du saut, sous l'actuel pont de Québec, le fleuve, qui descend, progressivement s'élargi et accueille dans le même mouvement les marées et les eaux salées de la mer. C'est à un peu plus d'une trentaine de kilomètres, à St-Vallier-de-Bellechasse, en face de caps au nom de Cap tourmente et Cap brulé, frontières du bouclier canadien<sup>44</sup> plongeant dans le fleuve entre St-Anne-de-Baupré et la Baie-St-Paul, que le chantier de Ghislain Pouliot, artisan aux savoir-faire enracinés dans l'expérimentation de méthodes de construction traditionnelles est installé. Situé à l'embouchure de la Rivière-des-mères (site de mise à l'eau aux grandes marées) et à environ une vingtaine de kilomètres de Montmagny, le site où travaille Ghislain était déjà un chantier quand il en a fait l'acquisition. Il est situé au début de l'estuaire moyen du St-Laurent.

À mi-chemin environ entre St-Yvon en Gaspésie et Verchère en aval de Montréal, on trouve le Bic, un village devenu district de Rimouski, situé au creux d'un havre bordé

<sup>44</sup> Le bouclier canadien est une formation géologique qui traverse l'Amérique au Nord et qui s'élève (au Québec) à partir du piémont laurentien pour former un plateau se prolongeant jusque dans l'arctique.

par des caps et collines remarquables à partir de terre ou du large. Ce havre est nourri par les marées et par deux rivières, la rivière du Sud-ouest et la rivière du Bic. Sur la rive droite du havre on peut voir une chaloupe blanche sur son va-et-vient, c'est la chaloupe de Daniel St-Pierre. Daniel a fait d'un ancien moulin à scie son atelier de chaloupier. Une boutique au-dessus de laquelle il habite (au deuxième) et qu'il partage avec Pierre-Luc Morin, ébéniste et chaloupier, autrefois apprenti de Daniel.

Ce moulin, centenaire, se trouve dans un méandre de la tumultueuse rivière du Bic sur le chemin de l'arrière-pays menant vers St-Valérien et la Réserve faunique Duchénier. Le havre du Bic, abrité par les collines avoisinantes comprend une modeste marina d'où il n'est possible de sortir qu'avec la marée haute. Le phare de l'Île Bicquette au large, où a auparavant travaillé le chaloupier est présentement abandonné. Le long quai caractéristique du lieu et prolongeant le chemin du quai a été enroché il y a quelques années. Havre naturel, le Bic, qui a accueilli nombre de goélettes, a longtemps été un lieu de changement de pilote. La navigation sur le fleuve, disons-le, pose des défis importants et est depuis longtemps, sur certains réseaux, réservée à des pilotes expérimentés.

En continuant vers en bas (en aval), il y a la ville de Rimouski. La ville s'affiche comme « Technopole maritime du Québec ». On y trouve un musée maritime à Pointe-au-Père sur le site d'un phare, une université forte d'un département d'océanographie, l'Institut maritime du Québec, un collège d'enseignement des techniques de la navigation, une marina, tout près un hangar militaire, un grand quai fédéral avec quelques bateaux de pêche et un traversier qui relie la Côte-Nord à la rive sud. C'est dans un quartier de cette ville qu'habite Alain Drapeau. Passionné et féru de voile sportive, Alain est un artisan avec beaucoup d'expérience. À la marina de Rimouski, on le sollicite fréquemment pour des conseils. On peut actuellement y voir son présent ouvrage, un travail de maître en voie d'être achevé, un catamaran haut de gamme destiné à naviguer les mers du sud à voile. Tous les mardis d'été on peut l'y apercevoir au large alors que se déroulent les régates<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Les régates sont des courses de voiliers entre plaisanciers. Celles-ci ont lieu en face de la marina de Rimouski.

En poursuivant vers la Gaspésie, toujours sur la route 132, on rencontre Sainte-Flavie, village sur la côte en bas de Mont-Joli. En quittant la 132 à partir de Sainte-Flavie pour se diriger vers la Vallée de la Matapédia, on passe par « le » Mont-Joli où sont établis les bureaux de l'Institut Maurice-Lamontagne de Pêches et Océans Canada et puis on rejoint rapidement St-Joseph-de-Lepage. C'est là que Louis Boucher, biologiste de formation et constructeur amateur de bateaux de bois tient son atelier d'ébénisterie. C'est aussi dans les environs qu'il pratique la foresterie dans une forêt dont il est propriétaire, qui est un *leg* de ses parents.

Assez près de St-Joseph-de-Lepage se trouve le village d'estivants de Métis-sur-mer, réputé réservé à un groupe de gens fortunés, principalement des anglais qui ont conquis les moyens d'acheter, d'entretenir et même de collectionner les objets anciens dont de magnifiques bateaux de bois pour le plaisir et la plaisance. La pratique de Louis, à sa manière, s'inscrit aussi dans une affection pour la plaisance et le loisir nautique. Louis n'hésite pas à transporter sa chaloupe sur une remorque pour faire des sorties sur les côtes gaspésiennes, tout près à Ste-Flavie ou plus loin, jusqu'en Haute-Gaspésie. Ses voyages sont l'occasion de documenter, dans la mesure de ses moyens, le travail des anciens constructeurs.

En poursuivant vers cette région, on croise Métis-sur-mer, de nombreux hameaux et quelques petites villes. On peut y voir des bateaux dont quelques bateaux de pêche en bois quoiqu'ils n'y soient plus à la mode. Tout à l'est, à une hauteur où l'autre rive du fleuve disparaît à cause de sa largeur, c'est à St-Yvon que réside toujours Jean-Baptiste Caron. La 132 croise ici le chemin menant à la grève, située à moins de 100 mètres de la maison de Jean-Baptiste. St-Yvon a été, comme plusieurs autres villages gaspésiens, un village dont les habitants étaient fortement engagés dans les pêches côtières. Tout près de la grève en bas de chez lui, un ancien magasin grisonnant, fait de planches, dont il est aujourd'hui propriétaire. À une cinquantaine de mètres dans l'anse, à défaut d'un quai disparu (abandonné par l'État fédéral), une sorte de brise lame pour protéger les bateaux de la violence ponctuelle du temps venant du large, du golfe, de l'océan. Quelques bateaux à l'échouage y côtoient quelques bateaux abandonnés, surtout des petits

bateaux dont des bateaux de pêche côtière. Parmi eux, un *flat*<sup>46</sup> construit par Jean-Baptiste.

Durant mon voyage entre ces mondes, j'ai pour ma part habité au Bic. Point stratégique puisqu'à mi-chemin entre le plus loin et le plus proche artisan, mais aussi lieu d'accueil où j'ai été invité. J'ai ainsi habité où le fleuve et l'océan se rencontrent. J'ai également habité le rêve que par leurs gestes, leurs paroles, leurs histoires, ces artisans ont quelque chose à nous dire, voire à *se* dire. J'ai ainsi habité un voyage entre les terres où j'ai appris que la mer ne s'apprivoise pas et cela m'incline aujourd'hui à plus d'écoute et moins de questionnements.

### *Procédures et méthodes de recherches*

#### **Les entretiens**

La distance entre les lieux d'habitation et de travail des artisans rendait difficile d'envisager la réalisation d'observations participantes chez tous les artisans où j'aurais pu « devenir membre de la situation étudiée » (Strauss et al. dans Lapassade 2006 : site internet<sup>47</sup>). J'ai donc choisi d'effectuer avec les artisans intéressés des entretiens en profondeur. Ce que j'ai trouvé plus réaliste. Ces entretiens en profondeur avaient l'avantage de destiner « à la connaissance d'événements et d'activités qui ne sont pas directement observables » (Lapassade 2006 : site internet<sup>48</sup>). Ils permettaient, parfois rétrospectivement, de connaître la manière des uns et des autres de les vivre, de les concevoir et de les envisager.

Cette méthode m'impliquait à de courts séjours à la rencontre de chacun des artisans. Les rencontres étaient généralement aussi l'occasion de visiter les lieux de travail des artisans et d'avoir un aperçu de leur environnement immédiat. Certaines d'entre-elles ont donné lieu à des visites impromptues de bateaux ou travaux en chantier. Ce fût le

---

<sup>46</sup> Le *flat* est une chaloupe de construction traditionnelle en bois massif. D'une longueur variable (Celle que j'ai vu construire mesurait environ 18 pieds.), elle est plutôt large et est pourvue d'un fond plat. Elle est souvent bordée à clin (voir annexe 9). Utilisée pour la pêche côtière, elle est généralement munie de glacières. Le *flat* peut être adapté pour accueillir un moteur.

<sup>47</sup> [www.ai.univ-paris8.fr/corpus/lapassade/ethngrin.html](http://www.ai.univ-paris8.fr/corpus/lapassade/ethngrin.html)

<sup>48</sup> idem

cas avec Ghislain Pouliot Daniel St-Pierre, Pierre-Luc Morin, Louis Boucher, Alain Drapeau et Jean-Baptiste Caron. Ces dernières observations n'ont pas comme tel fait l'objet d'une analyse structurée autour de points d'intérêt identifiés dans une grille d'observation propre, mais ont servi à parfaire ma compréhension de la situation des artisans et contribué au processus de compréhension du sens des choses exprimées lors des entretiens.

Généralement, ces rencontres étaient l'occasion de poser des questions libres. Elles m'ont en somme permis de mieux connaître les artisans à travers des projets spécifiques et sur certains aspects de leurs relations avec leur lieu d'habitation, de travail et leur environnement. Les entretiens m'ont ainsi donné accès à la parole des gens et furent l'occasion d'exposer leurs visions, affections et références importantes. Un peu comme le suggère Perrault dans l'extrait qui suit, ils m'ouvrirent, par une attention au vécu, à une meilleure connaissance de la situation et du langage des artisans. De même en quelque sorte, ils m'ouvrirent jusqu'à un certain point à une compréhension du sens et de l'organisation de leur expérience localement.

« Le fleuve, pour moi, ce ne sont pas des miroitements, ni le soleil qui se couche. N'importe quel imbécile peut faire une carte postale. Ce qui m'a intéressé au plus haut point, ce sont les gens qui avaient vécu, qui avaient une mémoire de leur vécu et qui avaient les mots pour le dire. Ces mots et ce langage faisaient le fleuve. Rien d'autres. L'eau, les caps, les ci, les ça... c'est partout pareil, aucun intérêt. C'est toujours le même fond de décor. Seule la pièce du théâtre, c'est-à-dire les acteurs m'intéressent. C'est à travers les gens, les goélettes, les voitures d'eau, la pêche à la morue que j'ai vraiment découvert le fleuve. Ce dernier a une signification qu'il n'aurait pas sans langage. »  
(Perrault dans Desjardins 2007 : 160)

Ces rencontres donnaient l'opportunité aux artisans de *se* raconter. Le schéma d'entrevue proposé était donc souple. Il a été développé de manière à faciliter l'affirmation des personnes sur un axe d'autodétermination dans le but d'accueillir leurs singularités respectives en évitant de les réduire dans des catégories aliénantes ou stéréotypées. Comme le rappelle Kaufmann : « Les individus ne sont pas socialisés dans

de grands rôles bien délimités et stables, voyagent continuellement à l'intérieur de grappes de rôles associant des cadres de socialisation à la fois proches et très différents » (1996 : 99 ). Dans cet esprit, l'entrevue leur offrait une occasion de *se* penser, voire de *se* construire (Bruner 2011), en s'exprimant au sujet de leurs propres expériences et visions.

J'ai généralement réalisé ces entrevues après une, deux ou plusieurs rencontres donnant lieu à des entretiens libres, des conversations. Ces entretiens en profondeur ont duré entre une heure trente et deux heures chacun. Les entretiens « préparatoires » me permirent de « tâter » le terrain pourrait-on dire, de me risquer à quelques idées et impressions au sujet de la situation respective des uns et des autres, puis de dégager des éléments qui allaient être mis en question en entrevue. Au début des entretiens en profondeur, je demandais et obtenais le consentement des participants, à l'oral ou à l'écrit selon le cas, et ce, après les avoir informés sur le projet et le déroulement de la recherche selon les conventions de l'Université Laval en vigueur (voir annexe 7(a)). Les entretiens, sauf exception pour cause des difficultés rencontrées avec le matériel de captation sonore, ont été enregistrés à l'aide d'un enregistreur numérique de Tascam de type DR-100. Comme support secondaire de recherche, j'ai eu recours au carnet de terrain.

Les rencontres étaient, lorsque possible, réalisées soit à demeure des artisans, soit dans leur atelier, ce qui avait l'avantage de mettre à profit le contact avec leur environnement de proximité dans mon effort de compréhension. Il aurait évidemment été intéressant de passer plus de temps avec les artisans en action, dans des contextes où les actions, paroles et gestes de ceux-ci adviennent et prennent sens sans sollicitation du chercheur. Nonobstant, les entretiens ont été, en plus de la recherche en général, un bon moyen de m'engager dans le monde rencontré comme le conçoit Kaufmann (1996 : 52) lorsqu'il écrit : « (...) l'enquêteur s'engage activement dans les questions » « provoquant l'engagement de l'enquêté ». Toutefois, je pense que j'aurais bénéficié de valoriser d'abord un plus grand engagement en situation de pratique de manière à participer plus globalement aux situations rencontrées avant de mobiliser les gens dans des temps d'entrevue. Cela aurait probablement raffiné le travail de configuration des rencontres.

Dans le contexte, j'ai essayé autant que possible d'aller « avec » les personnes rencontrées dans leur manière de dire, de mettre en ordre les choses, de mettre les choses en relation plutôt que de suivre de façon rigide les grilles d'entrevue. Cette posture d'accueil et d'adaptation marque ce que Kaufmann nomme l'engagement par la pratique de l'entretien. Il serait probablement tout aussi juste de dire qu'elle mène tout à la fois à une sorte de dégageant. S'engager de cette manière concorde en fait aussi à un dégageant de nos attentes ou préconceptions et nous fait sortir de notre zone de confort. Il faut y accepter notre ignorance. Encore que, en situation d'entretien compréhensif, ni l'interviewer, ni l'interviewé ne veulent être pris dans les rets de l'autre. Cette tension fait de l'entrevue un événement productif et plurilatéral. Le processus de la recherche n'évolue pas en vase clos, de même, les entretiens s'ouvrent sur des mondes inachevés. L'entretien prend d'autant plus de sens et devient alors plus attrayant si on parvient à l'aborder comme un événement dont la pertinence dépasse la pratique courante des protagonistes, soit en tant que processus de symbolisation et d'ouverture à des mises en relation qui ouvrent des perspectives.

Dans tous les cas, durant le processus, j'ai senti qu'en allant d'un artisan à l'autre, je devenais virtuellement un lieu de coexistence pour les artisans. Ainsi, j'ai perçu doublement la nature sociale, politique et productive de la recherche telle que la pense Bruno Latour (2001). D'une part, le chercheur vit avec ses manières d'être, de concevoir ou même de vouloir le monde et d'autre part, le processus de recherche lui suggère de « concevoir » les choses par l'accueil et un effort de traduction de l'expérience de l'autre. Il est normal, dans ce cadre, qu'il se découvre une certaine étrangeté. Concrètement, les entretiens ont permis d'aborder la vie et l'horizon des savoirs artisanaux et traditionnels à travers différents aspects de l'expérience des artisans : leur pratique en général, leurs apprentissages et développements, leurs alliances et résistances, leurs constructions, savoirs (types) et leurs usages. (Voir questionnaire en annexe 7(b))

Les artisans ont pu lire les comptes rendus d'entretiens réalisés à leurs propos. Ils ont pu y apporter des précisions. Ce qu'ils ont fait. De là, c'est dans une dialogique entre l'expérience du chercheur qui travaille pour s'ouvrir et faire place à l'autre et l'écriture ethnographique qui fait connaissance avec l'autre que cette « anthropologie » a été produite et révélée. Par le fait même, c'est une sorte de géographie culturelle qui s'y



énonce. Une géographie où écrire correspond à cartographier dans l'espace et le temps diverses expériences singulières, non seulement en fait, mais aussi en puissance.

Dans le contexte de la présente recherche, un défi important pour moi a été de dépasser la simple tautologie qui consisterait à commencer par concevoir l'anthropologie comme pratique d'appréhension de mondes visant une compréhension des relations qui les font et ensuite à assumer que l'anthropologue présente ces mondes pour enfin conclure que ces mondes existent en soi et qu'il suffit de ne pas oublier ces mondes pour qu'ils existent. C'est, je pense, par la reconnaissance et l'appréciation de la participation du chercheur aux mondes explorés que celle-ci a pu être dépassée. En bout de ligne, considérant l'étendue des expériences des personnes, la brièveté de nos contacts et le type de relation « consommé », je reste tout de même avec l'impression que le présent exercice ne peut qu'être une ouverture, un commencement, une « entrée dans la vie » maritime pour emprunter à une vision de Lapassade (1963) au sujet de l'expérience sociale et historique des personnes.

## **Le carnet de terrain**

La plupart de mes écrits personnels sont d'ailleurs marqués d'une intention, d'attentes, voire d'une quête de commencements en ce que j'ai cherché à être du côté de la vie. La volonté de « faire passage », présente dans mes premiers textes et à travers mes premiers efforts pour créer un *happening* comportant un *revival*, exprime ce désir vécu dans une suite de gestes concrets. L'écriture, en tant qu'expression du « mouvement de ruptures » et « d'avènements » (Barthes R 1963 : 64 ), a à son tour pris cette fonction tout au long de mon travail. De là, elle a été en elle-même pourvoyeuse d'indices et s'est présentée comme un lieu d'actualité et « centre » d'événements. J'accordais peu confiance en ma propre plume durant la recherche, préférant m'en remettre à la parole, celle des autres, mais aussi à ma propre parole en tant que milieu d'expression primaire. Il fallut beaucoup de temps avant que paroles et écritures s'entraident, se croisent et partagent certaines relations. L'écriture, dans plusieurs situations, continue tout de même à m'apparaître seconde. Il me semble cohérent d'accorder aux paroles mises en perspective, en écho, avec ou sans écriture, le sens de manifestations fondamentales de mise en ordre, de mise en relation, de devenir : expressions d'affects et de capacités d'agencements d'idées ou de choses à travers le vivant, le vécu.

La parole a ainsi été pour moi le lieu d'affirmation de la nature publique du « sens », soit de l'interprétation et de la production des événements en tant qu'elle se fait de retours, appels, avènements. C'est là, entre autres, un effet de la prégnance accordée aux entretiens comme méthode. Quoique l'entretien, par son fonctionnement, offre un cadre formel orientant le type de prise de parole, à chaque parole se posait l'énigme d'une présentation, projection, expression. En regard de cela, l'écriture a peut-être été, tout comme le corps engagé, ce qui prend acte du silence : de ce qui s'y tient, y circule ou n'est tout simplement pas là. J'ai donc malgré tout « rêvé » d'un carnet de terrain comme celui décrit par Lapassade (2006) dans l'extrait qui suit :

« Le carnet de terrain sert à prendre des notes au vol, à tenir un vrai journal, à transcrire les entretiens, à dessiner une carte à main levée, à dessiner un paysage, une scène de la vie quotidienne, un objet et à les décrire, etc. Principal support de l'enquête ethnographique, il est généralement enrichi de photos, croquis, dessins ou encore schémas géographiques. Il se double d'une réflexion personnelle permettant de prendre une distance critique par rapport à l'ensemble des notes. »  
([www.ai.univparis8.fr/corpus/-lapassade/ethngrin.html](http://www.ai.univparis8.fr/corpus/-lapassade/ethngrin.html))

« L'éclatement » que j'ai vécu en quelque sorte dans mes relations avec les artisans travaillant chacun de leur côté a un peu freiné ma pratique de l'écriture avec un tel dispositif. Les « carnets » de terrains griffonnés tout au long du travail ont consisté en une dispersion de notes, dessins, transcriptions disposées dans le « désordre » avec spontanéité. Mes carnets ont fait place à des descriptions avec imagination, à de la poésie, des critiques et réflexions comme le suggère Barbier R. (1996). La réserve manifestée face au carnet s'explique probablement en partie par l'intensité et la courte durée de chacune de mes présences avec les artisans. Il m'aurait fallu prendre, trouver ou « avoir » plus de temps. Ce n'est qu'a posteriori que mes notes à l'allure très brouillonne, toujours abordées comme des « prises » de notes, sont entrées explicitement dans un processus de construction et d'interprétation de « la » culture.

Afin de rendre compte des choses rencontrées dans une perspective anthropologique, ce processus d'allées et venues a été immanent à une reconnaissance de la densité des expériences des uns et des autres et constitutif d'un dégagement de « l'épaisseur » des

situations rencontrées (Geertz 1998). Pareil dégagement m'a permis de me dégager moi-même de certaines postures et parfois, de devenir autre et de « passer à autre chose » lorsque je me sentais pris. Un processus lent, mais intrinsèque à la pratique et à l'usage de l'anthropologie d'après mon expérience. L'implication du chercheur que Lapassade (2006) décrit ici, nous amène justement à situer la pratique de l'ethnographie dans un processus de connaissance, voire de transformation de soi auquel contribue l'utilisation de carnets :

« Ils peuvent contenir par exemple des détails sur la manière dont la recherche en cours a été conçue initialement; sur sa relation avec la propre évolution personnelle du chercheur; sur la négociation de l'accès au terrain, sur les échecs et les erreurs, etc. Ces journaux de route et de recherche sont utiles pour évaluer les résultats du travail dans la mesure où la recherche est en un sens une recherche sur soi. Car l'ethnographie implique le chercheur d'une manière plus intense que tout autre type de recherche. » ([www.ai.univ-paris8.fr/corpus/lapassade/ethngrin.html](http://www.ai.univ-paris8.fr/corpus/lapassade/ethngrin.html))

La considération accordée à l'exposition de la recherche comme expérience, elle-aussi relationnelle, devrait permettre aux lecteurs, publics ou auditeurs de ce rendu de recherche de se situer eux-mêmes par rapport à la conception de ses objets et de son travail comme au sens qui leur est accordé. La « densité » de la description ethnographique est le fruit d'un effort de compréhension des codes impliqués en situation qui se rapproche de l'activité du critique littéraire (Geertz 1998). La production ethnographique qui advient par la pratique de la recherche pour l'anthropologue n'est pas par-là autrement plus risquée que ne l'est l'exercice de pouvoir immanent auquel on participe implicitement ou explicitement durant le « terrain », sinon en ce que le retour au pays dit « d'origines » qui le succède se trouve confronté par l'expérience d'un passage qui sur plusieurs plans se révèle « natal ». Ainsi pour le chercheur, la source de connaissances passe d'un ordre construit strictement sur une « ligne » historique au lieu de l'expérience d'un « chaosmos »<sup>49</sup> créateur, qui relance nécessairement ce qui s'y trouve en critique sur un plan géographique ou même

---

<sup>49</sup> Deleuze décrit le chaosmos comme « (...) l'affirmation de la conception d'un monde comme « constitué de séries divergentes. » » (Deleuze 1988 : 188)

géologique, reliant et déliant ceci et cela de par leur événementialité expérientielle et corporelle. Cette nouvelle dynamique, qui dispose à des bifurcations, accompagne selon moi une conception de la connaissance et du savoir dont les assises se font « sujettes » des événements à même l'expérimentation.

Ethnologiquement et phénoménologiquement, la connaissance et le savoir se présentent ainsi comme tributaires de rapports à une ou plusieurs altérités spatialisées et temporalisées dans le passage des expériences et des flux des relations. Pour la personne, cette immanente capacité de mise en relations s'accompagnerait nécessairement d'expériences de séparations qui font ou sont passages. Ce qui se révèle le plus important à ce stade-ci pour moi tient au fait qu'en l'occurrence, l'expérience d'une « dite » séparation ne signifie donc pas absolument une forme de retrait ou de soustraction ou même de division et n'est pas automatiquement un acte sacrificiel. La séparation s'apparente là plutôt à un phénomène lié intimement à la nature productive et processuelle de l'expérience des choses et peut-être même de toutes relations, et ce, quoique celles-ci puissent être allégrement pétries d'affections « partagées ».

Un lieu commun, quoiqu'il localise des liens sociaux, n'est-il pas toujours aussi un lieu de séparations comme d'unions entendues ou attendues ? Divers types d'écarts entre les situations et affects des uns et des autres ne sont-ils pas au cœur des problèmes, défis et conditions de l'expérience sociale, culturelle et politique de toutes connaissances ? N'est-ce pas, dans le même sens, que l'expérience de la séparation constitue le nœud sensible et dramatique de n'importe quel devenir ? N'est-ce pas enfin le vide immanent aux mouvements qui accompagnent l'expérimentation d'un passage qui convient le mieux pour accueillir l'exercice des symbolisations qui y font leurs fragiles nids, y creusent leurs tanières, y rêvent leurs canots ?

Paradoxalement, se peut-il que l'intrigante réalité de la séparation appelle le sens au lieu de son impossibilité ? Le sens se présenterait socialement alors non pas comme un état de cause à effet, de fait ou bien telle une figure objective, mais plutôt comme le fruit d'une absolue capacité productive locale et singulière. Son absence, à la limite, serait peut-être ce que les humains partagent de plus simple. Plus important encore, elle serait une condition majeure dont dépendrait communément le devenir de l'expérience

culturelle corporelle et collective. Quel que soit l'avènement, la créativité « symbolique » en « pratique » ne se présente pas pour autant comme un phénomène individuel dans la mesure où le devenir des personnes comme des choses advient par la vitalité d'une multiplicité d'agencements relationnels coévoluant. Un devenir se fait à plusieurs ! Cela expliquerait-il que le sens soit une chose publique et que la culture soit pensée comme un lieu phare, à la fois de sa présence, de sa perte et de son émergence ?



## ***Chapitre III :*** ***Les artisans de la construction navale artisanale***

Les rencontres, observations et entretiens réalisés durant le terrain ont permis de produire un portrait de chacun des sept artisans. Ces portraits abordent divers aspects de la trajectoire et de la pratique des artisans déclinés dans une exploration de leurs rapports respectifs au fleuve et à l'environnement, une description brève de leur(s) lieu(x) de travail, une esquisse de leur(s) parcours et de leur pratique et une ouverture quant à leur conception de l'avenir de leurs savoirs. Ces présentations donnent une meilleure compréhension de leur trajectoire et favorisent une appréciation du caractère évolutif de leur pratique dans une perspective historique. L'ordre des portraits va d'ouest en est, en fonction de la localisation des boutiques et ateliers des personnes rencontrées.

*Jean-Pierre Fournel*

« Moi j'viens d'une autre génération. Apprendre à  
s'amuser, on n'apprenait pas ça. » « Pour être artisan, il  
faut de la passion  
et de la patience. »

### **Parcours et pratique**

Jean-Pierre est un artisan d'expérience qui habite et travaille à Verchère. En 2011, il a eu 55 ans. Il vit de la réparation de bateau et en vit très bien. Il en est fier. Il construit, mais surtout répare, rénove et restaure des bateaux de bois destinés principalement pour la plaisance : des voiliers, bateaux de plaisance ou des embarcations anciennement utilisées pour la pêche, mais aussi des bateaux de service, utilisés pour se réunir et discuter affaires.<sup>50</sup> Il pratique ce métier depuis une trentaine d'années. Son père a été lui-même artisan, mais dans la confection de vêtements en contexte manufacturier. Il possédait une manufacture et faisait des « dessins de mode ». Une pratique auquel Jean-Pierre a goûté en suivant des cours. Ce qui l'aurait aidé dans son cheminement.

---

<sup>50</sup> C'est le cas du Django, construit en 1928 : un bateau sur lequel le capitaine est isolé des passagers. Bateau que M. Bourgie, homme d'affaires québécois, a fait restaurer par l'artisan.

« Les coupes, les courbes » qui sont présentes dans la conception de patrons, la découpe et l'agencement des tissus le sont aussi dans la construction navale.

Quand il débutait dans le métier, c'était l'âge du « rebirth » du bateau de bois dans les années 80. Auparavant, ces bateaux passaient encore souvent pour des « bateaux de pauvres ». C'est la découverte de curieux bateaux abandonnés « à vendre » et « pour pas cher » qui a suscité l'intérêt de Jean-Pierre. L'artisan a acheté un bateau et a commencé à le réparer. Son affection et sa passion naissante l'ont amené à se rendre St-Paul-de-l'Île-aux-Noix pour apprendre la construction navale artisanale auprès de quelqu'un qui faisait des copies depuis 25 ans. Ensuite, pour aller plus loin, il a suivi des formations aux États-Unis, à Kennebunkport, où il est lui-même devenu formateur. Il se découvrait un talent apprécié par les gens qui le connaissaient. Les écoles de construction artisanale commençaient alors à connaître un certain engouement aux États-Unis.<sup>51</sup> C'est là qu'il a connu l'eau, comme il l'explique : « J'ai connu l'eau quand j'suis allé aux États-Unis. Quand j'suis allé étudier aux É.-Unis, j'ai vécu sur le bord de l'océan pendant trois ans. » Si ce passage en contexte d'apprentissage et d'enseignement formalisé a été marquant, l'artisan conçoit quand même la réalité de l'évolution de sa pratique comme un processus d'apprentissage continu. « On apprend continuellement. » me dit-il. Les livres et diverses revues telles que *Woodenboat*<sup>52</sup> et *Chasse-Marée*<sup>53</sup> jouent en ce sens un rôle important de médiateurs de savoirs.

Pour sa part, l'artisan contribue toujours à faire circuler des savoirs par le prêt d'ouvrages de références, la disposition à agir comme conseiller ou consultant et par la vente de produits et de plans. Il fait de la consultation verbale et me signale être toujours en lien avec au moins une personne qui se construit un bateau à divers endroits sur le territoire. Beaucoup de pêcheurs et chasseurs consultent Jean-Pierre pour des projets de construction amateurs. Le bateau rejoint toutes les sphères du monde, les pauvres et les riches, aux yeux de Jean-Pierre. Celui-ci met volontiers à profit

---

<sup>51</sup> Son école était de facture modeste. « L'école y'a trente-cinq ans, c'était une grange. » La construction artisanale commençait un certain essor. En 1979 il y en avait trois dans la région qu'il a fréquenté, maintenant il y en a 25.

<sup>52</sup> *Woodenboat* est une revue américaine basée au Maine, publiée depuis 1974. Cette publication est destinée aux constructeurs et réparateurs de bateaux de bois et aborde les techniques émergentes et les méthodes traditionnelles en design, construction et réparation.

<sup>53</sup> *Chasse-Marée* est une revue maritime française basée en Bretagne, publiée depuis une trentaine d'années, qui vise à dire la vie des marins des sept mers du monde pour la défense du patrimoine maritime et fluvial.



son réseau en fournissant des noms de gens qui ont fabriqué à des gens qui veulent construire. En plus d'avoir donné des cours à Kenebunkport, il a donné des cours à Verchères sur la construction d'une chaloupe selon des méthodes traditionnelles et en utilisant, à l'occasion, des matériaux modernes. « Le cours de construction était de construire à partir d'une pile de bois brut et d'un plan d'une chaloupe entièrement terminée et mise à l'eau. » (Entretien libre avec Roger Boyer 2013). De façon générale, il manifeste une grande ouverture à la communication de ses connaissances. Ayant acquis une maîtrise dans sa pratique, Jean-Pierre est bien outillé pour aider les autres. « Faut pas avoir peur de dire nos connaissances ! Faut pas avoir peur de dire notre patrimoine ! » affirme-t-il. Une disposition possiblement favorisée par l'atteinte d'une certaine maîtrise et une absence de sentiment de compétition. « J'maîtrise bien mon art. J'me sens pas en compétition avec personne. » dit Jean-Pierre.

Lorsque je suis allé lui rendre visite, il était accompagné de trois personnes : Justin Côté, sa compagne Marilou Desbois (son nom d'artisane) et Jonathan Turcotte, avec qui il partage connaissances et responsabilités. Une équipe qui travaille principalement sur des bateaux généralement âgés d'une cinquantaine d'années, plusieurs bateaux du style Chris Craft, surtout des bateaux de plaisance. Les personnes qui composent la « clientèle » faisant appel à Jean-Pierre et son équipe sont principalement des « baby-boomers » qui « après avoir travaillé toute leur vie, décident de se faire plaisir. » Une part majeure de ces personnes provient de milieux urbains. Des gens qui ont reporté le temps de se faire plaisir après le travail et qui veulent maintenant faire place à autre-chose dans leur vie. Des personnes auprès desquelles, d'une certaine façon, il se reconnaît, lui qui vient d'une génération où, dit-il : « Apprendre à s'amuser, on n'apprenait pas ça. »

Avec eux, il commence par déterminer les besoins. Pour lui et son équipe « le client a toujours tort. » « On fait pas un bateau parce qu'y est beau. » Les personnes qui réclament son savoir-faire doivent aussi être certaines d'en avoir les moyens. « On s'embarque pas dans des projets qu'on ne fera pas d'argent ou qu'on va payer pour faire le travail. » Les « clients » fournissent les moyens pour sauver le patrimoine et les artisans fournissent les savoirs. Mais par-delà les moyens, l'artisan insiste sur le respect que les personnes doivent manifester pour le travail artisanal et ses fruits. Lui et son équipe ont donc plutôt tendance à « faire peur au monde », au lieu « d'essayer de les

hypnotiser ». Les gens de Vexcel (nom de l'atelier) n'agissent pas comme des vendeurs. « Nous autres on se sent responsable. La parole est importante. » Leur travail d'artisans exige une maîtrise qui vient avec l'expérience. Des travaux ou projets se présentent et il faut savoir par exemple si « on est en mesure de maîtriser la matière ».

Comme tous les autres artisans, Jean-Pierre travaille aussi sur des pièces uniques. Son travail demeure influencé par la demande. Il serait bien enclin à construire du neuf, mais les gens qui le sollicitent choisissent de restaurer l'ancien même si cela demande jusqu'à « deux fois plus de temps » et coûte plus cher. Vraisemblablement, les choses anciennes sont porteuses de choses avec lesquelles les gens aiment être en relations. Leur histoire et leur nature médiatrice ont une « valeur » et constituent un attrait de la remise au monde des productions anciennes et à connotation patrimoniale.

Jean-Pierre cherche donc autant que possible à respecter les techniques de fabrication originales dans son travail (ex. : bordage à clins, *striplanking*, W.E.S.T.<sup>54</sup>, champ sur champ) (voir annexe 9). Par exemple, il choisira idéalement les essences de bois originales dans ses travaux sur d'anciennes constructions. Nonobstant, des techniques assez récentes comme la technique W.E.S.T. seront parfois choisies pour permettre à des embarcations d'acquérir des attributs nouveaux. De façon générale, les outils et méthodes actuelles permettent d'augmenter la durée de vie des embarcations, quel que soit la technique de construction utilisée. L'artisan procède en ce sens souvent à des modifications de manière à ce que ses ouvrages répondent à des exigences nouvelles ou que l'embarcation acquière une nouvelle facture visuelle. La vue, mais aussi le touché, ont une grande importance dans l'évaluation et l'orientation de son travail.

Bien que l'artisan soit conscient que ses productions s'insèrent dans des relations aux milieux marins, son affection pour les bateaux le relie à terre d'une manière particulièrement intensive. Son travail est bien le fait d'une culture maritime en ce qu'il s'organise plus spécifiquement de la terre jusqu'au rivage, milieu originaire de tous les matériaux qui font les navires qu'il construit. C'est à terre qu'il vit, conçoit et développe

---

<sup>54</sup> La Wood Saturation Epoxy Technique (W.E.S.T) est une stratégie d'encapsulation du bois avec de la résine époxy qui empêche l'échange d'humidité entre le bois et le milieu. « Le bois est coupé du milieu ambiant » « Y'a pas de variation selon le milieu, pas de variation dans la résistance mécanique » (Explication de Alain Drapeau 2011) Cette technique a été popularisée par les frères Gougeon.

sa communauté d'appartenance. Partant de là, l'artisan valorise beaucoup les communications interpersonnelles. « À l'atelier on est plutôt rébarbatif aux nouvelles télécommunications. » « On cherche une communication plus honnête plus réelle. » « On s'appelle pour savoir réellement comment ça va (...). » « La frénésie autour des *Ipod*... des gens qui disent qu'ils communiquent entre eux autres pis qu'au fond y communiquent pas ça va finir ça. » Le lien entre les gens, mais aussi le lien que les gens développent avec les bateaux est important pour les personnes de l'atelier.



Figure 9 : Un rendez-vous convivial pour Noël à l'atelier Vexcel de Jean-Pierre Fournel autour d'un bateau « runabout ».  
(Photo de Robert Boyer pour VEXCEL Yachting 2011)

Depuis cinq ans d'ailleurs il organise un party de Noël de travailleurs autonomes pour socialiser. De 25 participants, ils sont passés à 45 en 2011. Dans cet esprit, le lendemain de notre rencontre, un 5 à 7 s'organisait pour inviter des personnes à « retourner » un bateau. « Ça prend dix minutes virer... », mais cet événement est surtout une occasion de rencontre ou de célébration qui marque un passage. Le bateau sort de l'atelier, les travaux sont achevés. Comme sur la figure 9, l'atelier devient parfois l'espace d'un party d'amis amateurs de bateaux de bois. Ce ne sont pas les seuls moments où la rencontre d'amis prend de l'importance dans le processus d'élaboration et de réalisation d'un projet de construction. Tout au long de ses chantiers, il arrive que Jean-Pierre ait

des contacts réguliers avec les personnes qui sont ses clients. Des relations qui souvent vont au-delà de la période du chantier et de la mise à l'eau<sup>55</sup>. Plusieurs propriétaires de bateaux sur lesquels Jean-Pierre a travaillé mettent ceux-ci en disponibilité pour lui.

## **Lieu(x) de travail et outillage**

Après avoir travaillé 10 ans dans un atelier à Longueuil, Jean-Pierre travaille maintenant depuis vingt ans dans une grange centenaire où logeaient auparavant des vaches laitières : un bâtiment voisin de sa maison à Verchères. « Une bâtisse qui a une âme. » et qu'il aime remplie de « souvenirs ». Pour l'artisan : « Être dans un vieux bâtiment, on dirait que ça va avec la job ! » L'artisan est très attaché aux « vieux murs » de la grange où il accroche toutes sortes « d'artefacts ». Les nombreux objets qui s'y trouvent sur les murs sont d'ailleurs parfois l'objet d'échanges. « On m'en donne pis j'en donne. » explique-t-il. De façon assez générale, pour lui, les objets et lieux sont des voies de médiations entre les temps, les espaces, les événements et les personnes. Celui-ci entretient une relation dialogique avec l'histoire et le monde à travers eux.

Voisins de la route 132 (boulevard Marie-Victorin) qui borde le fleuve St-Laurent, son atelier et sa maison sont à deux pas de lieux de navigation investis par des embarcations sur lesquelles il effectue des travaux. Une belle plage située tout près sur une île est fréquentée par des amateurs pour des activités de loisir et de plein air qui en font un entretien volontaire. Les bateaux de plaisance et de pêche "sportive" ou domestique qui naviguent sur cette portion du fleuve ne sont pas les seuls bateaux à fréquenter le fleuve à ce passage. Des navires commerciaux, dont d'imposants caboteurs qui remontent aux Grands Lacs et des navires au long cours, utilisent « la voie maritime » du St-Laurent. Dans l'atelier de l'artisan, on sent les vibrations que provoquent les énormes navires caboteurs qui passent devant chez lui. Les faibles niveaux d'eau et le fort tonnage des navires engendrent des frictions entre les navires et le lit déjà dragué du fleuve.

---

<sup>55</sup> Les mise-à-l'eau pour lui, c'est comme un baptême. « Le bateau est généralement baptisé par une femme, habituellement la fille du propriétaire. C'est un genre de bénédiction. On pose des fleurs sur le pont, on partage une boisson, on remercie les gens qui ont permis ou aidé à arriver là. Par la fraternité partagée, le bateau est poussé et on se dit : « Va vivre dans tes éléments et protège tous ceux qui embarquent à bord. » » Anecdote intéressante, certaines personnes éviteront les bateaux de couleur bleue pour ne pas provoquer le « roi des mers », Neptune, et favoriser la paix avec la mer.

Situé en milieu rural, son lieu de travail s'apparente tout à fait à une boutique d'artisan. Jean-Pierre est propriétaire de son atelier et de ses outils. L'organisation de son atelier est stable. Il se divise en deux parties : un espace pour le façonnage des pièces et un espace pour le travail sur les coques. Cette division permet de limiter la circulation de la poussière. Une section de l'atelier n'est pas isolée. Dans cet atelier se côtoient des outils anciens comme des varlopes, dont des modèles arrondies pour travailler les mâts, des outils manuels « modernes » électriques et certains outils fabriqués par l'artisan ou ses collègues. À ce titre, des outils de dimension modeste comme le rapporteur d'angles fait avec des lames de scie et le vilebrequin coupé modifié pour être fonctionnel dans des endroits très étroits. Marilou, une collègue et amie qui travaille à l'atelier et agit surtout dans la fabrication et la restauration de mobiliers, bricole aussi des outils à son goût tels que des grattoirs et des blocs à sabler.

Ces outils façonnés par les artisans eux-mêmes sont souvent plus appréciés que les autres. « Les outils artisanaux qu'on fabrique, on a plus qu'un attachement de performance avec. » mentionne Jean-Pierre. L'autoproduction permet de dépasser une relation strictement axée sur le rendement. Il est normal pour l'artisan d'utiliser sa créativité pour relever les défis qui se présentent pendant qu'il travaille. « On est pas capable de sortir un affaire on va se patenter une affaire pour pouvoir le défaire. » m'a-t-il affirmé en ce sens.

## **Rapports au fleuve et à l'environnement**

Pour Jean-Pierre, les bateaux sont des lieux de vie. Y sont expérimentés différents styles de rapports au marin. De façon générale, une embarcation est pour lui un lieu privilégié pour être en contact avec l'eau. Les bateaux qu'il construit sont souvent des embarcations qui peuvent naviguer le golfe et atteindre des îles éloignées ou même faire le tour du monde. Le travail de l'artisan se situe toutefois plus particulièrement en amont de telles fréquentations. Même si Jean-Pierre navigue peu ou pas, que ce soit dans le rapport aux écosystèmes forestiers ou marins, il est sensible aux transformations attribuables aux rapports entre les humains et la nature, voire « la matière ». Cela s'exprime clairement dans son amour pour le travail du bois ainsi que pour le bois lui-même. « C'est un peu comme un pouvoir. Un certain pouvoir par rapport à l'objet, à la transformation des matériaux. » dit Jean-Pierre.

Ces transformations, pour Jean-Pierre, prolongent la vie des matériaux, du bois et en un sens des arbres. Jean-Pierre aime ainsi autant les arbres et les forêts de bois debout (!) que le bois qui lui sert pour ses productions. Il dit à ce sujet : « Le bois, moi je considère ça comme de l'or ! » « Y'a une quantité incroyable de bois dans ces bateaux-là ! Y faut que tu ailles du respect ! » C'est dans cet esprit qu'il a nommé *L'Or Vert* un voilier qu'il a construit avec une grande variété d'essence de bois (acajou, pin écossais, pin blanc, épinette de sidka, teck). Celui-ci a d'ailleurs été sa « carte d'affaire » pendant dix ans. Construit en 1990, ce bateau était originalement utilisé pour la pêche au homard sur la Côte – Est Américaine.

Par ailleurs, pour faire sa part contre la déforestation, à chaque année, Jean-Pierre plante un arbre. Sa mère lui apporte fréquemment de jeunes pousses qu'elle fait germer pour qu'elles soient implantées sur sa terre. L'artisan s'est dans cet esprit engagé à permettre au promoteur du projet de restauration-transformation de la goélette Grosse-île de planter 8000 arbres sur sa terre agricole, soit l'équivalent du bois utilisé pour le projet. Sa sensibilité quant à la pertinence des milieux forestiers comprend une affection spécifique pour des spécimens d'arbres exceptionnels qui sont susceptibles d'être appropriés pour fabriquer des objets. En entrevue, il réagissait contre un *gentleman farmer*<sup>56</sup> qui a coupé un arbre de 200 ans qui se trouvait dans son champ pour faire du bois de chauffage.

Nonobstant, Jean-Pierre ne va pas en forêt à la recherche du bois nécessaire à ses ouvrages. « Aller chercher des arbres, aujourd'hui ont le fait de moins en moins. » mentionne-t-il. Une situation qu'il explique, entre autres, par la pression à la production qu'il reçoit par les projets qu'il accepte. « Aujourd'hui, quand les projets arrivent, t'as plus le loisir de dire j'avais attendre pour ci, j'avais attendre pour ça. » Même chez ses fournisseurs ou *broker*<sup>57</sup>, les produits nécessaires à ses constructions ne sont pas toujours disponibles « en stock ». La rareté du bois suscite chez lui la mise en réserve d'un stock de bois. Il faut dire que l'approvisionnement en bois destiné au travail de l'artisan dépasse de loin les frontières de son environnement local. Les bois qu'il utilise : du cèdre, du teck, de l'acajou, du pin, du chêne blanc au besoin, viennent d'aussi loin que de l'Ouest canadien, du Brésil, de l'Afrique, de la Birmanie.

---

<sup>56</sup> Un « gentlemen farmer » est un propriétaire de ferme qui la fait exploiter par des employés.

<sup>57</sup> Revendeurs.

Ces « ressources » circulent à travers un réseau d'échange international, mercantile et capitaliste à divers degrés et depuis un certain temps. L'artisan observe des changements dans les natures des matériaux disponibles sur ces réseaux d'approvisionnement.

Les pièces de bois de grande taille, en longueur et en largeur, nécessaires pour la construction artisanale de bateaux sont de plus en plus rares. « Avant on pouvait avoir des planches d'acajou 16-18 pieds de long... pas de problème y'a trente ans. Aujourd'hui, c'est 12 pieds maximum. » Partout dans le monde, il faut aller de plus en plus loin, ajoute-t-il. Les arbres hauts et les arbres gros sont de plus en plus difficiles d'accès. Ainsi, quand l'artisan trouve ou se fait offrir des lots de bois qui lui plaisent et qui conviennent, il les prend et les garde. Les activités humaines sont responsables de la situation des forêts et des conséquences au niveau de l'approvisionnement, selon Jean-Pierre.

Sur la portion du rivage de sa propriété, l'artisan observe d'autres interactions problématiques entre les humains et l'environnement. Les vagues des bateaux à moteur engendrent sur les berges un phénomène d'érosion accélérée des berges du fleuve. « Ici à l'avant je perds un pied de terre par année. » dit-il. Un phénomène qui s'intensifie aussi par la diminution voire l'absence de glace pendant l'hiver. « Avant avec la glace il se passait rien, mais maintenant ça ne gèle plus. » ajoute Jean-Pierre. L'environnement se modifie et la pollution atmosphérique et leurs corollaires, les changements liés aux climats, seraient donc aussi en cause. Pour Jean-Pierre, la petite navigation avec des embarcations de construction artisanale peut contribuer à apprécier mieux le fleuve. « On se rend pas compte de la chance qu'on a d'avoir un fleuve. » souligne-t-il.

### **Avenir de sa pratique et de son monde**

L'artisan s'est souvent demandé combien de temps il pourrait vivre à travailler comme artisan. Aujourd'hui, il est positif quant à l'avenir de ses savoirs artisanaux en construction navale. Selon lui : « (...) les savoirs ont un avenir ». « La construction de bateau de bois traditionnel, le bateau de bois mourra jamais. Le monde a toujours un lien de curiosité de lier à ça. » Actuellement, il refuse même des projets. Il constate

aussi qu'il y a beaucoup de bateaux qui traînent un peu partout, et ce, souvent pendant longtemps. « Des embarcations en bois sont oubliées (...) cela fait des projets pour le futur. » Mais si l'artisan comprend cela comme une opportunité, c'est qu'il assume une fidélité à des références et pratiques qui résistent au système de la mode. Cela explique, entre autres, l'importance de la passion, de la persévérance et de la patience pour qui veut être ou devenir artisan. Une voie qui ne permet pas d'obtenir des résultats d'aisance rapidement, comme le veulent bien des personnes de la jeune génération aux yeux de Jean-Pierre.

Les bateaux de bois possèdent toujours certains avantages comparatifs. Ils ont fait leurs preuves dans la longue durée, mais il est vrai que les bateaux « classiques » en bois massif demandent de l'entretien. Ils sont aussi souvent fragiles. Cependant, ils ne brisent pas d'un seul coup comme les bateaux de fibre de verre, une composante qui est, somme toute, utilisée depuis peu de temps en construction comparativement au bois.<sup>58</sup> Les attributs des constructions en bois exigent une approche particulière. L'artisan pense toutefois qu'il faudrait que la société arrête de vivre à un rythme effréné et s'adapte pour que les savoirs artisanaux continuent de vivre ou même renaissent. Les bateaux de bois ne sont pas des objets de consommation ou des instruments de production comme on les conçoit couramment. Ils demandent soins, entretiens et respect. De plus, si on veut que les embarcations de bois continuent d'être présentes dans le paysage culturel des pratiques récréatives, « économiques » et sportives, il importe selon lui de sortir de la peur et de l'insécurité qui justifie des politiques frileuses et des tutelles contrôlantes qui empêchent les prises de responsabilités individuelles.

Selon Jean-Pierre : « Aujourd'hui, on met en responsabilité tout le monde à l'entour de nous-autres, tout le monde sauf nous-autres mêmes ». « Le monde veulent plus assurer leurs risques à eux autres-mêmes. » Une réalité intensifiée par le système des assurances, fort coûteux, qui freine, par ses coûts exorbitants, des projets simples comme la mise en disponibilité (libre-service) d'embarcations au public par certaines organisations. Il serait en ce sens une bonne chose de nous émanciper des structures et

---

<sup>58</sup> Les bateaux classiques se détériorent par morceaux. L'application de soins et réparations lorsque nécessaire leur permet de vivre longtemps.



dispositions contrôlantes qui contribuent à entretenir une distance et une insécurité avec les pratiques culturelles maritimes impliquant des savoirs artisanaux. Cela n'empêche pas Jean-Pierre d'avoir des projets. Actuellement, il aimerait construire un remorqueur à bouchains. Une forme qu'il n'a jamais faite, soit un bateau du Maine en chêne, cèdre blanc et jaune et en acajou, avec un mât de sidka, un recouvrement de contreplaqué marin et des pièces de pin rouge et de teck.

*Ghislain Pouliot*

« Ça serait intéressant pour garder c'était quoi notre identité maritime. Qu'on garde notre histoire vivante. »

## **Parcours et pratique**

Ghislain a vécu son enfance à Lauzon, en face de Québec, à deux pas du chantier de la M.I.L. Davie, tout près du site de « la plus vieille cale sèche en Amérique ». En 2011, il a eu 58 ans. Ghislain était en contact avec un environnement maritime où était pratiquée la construction. Il passait alors beaucoup de temps à construire des radeaux et d'autres petits bateaux. À 15 ans par exemple, il produisait les formes de chaloupes en plantant des piquets dans la pelouse : tiges autour desquelles il développait des coques. Les expériences, les connaissances et l'affection de Ghislain pour la construction « traditionnelle » en bois massif font aujourd'hui de lui un porteur de traditions reconnu dans plusieurs milieux. C'est toutefois d'abord la musique qui attira Ghislain pour en faire un « métier », son art. L'artisan raconte son passage progressif vers la pratique de la construction navale : « Quand j'ai commencé ça, j'étais musicien. » « J'ai étudié en musique. J'ai eu des jobines dans des cuisines. » « J'ai travaillé une fin de saison comme matelot comme chez les Harvey de l'Île-aux-Coudres. Ça m'a donné le goût d'avoir mon bateau. »

C'est un travail dans le chantier d'un autre artisan qui lui a révélé son affection pour le travail du bois : « Je travaillais sur l'acier, le propriétaire du chantier il venait sur le chantier, puis il passait des bouts de bois dans le planeur. À la fin de la journée, je l'entendais raboter un bout de bois. Y'avait l'air d'avoir du plaisir à faire ça. Y'est arrivé avec des chaloupes de sauvetage pis j'ai aimé ça. » Cela lui a donné le goût d'en faire une. Déjà à ses débuts dans le métier, la fibre de verre, l'acier et l'aluminium prenait de l'importance et la production des bateaux de bois devenait plutôt marginale par rapport aux autres. Pourtant dès ses débuts, Ghislain a préféré travailler avec le bois à cause de certains des attributs du matériau et de la nature du travail avec celui-ci. Le travail du bois est peu bruyant. L'odeur du bois est agréable. À la différence de l'acier, le bois, lorsqu'on le travaille, n'est pas « toujours trop chaud ou trop froid ».

Les habiletés de l'artisan se sont ainsi développées au fur et à mesure de projets de réparations puis de constructions. Au début, l'artisan ne pensait pas à ses activités à travers le prisme d'une relation au patrimoine. Mais dans les années 80, quand Ghislain commençait à exercer son métier, tous les artisans se retiraient. « Y'avait pu de constructeurs de bateaux de bois. » Ghislain affirme avoir pratiqué pendant 14 ans un métier « en voie d'extinction ». « j'chu pas né à bonne époque (...) Y'a même pu d'outils. Tu trouves pu les outils de base. Ou t'en trouves d'un ancien constructeur ou tu t'en fabriques. » m'a-t-il dit. En ce sens, il perçoit aujourd'hui une sorte de décalage entre son monde et les réseaux actuels de la culture maritime. Un décalage relié à l'enracinement de sa pratique dans des références et repères culturels marginalisés. Cet écart amena l'artisan à investir divers moyens d'apprentissage pour parfaire ses savoirs.

Il a visité des musées et écoles pour voir ce qui s'y passait. L'artisan a aussi lu beaucoup sur les pratiques de construction artisanale. La lecture et le dessin font partie des tâches de l'artisan à notre époque. Aujourd'hui pour Ghislain : « Pour faire une chaloupe, il faut toujours que tu la dessines ». Les anciens eux, allaient souvent à l'œil, travaillant en lisse.<sup>59</sup> Ainsi, le porteur de traditions ne travaille pas dans une perspective de stricte « reproduction » de méthodes anciennes. Les anciens constructeurs contribuèrent assez peu à son apprentissage. Un ancien artisan, Jos Bernier habitant St-Michel-de-Bellechasse, qu'il consulta pour des conseils, avait même tenté de le dissuader de se lancer dans la construction navale. « Si tu veux te donner de la misère, construis ton bateau », lui avait-il dit, en plus de lui recommander de faire comme tout le monde pour ses voyages et de choisir plutôt l'autobus...

L'artisan a pris en charge son propre apprentissage et une grande part de celui-ci s'est fait par expérimentation : aspect important dans le cadre d'une pratique qui ne comporte pas de « production » en série, mais la production de pièces uniques. « J'ai jamais construit la même chaloupe. », « Quand t'es artisan, tu développes ainsi une façon de faire que les autres ont pas. » signale-t-il en ce sens. Chaque projet fait découvrir des choses. L'apprentissage est continu et la persévérance est conditionnée par la passion.

---

<sup>59</sup> Les lisses sont des bandelettes de bois fines qui précèdent les bordés sur le même axe que ceux-ci. Elles épousent la forme du bateau donnée par un ou des gabarits servant de guides pour la pose des membrures et des bordés.

Dans cet esprit, certains défis de construction semblent avoir appelé l'artisan à une réelle disposition au dépassement de soi.

Au début de sa pratique, Ghislain s'est surtout adonné à des réparations. La première construction de l'artisan, une chaloupe Madelon de Lawley d'un peu plus de neuf pieds, a eu lieu au milieu des années 1980. Il avait découvert ce modèle lors d'un voyage exploratoire à Mystic Seepport<sup>60</sup>. Un gars de Sept-Îles, après avoir lu une publicité de l'artisan dans l'Escale<sup>61</sup>, lui a commandé une chaloupe de ce même modèle qu'il avait rencontré à Mystic Seepport. Il a accepté le contrat sans vraiment tout savoir comment il allait faire à l'avance. Les difficultés rencontrées dans le travail de pose des bordées ont suscité plusieurs apprentissages. « Je savais me servir d'un rabot parce que je réparais. Mais de d'là à construire à partir d'un plan, c'est quelque chose. » Ghislain était très avancé dans la pose des bordés de la chaloupe et il a dû recommencer. Il n'avait pas compris comment faire ouvrir les bordés.

Avec du recul, Ghislain donne raison à Jos Bernier, mais ajoute aux mots de ce dernier une ouverture personnelle : « Y'avait raison tsé... (...) mais on choisit sa misère ! ». Car si le métier de Ghislain comporte des difficultés, il mène quand même à des bonheurs particuliers. Le goût du voyage, de la navigation et le bonheur d'aller sur l'eau ont motivé l'artisan à poursuivre son engagement dans son art. Construire n'est pas qu'une question d'argent pour lui... « Le monde apprécie ce que tu fais. Tu le fais d'abord pour toi, tu le fais pas pour les autres. (...) Si t'en vis, tant mieux. » La condition d'artisan vient avec l'acceptation d'une certaine solitude. « T'es artisan, t'es tout seul avec toi même. » souligne Ghislain.

Quand on le sollicite pour des projets, autant le projet que la personne qui le présente intéresse l'artisan. Il faut que la personne qui le sollicite intéresse l'artisan pour qu'il accepte son projet. « Je me garde un droit assez prononcé de dire : « Va voir quelqu'un d'autre ! » » « J'ai refusé plusieurs projets. » me signale Ghislain. Les gens qui veulent

---

<sup>60</sup> Mystic Seepport est situé en Nouvelle-Angleterre aux États-Unis. C'est une sorte de Mecque du bateau « classique » et traditionnel. Cette localité a jouée un rôle important dans la construction navale au 17<sup>ième</sup> siècle. Depuis sept ans s'y tient le *Woodenboat show*.

<sup>61</sup> *L'Escale* est un magazine québécois publié depuis 1995 qui aborde différents sujets autour de la pratique de la navigation de plaisance. Il est distribué à tous les membres de la Fédération de voile du Québec ainsi qu'aux membres francophones des escadrilles canadiennes de plaisance.

se faire construire n'ont pas toujours des idées réalistes. « Il y en a qui m'arrivent avec des projets de fous qui savent pas dans quoi ils s'embarquent. » Il faut dire qu'il faut souvent des ressources financières adéquates (importantes) pour se faire construire un bateau de manière artisanale. Mais quand un projet va de l'avant, la relation avec les personnes concernées peuvent même comprendre leur participation à la construction du bateau demandé. « Je ne vais pas lui expliquer c'est quoi le métier », explique Ghislain, mais elle pourra participer à des tâches à sa mesure.

En construction, l'artisan aimerait réaliser plus de projets impliquant l'investissement de pratiques anciennes « canadiennes » et « québécoises » souvent désaffectées, marginalisées ou négligées. « Ça serait intéressant pour garder c'était quoi notre identité maritime, qu'on garde notre histoire vivante. » Plusieurs des rares interventions réalisées au Québec pour faire vivre, voire revivre des expériences culturelles impliquant la construction navale artisanale ne sont pas représentatives des productions locales. À cet effet, Ghislain observe que plusieurs projets au Québec impliquant des patrimoines ne sont pas faits avec des modèles aux origines locales. « C'est le fun la Yole, mais ça vient pas du Québec, c'est le fun le Marie-Clarisse mais ça vient pas du Québec. » « L'identité » maritime de la culture « québécoise » aurait tout intérêt à s'affirmer selon lui. « Avec le fleuve qu'on a (...) On a rien pour représenter le Québec lorsqu'il y a des événements ! » clame-t-il.

D'après son expérience, trop d'institutions assumant un rôle dans l'expérimentation et la transmission de connaissances relatives au patrimoine vivant jouent mal leur rôle. À travers son parcours, Ghislain a agi lui-même dans une de celle-ci comme interprète (chaloupière-interprète) pendant quelques années. C'était à la chalouperie Godbout de l'Île-d'Orléans<sup>62</sup>. Malheureusement, m'a-t-il fait remarquer, les guides sont mal ou pas formés. Ils sont « (...) formés rapidement juste pour faire accueil au tourisme. » L'organisation du travail dans ces institutions ne permet pas de travailler avec une vision à long terme. « Y'a pas de durée dans ça. » dit-il. Nonobstant, son travail à la chalouperie Godbout de l'île-d'Orléans a été quand même pour lui l'occasion de mettre à l'épreuve ses capacités de constructeurs, et ce, même devant d'anciens constructeurs.

---

<sup>62</sup> La chalouperie Godbout a été déplacée sur le site du Parc maritime de St-Laurent-île-d'Orléans, un site d'interprétation et de conservation, incluant une exposition et une chalouperie où est relatée l'époque de la construction navale en bois à l'Île-d'Orléans.

D'anciens chaloupiers du coin, « qui en avaient vu d'autres », sont venus observés son travail. Ghislain avait entrepris de construire une chaloupe à l'envers, alors que les anciens constructeurs de l'Île-d'Orléans avaient l'habitude de construire à l'endroit : « (...) les vieux regardaient comment je faisais ça, les vieux disaient ça marchera pas. » Devant ces hommes qui avaient travaillé au chantier Fillion, Ghislain garda confiance. « Quand on va la lancer, vous viendrez voir ! » leur a-t-il dit. « Y'ont vu, là j'étais un constructeur de bateau ! » Plus tard, toujours à la chalouperie, « Y'avait une vieille chaloupe originale authentique. »<sup>63</sup>

« Moi je voulais pas qu'on répare un artefact (...) Je voulais la tenir comme ça. » Ghislain a donc fait des gabarits pour parvenir à refaire un bateau identique. Cette fois, il voulait la bâtir à l'endroit, comme les anciens. Ce qu'il fit. « Je l'ai reconstruit comme eux à l'endroit. » Un choix qui comporte son lot de difficultés : « Si tu fais à l'endroit (...) La dernière planche de tes bordés faut qu'à soit au milieu<sup>64</sup>, ce qui est plus compliqué. » Il faut que l'ajustement soit très bien fait et les lignes de finition parfaites. Pour leur montrer son travail, Ghislain invita les trois (anciens) et leur fit voir qu'il savait faire ! Il avait réussi.

D'autres implications avec des institutions publiques engagées dans l'interprétation et la valorisation de pratiques culturelles maritimes au Québec ont jalonné le parcours de Ghislain. L'artisan a dispensé des formations pour amateurs au Musée maritime du Québec J.E. Bernier (voir annexe 8). Il a aussi dirigé la restauration du Canot 19<sup>65</sup> pour le compte de l'Association des jeunes marins de la Côte-du-Sud et mené la construction de deux yoles de Bantry<sup>66</sup> requises par les activités du *Défi des jeunes marins*.<sup>67</sup>

---

<sup>63</sup> Chaloupe construite par F.X. Lachance, couramment appelé « Fix » qui a eu un chantier sur l'île d'Orléans.

<sup>64</sup> C'est la parclose.

<sup>65</sup> Le Canot 19 est un ancien bateau de la Marine Française : une embarcation de 10 mètres, à voile et aviron, dont les lignes datent de 200 ans. Appartenant au Musée Maritime du Québec J.-E. Bernier, il a été prêté à la Corporation Jeunes marins de la Côte du Sud qui a pour mandat de sauvegarder et de mettre en valeur la culture et le patrimoine maritime et d'assurer l'accès à la pratique d'activités nautiques.

<sup>66</sup> La Yole de Bantry est un modèle de canot français à voile et aviron dont les lignes sont reprises d'une embarcation datant de 1796 et qui fut utilisée pour transporter d'un navire à l'autre un commandant de flotte.

<sup>67</sup> Le *Défi des jeunes marins* coordonne des sorties publiques à voile et aviron pour le grand public, ainsi que la participation d'équipes québécoises au *Défi international des jeunes marins* ([www.defisjeunesmarins.com](http://www.defisjeunesmarins.com)), une course amicale internationale initiée en 1986 à New York par « deux passionnés de la

Ces deux dernières activités s'insèrent dans des projets plus larges qui permettent à des personnes, parfois « marginales », d'expérimenter des pratiques culturelles maritimes en construction (indirectement) et en navigation. L'artisan trouve bénéfique ce genre de projet. Il trouve pertinent que les gens fassent l'expérience de la vie collective à bord d'un bateau. « La yole, tu embarques là-dessus... c'est ça qui est intéressant. » « À bord (...) tout le monde est solidaire (...) Tout le monde dépend l'un de l'autre. » (voir figure 10). En ce sens, la vie à bord oblige à l'action et à la réflexion. « Tu peux pas être irréfléchi sur un bateau. » « Tu dépends de tes habiletés. » Cela rend la vie sur un bateau très formatrice sur plusieurs dimensions. Les apprentissages qu'on y fait sont d'autant plus pertinents qu'ils sont transférables dans d'autres situations.



Figure 10 : La yole de Bantry à *Sault-au-Matelots* construite par Ghislain avec ses treize passagers à voiles (rames rentrées) lors d'une compétition en Ontario.

(Photo fournie par le *Défi international des jeunes marins*, année indéterminée)

Lors de notre deuxième rencontre, l'artisan travaillait cette fois sur son propre voilier avec sa conjointe. C'est avec ce bateau qu'il rêve maintenant ses sorties et voyages

---

mer, de la formation des jeunes et de la construction en bois » (Lance Lee, éducateur et marin américain et Bernard Cadoret, éditeur de la revue *Chasse-Marée*), invitant les communautés nationales de partout dans le monde à fraterniser. Il y aurait actuellement environ 50 Yoles dans le monde. Le cahier de charge pour ce projet présentait au constructeur les dimensions du bateau et suggérait un approvisionnement local en bois. « Tu prenais le bois que tu as local », dit Ghislain. Les Yoles construites par Ghislain ont été bordées en chêne puis en cèdre de l'ouest canadien.

annuels lors de la saison estivale. Il est parti de loin avec ce projet. Au début, c'était une « coque brute » qu'un gars avait commencée en 1967 à partir de plans anglais. Ghislain l'acheta en 1996, « la coque était pas finie de ponter, la cabine était commencée, dans le cockpit, rien de fait... les bordés étaient pas finis. » Il qualifie ce voilier de 32 pieds et 18 milles livres, fait, entre autres, de cèdre, acajou et contreplaqué marin, d'un « (...) meuble hors pair... ». Tout y est réfléchi. « C'est comme une petite maison. » Bien qu'il soit confiant de prendre la mer avec son bateau dont il conçoit la solidité comme celle d'un « (...) char d'assaut très solide », il ne cherche pas à se mettre avec lui dans des situations difficiles. Ghislain cherche surtout à expérimenter avec lui le bonheur de vivre sur l'eau.

### **Lieu(x) de travail et outillage**

Ghislain n'a pas toujours travaillé dans son propre atelier. En 1981, il construit sa chaloupe dans un ancien poulailler, puis en 1985, il travaille dans une grange qui servait auparavant à entreposer des instruments aratoires. L'artisan a aussi effectué des travaux dans des bateaux tout près de sa maison en bordure de la route 132. Il a également travaillé sur des bateaux en marina, mais n'aime pas trop ces endroits pour le travail. Il préfère maintenant travailler dans son propre atelier. Depuis 1999, l'artisan tient chantier au bord de la Rivière-des-mères à St-Vallier-de-Bellechasse, un village situé à vingt minutes de Montmagny en aval et à quarante minutes de Lévis et Québec en amont. Le chantier où il travaille porte le nom du chantier de la Rivière-des-mères, nom du cours d'eau voisin de son terrain. Celui-ci appartenait à Marcel Roy, un artisan plus âgé qui y travaillait aussi sur des bateaux. Le bâtiment principal est un hangar cylindrique recouvert de tôle ondulée. Il peut être chauffé.

L'atelier est entouré de voiliers et de petites ou moyennes embarcations. Il est aménagé de manière à ce qu'il soit possible d'y réparer ou construire des unités allant jusqu'à environ une quarantaine de pieds de longueur. La bâtisse est chauffée et éclairée et les bateaux peuvent y pénétrer sur leur remorque. La proximité de la rivière permet, à l'aide d'un treuil, lors de hautes marées, de sortir ou d'entrer un ou deux bateaux par marée. « C'est un bateau par marée. Pis habituellement quand on a des grosses marées, (...) ça donne six sept jours pour sortir les bateaux. » Ghislain doit compter sur des marées de 16-17 pied ou plus pour utiliser sa descente.



À l'intérieur, l'atelier est constitué d'une grande pièce sur toute la longueur et à pleine hauteur. Sur la longueur a été ajoutée une pièce où sont installés des outils électriques, mécaniques à commandes et à usages manuels (ex.: planeur ou dégauchisseuse, une scie à ruban, une perceuse, un banc de scie, des tréteaux, des serres de grandeurs diverses, une grande quantité de rabots anciens en bois et métal.). « Une chaloupe, ça se travaille à la main. » L'utilisation d'outils électriques (ex. : scie à ruban, planeur) accélère le travail mais ne remplace pas les rabots, les ciseaux à bois, le compas. « C'est ça la manière artisanale », rappelle l'artisan. Cet espace sert pour le travail des pièces et comprend un espace réservé pour la construction de petites embarcations. Au-dessus de cette longue pièce, dont le plafond s'arrête à environ huit pieds, se trouve un autre espace de travail et de rangement qui sert de rampe pour accéder aux ponts des bateaux entrés juste à côté dans le grand espace de travail ouvert. De l'autre côté de l'atelier, toujours dans le sens de la longueur, on trouve un long comptoir utile pour poser pièces, matériaux et outils. Sur les murs, l'artisan a posé toutes sortes d'affiches comportant des images de bateaux, dont des bateaux anciens.

## **Rapports au fleuve et à l'environnement**

Il est évident pour l'artisan qui se considère faire partie de la nature, que l'expérience de la construction et de la navigation favorise le développement de rapports sensibles au fleuve et à son environnement. Selon son expérience, l'ensemble de l'expérience de la vie à bord d'un bateau peut parvenir à transformer le rapport des personnes au monde. La vie sur l'eau, pour Ghislain, c'est « un choix de vie différent ». Le type d'expérience et le rythme de la vie sur un bateau modifient les besoins des personnes. Avec le temps, la vie à bord nécessite moins de moyens financiers parce que tu y vis différemment. Dans plusieurs cas, la pêche participe de l'expérience des plaisanciers et contribue à cette situation.

Quand il revient d'un voyage sur l'eau, l'artisan constate que son périple change sa manière d'agir et de voir le monde. L'artisan devient de plus en plus lent à la suite de ses voyages : « Moi personnellement, quand je mets le pied dans la voiture, je roule à 50 km/h. » En retour ce dernier trouve qu'à terre on est « fou, fou, fou. ». La vie à bord a cela de particulier qu'elle se déroule dans un espace « intérieur » restreint, nécessite un travail d'équipe constant, un souci de l'autre et une sorte d'ouverture mouvante sur le

monde. L'artisan mentionne : « Tu peux pas courir sur un bateau. (...) t'es toujours actif. T'es toujours en mouvement. T'es toujours à t'émerveiller devant rien. Tu fais les choses pas à la même vitesse. » On pourrait dire que l'art de faire de Ghislain donne sur un art de vivre en mer qui l'amène à être critique vis-à-vis de certaines façons d'être « à terre ».

En plus de favoriser un autre rythme de vie, des relations particulières avec l'équipage, la vie à bord ouvre aussi à des relations d'entraide sur l'eau : des relations qui dépassent les frontières nationales. « Anglais, Français, Américains, Norvégiens, c'est toute la même chose. Y'a une entraide sur l'eau. Les gens se côtoient puis s'échangent beaucoup d'informations. » dit Ghislain. Ces échanges ne passent pas par l'argent et ne sont pas limités à des échanges entre plaisanciers. Même les bateaux de fonction sont parties prenantes de ce genre de coopération. « Pas d'argent là-dedans. On va s'entraider. On n'attend rien en retour de ça. C'est tellement différent quand tu vis sur l'eau », indique l'artisan. Les aspects de la vie en mer contribuent à l'affection de l'artisan pour la construction, en plus de favoriser une meilleure compréhension de l'architecture navale et de mieux appréhender ses ouvrages de construction, réparation ou restauration. Pour comprendre un bateau, il vaut mieux être capable de le voir et de le penser en fonction de ce qui se passe avec lui en mer. « Le fait que je navigue m'a fait plus prendre conscience qu'un type de bateau va prendre la mer mieux qu'un autre. Parce que je sais c'est quoi être en mer. » mentionne l'artisan.

Avec la pratique, Ghislain a aussi développé une meilleure appréciation et connaissance des écosystèmes et naturellement des essences spécifiques habituellement préférées pour certaines composantes de bateaux.<sup>68</sup> L'expérience en construction traditionnelle a rapproché ce dernier des milieux forestiers. L'artisan sait qu'il y a « ...des zones pour différentes essences » et un temps « idéal » pour couper les arbres et faire son bois, soit entre le 21 décembre et la mi-janvier. « Quand c'est les jours les plus courts, avec la nouvelle lune de préférence... pour qu'il n'y ait pas de sève dans l'arbre. » Le bois est alors moins susceptible de travailler une fois coupé. À ce moment-là, il est bon pour être « bûché » et aller chercher du bois en forêt est une expérience très agréable. « Quand on

---

<sup>68</sup> À titre d'exemples : « L'Orme est bon en eau douce, meilleur en eau salé. » « Le frêne, t'es mieux de l'utiliser plus haut que la ligne des eaux. » « Le chêne (blanc) est plus résistant. »

allait chercher du bois on mangeait chez Rosaire, qui a une cour à bois, la bouffe chauffait dans son camp tandis qu'on allait chercher le bois. » À la fin de l'hiver, pour aller chercher le bois coupé, l'artisan et son complice allaient chercher le bois avec un cheval. Un patin est posé sur le tronc préparé du côté rapproché du cheval et le bois est glissé dans la neige. La mémoire que Ghislain garde d'expériences de cet ordre est très positive. « Ça j'aimais ça, C'était vraiment l'fun! » « C'est beau à voir! » souffle l'artisan. Cela fait un certain temps que Ghislain est allé bûcher des arbres pour des constructions, mais ce serait encore possible. La demande manque. « Je pourrais avoir des beaux chênes mais j'ai pas de demandes. Je prendrais tout dans l'arbre, les courbes... » m'a-t-il dit.

Une fois bûché et sorti de la forêt, l'artisan se rend généralement à un moulin (à scie) de campagne comme celui de St-Charles (Bellechasse) pour faire couper ses planches. À cet endroit, il arrivait aussi à avoir du beau bois, du cèdre de l'ouest canadien, utilisé pour faire des poteaux de téléphone usés dans une école de montage de lignes. Il était possible d'y avoir des pièces de 25-30 pieds de longueur et de 16 pouces de diamètre. L'artisan s'approvisionne fréquemment chez des intermédiaires pour obtenir de belles pièces de grandeur appropriée pour faire du bois à bateau.

La forte demande pour des constructions faites avec des bois exotiques depuis une quinzaine d'années et le développement de nouvelles méthodes de constructions artisanales qui requièrent peu de bois massif pour la construction contribuent à réduire la fréquence des relations plus intimes de l'artisan avec la forêt à travers le processus de sa pratique. D'autres facteurs, comme la présence d'alternatives au bois massif pour la construction artisanale, contribuent à modifier la relation de l'artisan aux milieux forestiers. Actuellement, on peut utiliser des pièces en lamellé collé, des lattes, des colles. Dans tous les cas, peu importe la méthode investie, les demandes en projets de construction artisanale sont rares et certains matériaux autres que le bois sont difficiles à obtenir. C'est le cas par exemple des clous à bateaux en bronze ou en cuivre.

## **Avenir de sa pratique et de son monde**

En même temps qu'il considère l'importance de vivre et faire vivre aux gens des expériences pratiques culturelles maritimes impliquant des savoirs artisanaux, il sait apprécier les productions artisanales comme des productions culturelles matérielles singulières. De par sa posture de porteur de traditions, l'artisan est bien conscient des tensions existantes entre diverses manières d'appréhender la construction, les processus afférents et les pratiques impliquant la navigation qui leurs sont liées. Son rôle de médiateur le place dans une position particulièrement sensible aux écarts, transformations et résistances des mondes et pratiques dans l'espace et le temps. Nonobstant, il continue d'apprendre de l'ancien et du nouveau.

Choisir le bateau de bois est selon lui d'abord une question de goût. C'est un peu comme un beau meuble. « Y'a des meubles qui sont difficiles. » mais qui sont beaux, agréables et durables si on les traite bien. « Moi j'veux qui soit à mon goût mon bateau. » Le bateau de bois, c'est noble, c'est beau, c'est bon. Ainsi pour lui, les bateaux de bois ne peuvent pas être en compétition avec les autres. L'artisan reconnaît cependant que le bateau de construction traditionnelle en bois massif (« classique ») est un bien pas toujours accessible en ce qu'il demande des moyens et dispositions spécifiques de la part de l'acquéreur. C'est un bien, surtout pour les constructions en bois massif traditionnelles, qui demande beaucoup de soins en plus d'être dans la plupart des cas utilisé pour la plaisance dans un temps hors travail. C'est un bien de luxe. Il indique à ce sujet : « Si tu fais pas partie d'une élite souvent t'es pas capable de mettre une chaloupe à l'eau. » « Surtout pour la plaisance, tu fais des bateaux pour ceux qui ont de l'argent. » précise-t-il.

La séparation de l'objet d'un temps social « productif » sur le plan économique pose un défi pour le réinvestissement des patrimoines dont l'artisan est porteur, tout comme des savoirs dont il a maintenant une maîtrise. En tenant compte du caractère collectif des patrimoines et traditions dont il est un médiateur actuel et potentiel, Ghislain considère que les institutions publiques pourraient jouer un rôle pour l'avenir des pratiques artisanales en reconnaissance de la pertinence des expériences et mondes culturels maritimes impliquant des savoirs artisanaux. Plusieurs patrimoines locaux, voire nationaux et québécois, des expériences, des savoirs et des références sont en mal de

projets culturels matériels à travers lesquels ils prendraient sens concrètement au-delà de l'aspect financier et de l'appropriation individuelle. Les productions de l'artisan parviennent tout de même pour leur part à mettre en rapport des mondes relativement autres et suscitent par exemple des prises de conscience en plus d'ouvrir à des rapports originaux aux mondes maritimes et à leurs environnements marins. Certaines connaissances de Ghislain peuvent apparaître inactuelles, mais pourraient dans certains contextes, être efficaces et productives. Selon le porteur de traditions, il y a un grand vide quant au rapport des Québécois et de leurs institutions avec les expériences culturelles maritimes anciennes ayant évoluées dans les mondes maritimes en territoire québécois. Ghislain remarque que « les gouvernements favorisent pas le nautisme d'aucune façon. » Les gouvernements ne s'occupent pas de maintenir vivant le patrimoine maritime. Ils nuisent même, dans certains cas, à ce que de tels patrimoines aient un avenir selon l'expérience de Ghislain. Il y a un manque de vision au niveau local et national, mais aussi des carences au niveau du financement des institutions, projets et programmes. « (...) Ces institutions y'ont pas de financement pour garder le patrimoine en vie », affirme Ghislain.

Dépendamment des demandes qu'on lui adresse, de son côté, l'artisan connaît avec son métier des situations de précarité économique. « C'est difficile d'en vivre. » « J'ai pas toujours eu des années très très productives. J'ai eu des années qui étaient assez creuses. » Il faut parfois un deuxième salaire pour vivre parce que les projets de constructions sont très rares aujourd'hui. « Y'en a pas de marché. Y'a un marché dans la restauration. » Mais l'âge d'or est passé, confirme-t-il. « On ne peut pas revenir en arrière. » Les baptêmes de bateaux de bois se font de plus en plus rares !<sup>69</sup> Et Ghislain n'a pas, jusqu'à aujourd'hui, eu d'apprenti qui voulait vivre du métier.

Sa vision de l'avenir de sa pratique demeure plutôt pessimiste. « J'trouve ça plate à dire mais l'avenir est quasiment pour les musées pis y s'enlignent pas pour ça. Y'en a pu de bois... on est pas à la bonne époque pour ça. » Les bons matériaux sont devenus plutôt rares depuis l'exploitation par les Anglais et les Français. C'est un autre obstacle à la construction artisanale et traditionnelle en bois. « Pourquoi qu'on a pas de bateaux

---

<sup>69</sup> « Comme on fait sur les bateaux anciennement. Sur une chaloupe on arrose... avec un bouquet sur l'étrave, quelqu'un d'une institution s'il y a lieu prend la parole. » « Sur le mien je casse une bouteille de champagne. »

centenaires parce que les bons matériaux sont partis pour les Anglais et les Français.... c'est les anglais qui ont ramassé notre chêne. » « Il reste du chêne, y'en reste, mais c'est surtout du chêne rouge, pas du chêne blanc. C'est du chêne blanc qu'y faut pour la construction navale. » De plus, les outils de bases et certains matériaux, comme les clous, sont presque exclusivement disponibles en importation. Les coûts en sont plus élevés.

La pratique de la construction a donc changé au cours de l'histoire. Les constructeurs faisaient auparavant des bateaux avec peu de moyens, même parfois des bateaux qui duraient environ cinq ans, faits en épinette, qui étaient bons pour le « p'tit temps »<sup>70</sup>. « Aujourd'hui, on figrole plus.... » selon Ghislain. Certaines pratiques, dont la voile récréative et sportive, exigent des ajustements fins, mais en construction, « on a pu l'expertise pour être rapide. » Aussi, les bateaux sont rendus dispendieux à construire. « Ce qui tue le bateau de bois c'est le matériel et c'est les heures. » comprend-t-il. Selon lui, s'il reste actuellement des possibilités, c'est pour des projets en construction traditionnelle dont les chantiers sont d'envergure modeste, surtout de la rénovation et de la restauration.

L'artisan serait quant à lui prêt à participer à la construction de bateaux comme *La Canadienne*, une goélette franche « hyper rapide », qui avait été construite sur la rivière St-Charles et qui était utilisée dans le fleuve et le golfe par la Garde Côtière.<sup>71</sup> Ce bateau serait un projet intéressant pour investir un patrimoine maritime à partir de références plutôt locales. Un bateau plus modeste, un cotre à voile avant aurique comme ceux qui servaient aux pilotes pour rejoindre aux Escoumins les bateaux du long cours entrant dans le fleuve, serait aussi un modèle intéressant à construire. Ghislain ne manque pas d'entretenir certains rêves pour garder les savoirs de « façon vivante ».

---

<sup>70</sup> Des conditions de mer clémentes.

<sup>71</sup> Conscient de l'allure de son bateau, un capitaine avait mis au défi le célèbre voilier *America*, convaincu que son bateau était plus rapide. Le défi n'eut pas lieu, mais la légende demeure.

*Daniel St-Pierre*

« C'est important de préserver la relation que ton cerveau  
a avec tes mains, avec les matériaux, avec l'environnement. »

## **Parcours et pratique**

Né à Rimouski, Daniel est devenu artisan chaloupier après avoir été technicien en arts plastiques, capitaine de petites embarcations, marin, ouvrier et gardien sur plusieurs phares du St-Laurent. En 2011, il a eu 61 ans. On le reconnaît aujourd'hui peut-être autant pour sa bonhomie, sa générosité et son sens de l'hospitalité qu'on le reconnaît pour ses réalisations d'artisans. Ils ont été nombreux à me nommer le nom de Daniel St-Pierre alors que je leur exposais la nature de mon projet de recherche. Disposé à l'entraide, adepte du travail manuel depuis longtemps, Daniel est un habile communicateur.

Dans sa famille d'origine, son père aurait été parmi les premières à posséder un voilier à Rimouski. Daniel se souvient d'avoir observé un artisan venu chez lui pour travailler sur un bateau de son père Armand. Très tôt, il a été en contact avec le monde maritime. Enfant, il côtoyait le fleuve. Il se rendait tous les étés à Rivière Hâtée, à l'ouest de Rimouski avec ses parents. Il se souvient d'avoir été en couche assis dans l'eau du fleuve. À l'époque, son père pêchait parfois de la morue sur les côtes pour ses besoins personnels. Quant à lui, il parvint à se faire une chaloupe avec une boîte de mortier, utilisant des madriers pour rames alors qu'il était jeune.

C'est aussi alors qu'il était enfant qu'il s'est pris d'affection pour une embarcation aujourd'hui nommée *La Cécile*, qui est devenue son embarcation personnelle favorite. Il pouvait la voir lors de sorties en famille à Rivière-Hâtée à la Pointe à Santerre<sup>72</sup>. Cette embarcation, placée sur son « split », était disponible pour les visiteurs, usagers et propriétaires d'un chalet appartement au Séminaire de Rimouski. « Au moment où je la vois, j'ai un grand désir de la posséder », m'a dit Daniel. Son extérieur était blanc, son

---

<sup>72</sup> À quelques kilomètres du village (district) du Bic, la Pointe à Santerre est un petit domaine comprenant des terres en culture, qui est fréquenté par une communauté religieuse et qui servait comme lieu de ressourcement.

intérieur était bleu aqua. Bien dessinée, c'est la première chaloupe, mis à part la chaloupe de son père, qui l'a vraiment impressionné. L'artisan n'a pas eu de contact avec cette chaloupe jusqu'à ce qu'il la retrouve, un peu par hasard, à l'âge de cinquante-deux ans...Un ami achète une vieille chaloupe et lui demande de venir l'aider. Il lui offre la chaloupe, une chaloupe de type Whitehall pour la promenade. « J'ai vu que c'est la chaloupe de mon enfance. Couleur aqua avec le tableau en cœur ! » C'était la chaloupe de la Pointe à Santerre. L'artisan l'a réparée et rénoverée. L'artisan utilise maintenant son « bijou », il apprécie ses lignes et sa dynamique sur l'eau pour faire « (...) de la croisière ». « Elle est un peu lourde, mais stable à cause de sa largeur » (voir figure 11). On peut la voir actuellement tout l'été sur son tangon dans le havre du Bic.



Figure 11 : Daniel St-Pierre à bord de « La Cécile » dans le havre du Bic. (Photo de Mathieu Parent 2012)

Les rénovations comportant la conservation de pièces originales sont devenues la spécialité de Daniel. En pratique, l'artisan trouve pertinent de « sauver un travail d'artisan qui est en train de disparaître parce que ce n'est plus à la mode ce type d'embarcation, ce type de construction ou ce type navigation qui n'est plus là. » En ce sens, dans sa pratique, il assume l'importance « ( ... ) de conserver le maximum de travail accompli ( ... ) » par l'artisan qui originalement l'a construit. Pour parvenir à cette fin, l'artisan n'hésite pas à utiliser des techniques différant des méthodes utilisées originalement. L'objet (bateau) se trouve dans ce contexte en position de médiation de



mondes, de pratiques et de savoirs. Le « sauvetage » des embarcations contribue avec lui à engager un rapport au passé et ouvre des possibles pour l'avenir. Quand l'artisan s'est décidé à aller vers la construction navale artisanale, il ne voyait rien de ce genre sur le marché. Il perçut là une opportunité. Daniel ne voulait pas se contenter d'être marin ou gardien de phare et était désireux d'avoir une bonne embarcation pour faire de la voile ou de la rame sur le fleuve.

Aujourd'hui, avec ses expériences, il valorise beaucoup le partage et l'accès aux savoirs. Je l'ai entendu plus d'une fois durant la grève des étudiants de 2012 prendre position pour ceux-ci, affirmant l'importance de l'accès aux savoirs et rappelant à la mission « universelle » de l'Université. À l'affût de l'actualité, les revues et journaux ont leur place bien en vue chez lui. Sur sa table de cuisine, *Le Courrier international*<sup>73</sup> côtoie le magazine *Woodenboat* et sa bibliothèque, située tout près, est garnie de titres concernant la culture maritime et la construction navale artisanale.

Les savoirs sont pour lui intrinsèquement liés à l'évolution de manières d'être partageables dans une communauté. « La construction est le fruit d'un développement d'une recherche constante depuis des millénaires », me dit-il. « (...) c'est important de savoir comment les choses marchent (...) comment les choses sont faites (...) les savoirs c'est important dans un village ! » Il y a toujours quelque chose à apprendre en construction artisanale. Pour Daniel, le travail manuel vient aussi avec un désir de compréhension primaire : essentiel ! Daniel critique « tout le monde uniquement assis devant leurs écrans », les dispositifs où il suffit de peser sur un pignon. « C'est une perte incroyable ! » dit-il. Les expériences, l'intuition et l'expérimentation lui permettent pour sa part de trouver des solutions aux défis particuliers qui se présentent à lui (ex. : rallonger des bateaux, faire des recouvrements, réaliser des boucliers en fibre pour protéger les bateaux des glaces ou des cages qui remontent dans le cas des crabiers). Qui plus est, sa propension au travail manuel et son expérience lui permettent d'envisager des travaux allant au-delà de la construction navale comme la construction d'éléments mobiliers et de bâtiments.

---

<sup>73</sup> *Le Courrier international* est un journal publié depuis 1990 qui présente une sélection d'articles de la presse mondiale visant à ouvrir le public à la complexité du monde social, politique, culturel.

Au cours de son apprentissage, l'artisan St-Pierre souligne avoir eu quant à lui peu de maîtres. Ses rencontres avec d'anciens artisans ont toujours été très limitées dans le temps. Nombre de ses apprentissages, il les a réalisés en déconstruisant, démontant, reproduisant, réparant des bateaux. L'artisan a aussi appris en travaillant avec d'autres, comme au feu chantier des navigateurs à Rimouski-Est : le chantier d'André Lemay où il s'est initié à l'usage des résines et à la construction avec du bois contreplaqué. Une expérience à laquelle il faut ajouter un travail pour Élite Yacht international à Bernières et une autre en tant qu'ouvrier salarié à la MIL Davie à Lévis comme menuisier. Daniel n'a pas obtenu, ni cherché à obtenir de certification en construction navale.

Aujourd'hui, cela fait déjà plus de trente ans qu'il a construit sa première chaloupe. C'était en 1982, « J'ai construit une chaloupe d'une douzaine de pieds... faite à l'île Rouge... (au site d'un phare où il travaillait) Estie était belle ! » Daniel a ensuite bâti une chaloupe de 18 pieds pour un ami pendant qu'il était gardien de phare. Il a travaillé sur plusieurs petits bateaux pour la promenade dont des bateaux plutôt anciens de Sam Meikle, né d'une famille écossaise, qui a travaillé, entre autres, comme artisan, à Metis Beach pour les fortunés estivants anglophones durant le dernier siècle. D'autres bateaux de ce type sont présents sur sa feuille de route<sup>74</sup>, dont un voilier Spin drift dont dispose encore le Parc national du Bic au site du chalet Wotton. Parmi ceux-ci, plusieurs embarcations répondent des lignes de type daysailor<sup>75</sup>, comme le dory Swampscott, bâti pour devenir bateau emblème des Fêtes du Québec maritime. Construit en bois massif, il l'a réalisé avec François Leblanc, ancien collègue artisan fêru et passionné des méthodes de construction traditionnelle en bois massif de petites embarcations.

En janvier 2013, alors que je m'affairais à compléter cette recherche, Daniel venait d'avoir confirmation d'une commande record pour la construction de quatre chaloupes de type verchères<sup>76</sup> de 14 pieds. Un modèle de bateau qu'il avait déjà construit en fonction d'une commande venant du Parc national du Bic. Comme à l'habitude, l'artisan travaille avec les demandes qu'il reçoit et use chaque fois de ses capacités

---

<sup>74</sup> Un site internet ( [www.wix.com/lechaloupier/lechaloupier#!](http://www.wix.com/lechaloupier/lechaloupier#!) ) que j'ai conçu avec lui, Ghislain Vachon et Pierre-Luc Morin présente plusieurs de ses réalisations et projets avant 2013.

<sup>75</sup> Un *daysailor*, comme son nom l'indique, est une catégorie de petites embarcations utilisées pour des sorties d'un jour à voile.

<sup>76</sup> Petite embarcation de forme triangulaire à rames, non pontée et à fond plat, utilisée pour la chasse et la pêche, qui est réputée pour sa stabilité.

d'invention, d'adaptation et consulte diverses ressources, dont les livres, pour leur répondre d'une manière efficace et personnalisée. Daniel se pose en faux contre ceux qui laissent croire qu'un seul type de coque peut tout faire et font miroiter la pertinence de modèles d'embarcations standardisés. L'artisan pense qu'il faut éviter d'être vendu à cette idée pour ne pas passer à côté de productions pertinentes et potentiellement mieux adaptées, moins polluantes, voire même plus « économiques », en plus d'être développées localement. Du point de vue de l'artisan, il est important de préciser les besoins pour chaque projet de construction et pour ce faire, de connaître les usages et conditions au milieu desquels le bateau va vivre et interagir.

Enfin, un portrait de l'artisan Daniel St-Pierre ne serait pas complet sans souligner l'attachement de l'artisan pour plusieurs gestes et savoirs originaires des modes de vie paysans comprenant une part d'autoproduction. L'artisan pratique l'élevage de volailles et fait boucherie en plus de s'adonner à des pêches, des cueillettes et d'avoir une petite production maraîchère. Pour « survivre », l'artisan ne peut se contenter de la construction et réparation de bateaux. Afin de compléter ses revenus et répondre à ses besoins, l'artisan fabrique aussi des pièces de mobiliers hydrofuges pour des institutions et entreprises de l'Est. La méthode d'encapsulage du bois avec de la résine époxy, technique W.E.S.T., qu'il met en pratique dans la construction navale est transférable pour d'autres productions. Globalement, la réparation et la construction navale artisanale sont tout de même des sources d'une part importante de ses revenus actuellement, soit un maximum de 30 000 dollars qui lui est alloué par l'État étant donné qu'il est travailleur autonome. Remplacement de bordé, construction de mobilier et d'aménagements intérieurs de bateaux, rénovations ou restaurations de ponts, de quilles, de puits de dérive, varangues ou membrures : chacun de ces gestes est parti de son travail sur des bateaux de plaisance, de recherche et de pêche, à moteur(s), à voile(s) ou à rames.

### **Lieu(x) de travail et outillage**

L'atelier de cet artisan est situé dans un ancien moulin. Moulin destiné au sciage du bois auquel s'est ajouté un moulin à farine au 20<sup>ième</sup> siècle, un bâtiment qu'il a réparé et aménagé selon ses besoins et qui siège sur un cran dans les méandres tumultueux de la rivière du Bic. Au premier étage on trouve son atelier, au deuxième étage une

chambre, une cuisine et une salle multifonctionnelle qui sert pour des rencontres, du rangement et des préparations d'aliments. Enfin, au troisième, on trouve un dortoir. Daniel loge à un carrefour entre l'eau, la montagne, la forêt et le village : « J'ai presque l'impression de vivre en forêt, je suis dans un village, je suis bien avec l'eau. » Lieu de rencontre dont Daniel se dit dépositaire plutôt que propriétaire, le moulin est un peu comme un phare où l'on tient allumé des lumières.

Daniel partage espace, logement, travail et outils avec Pierre-Luc Morin. Tous deux sont artisans et travailleurs autonomes. Les deux collègues investissent l'atelier pour des projets individuels et des projets partagés. Comme Pierre-Luc est ébéniste, Daniel aime lui confier la fabrication de mobiliers. Daniel partage régulièrement avec lui son expérience et ses savoir-faire. Pierre-Luc n'est plus son apprenti comme ce fut le cas au début de leur relation, mais l'expérience de Daniel continue de favoriser des apprentissages de sa part. Dans son atelier dont l'aménagement est stable, mais où tout peut bouger, l'artisan peut accueillir des bateaux sur une surface de 35 pieds de long sur 12 pieds de large et sur une hauteur d'un maximum de huit pieds. Cela explique en partie le fait que certains travaux de l'artisan et de son collègue soient effectués à l'extérieur dans la cour du Moulin. Dans tous les cas, l'artisan peut se déplacer en marina (au printemps et à l'été) ou ailleurs où il transporte ses outils pour effectuer certains travaux.

Chez Daniel, quelques outils anciens cohabitent avec des outils plus modernes qui dans plusieurs cas fonctionnent avec l'électricité tels qu'un banc de scie, une scie à ruban, une scie ronde, une scie sauteuse, une sableuse et enfin une rectifieuse qu'il apprécie particulièrement. Des serres, règles, tournevis, rabots, marteaux, maillets, grattoirs, couteaux, clavets et perceuses sont parmi les autres outils complétant son attirail. Ils participent du travail de réparation ou de construction de Daniel et Pierre-Luc, quoique plus exceptionnellement pour ce qui est des outils dits traditionnels ( ex. : rabots, clavets ). Daniel apprécie les rendements qui accompagnent les innovations en matière d'outillage manuel devenus « électriques » tout autant qu'en ce qui a trait aux méthodes de recouvrement comme l'utilisation de la fibre de verre et l'encapsulage du bois avec de la résine époxy (W.E.S.T.). Ses équipements, il se les ait procurés au fur et à mesure de son parcours. Il en est propriétaire tout comme il est propriétaire du moulin ou plutôt des moulins.

## Rapports au fleuve et à l'environnement

La navigation est au cœur des préoccupations de Daniel qui entretient des rapports quotidiens avec le fleuve. Plus particulièrement, l'artisan valorise la navigation avec de petites embarcations non-motorisées. Voici comment il me parle de sa manière de naviguer : « Le genre de navigation que je fais c'est en rapport avec les sens. » Rien à voir avec les lignes droites des caboteurs sur le pilote automatique ou avec l'atmosphère bruyante des bateaux à moteurs. En naviguant, l'artisan aime être en rapport avec la nature, les éléments, les nuages, les courants « (...) les grands mers<sup>77</sup>, les « tites » mers<sup>78</sup> », la faune... ». Le fleuve est à ses yeux un jardin dont il faut étayer notre connaissance, suivre le rythme, qu'il faut respecter et avec qui il faut avoir des relations afin qu'il soit beau, « productif » et sain.

Le fleuve qui est pour lui un horizon propice au voyage est aussi un « garde-manger ». « Je trouve fantastique ce que le fleuve a à apporter en poissons, mollusques, crustacés. » Pour lui, moins il y a de poissons, moins aller à la pêche et aller sur le fleuve a d'intérêt. « J'aimerais tellement ça que le poisson revienne. » soupire-t-il. « En attendant », Daniel cueille en saison des clams (palourdes) et des moules et fait une ou deux sorties de pêche sur le littoral par an. Daniel trouve importante la pratique de la pêche pour la consommation personnelle et trouve judicieux de prendre ce qui répond à des besoins personnels ou familiaux immédiats.

En investissant « dans le savoir », Daniel pense qu'on peut faire en sorte qu'on entraîne le retour d'espèces de poissons disparus et retrouve l'équilibre brisé dans nos relations avec la nature. « Faut trouver une façon qu'il y aille autant de hareng ! » On pourrait protéger l'éperlan. On pourrait diminuer la prédation. « D'une manière scientifique, pas en réaction, en construction. Faut construire le fleuve !. » Ce désir de reconstruction ne s'arrête pas au fleuve. « Il faut aussi reconstruire la forêt (...) » signale-t-il également. On peut « produire » sans nuire aux ressources, pense-t-il. Un défi s'impose selon lui en ce sens pour vivre en accord avec la nature et en fonction de nos besoins. Il vaudrait mieux être un tant soit peu clairvoyant et faire attention à la chaîne alimentaire dont on a brisé l'équilibre ! À cet effet il dit : « On a permis au pêcheur de

---

<sup>77</sup> Les grandes marées.

<sup>78</sup> Les petites marées.

mal pêcher et de tout pêcher. » De plus, le fleuve a longtemps été un lieu où l'on déversait nos cochonneries, souligne l'artisan. Il y a beaucoup moins de poissons qu'il y en avait près du Bic. « Asteur si tu pêches deux ou trois éperlans c'est beau. » dit-il. Il n'y a presque plus de hareng, poisson autrefois abondant, ajoute-t-il.

Un peu comme l'apiculteur qui prendra une part de miel qui ne compromettra pas l'avenir de la ruche, on doit, selon lui, se réadapter, s'intéresser aux choses et agir, évitant même aussi de s'arrêter à ce que les choses ont été pour renouer des liens de qualité avec les mondes naturels. Le travail manuel s'inscrit pour l'artisan dans cette perspective. À cet effet, il affirme : « C'est important de préserver la relation que ton cerveau a avec tes mains, avec les matériaux, avec l'environnement. » La posture de l'artisan favorise l'expression de sensibilités dans des productions qui tiennent compte des milieux et des usages qu'elles investissent. L'expérience de relations intimes avec le fleuve est pour lui une manière de comprendre le fleuve comme « autre » et comme milieu. « C'est pas tout l'histoire de l'artisan. C'est le rapport au fleuve qui est important ! » « Le fleuve n'est pas un canal ! » Il faut en prendre soin, ajoute-t-il. En somme, le bateau se présente pour lui comme une sorte de trait « d'union » entre le corps, le fleuve et la forêt : un possible qui est lieu de possibles.

Dans le même ordre d'idée, Daniel favorise un approvisionnement local au niveau du bois. Pour cela, il fréquente de petites scieries comme celle de François Jean à St-Simon et des Turcotte à St-Noël. Deux entreprises qui sont « (...) sur le bord d'arrêter. ». De façon générale, l'artisan trouve l'approvisionnement en bons matériaux de plus en plus difficile. Les exigences particulières liées à la construction navale au niveau des longueurs, des courbes et de l'état de la fibre contribuent à ce défi.

## **Avenir de sa pratique et de son monde**

Les pratiques culturelles maritimes sont devenues marginales aux yeux de Daniel. Dans le monde de la navigation actuellement, trop souvent on fait fi des pratiques artisanales ou anciennes selon lui. Il lui semble « qu'il n'y pas de culture autour de ça. » La rareté des chaloupes sur le bord de l'eau le préoccupe parce que cela signifie l'appauvrissement des rapports que l'on a au Québec avec le fleuve. Les mondes impliquant des savoirs artisanaux doivent demeurer, voire devenir fondamentaux dans

notre société, selon Daniel. Pour lui, la culture maritime, dont la construction navale artisanale et traditionnelle, devrait être plus importante localement et nationalement. Autrement, certains types de bateaux tomberont dans l'oubli alors qu'ils offrent des potentiels intéressants. L'artisan formule ainsi son souhait : « J'aimerais beaucoup, au-delà de ma personne à moi que tous les savoirs liés à la construction navale soient conservés, soient mis en œuvre, soient appliqués, qu'ils fassent en sorte qu'ils nous soutiennent dans la recherche incessante d'une forme idéale. »

Malheureusement, les personnes qui font des choix d'embarcation pour des projets tributaires d'institutions publiques jouent le jeu des « vendeurs ». Une erreur d'après l'artisan. Nos institutions publiques auraient avantage à entrer en processus de développement spécifique local avec ceux qui œuvrent dans le domaine localement plutôt que de faire des achats auprès des « vendeurs ». « Les vendeurs vendent ce qu'ils ont. » et « (...) il n'y a pas de chaloupe à rames sur le marché ! » Les élus municipaux, à Rimouski par exemple, n'hésitent donc pas à choisir des embarcations fabriquées et conçues hors de la région alors qu'il y a des gens qui ont ici des compétences et capacités pour développer et réaliser des projets adaptés aux besoins des gens en connaissance de l'environnement local. *A contrario*, l'artisan observe que la construction de bateaux en bois serait en train de faire un retour aux États-Unis et en Europe pour certains usages, notamment en recherche et sauvetage, d'après ses sources.

En somme, si l'artisan veut que les savoirs artisanaux et traditionnels, les pratiques afférentes et leur productions continuent d'être vivantes, appréciées et « disponibles », c'est en assumant une responsabilité quant aux liens et des lieux de la culture : en valorisant des rapports sensibles aux fruits de la « nature », aux spécificités de la vie villageoise, paysanne ainsi qu'aux pêches et pratiques de cueillette, de navigation locale et interlocale inhérentes à la vie culturelle maritime telle qu'il la conçoit.

## ***Chapitre IV : Les artisans de la construction navale artisanale (suite)***

*Pierre-Luc Morin*

« En tant qu'artisan de village, on peut pas dire non. On se trouve à être un peu généraliste. » « Ça arrive que des fois on prête un petit coin d'atelier pour des gens du village. »  
« L'atelier c'est un lieu de rencontre pour les villageois. »

### **Parcours et pratique**

Pierre-Luc, qui a passé le cap de la mi-vingtaine, est le plus jeune artisan que j'ai rencontré. Il réside au Bic, tel qu'indiqué. En 2011, il a eu 25 ans. C'est la télévision qui a fait connaître à Pierre-Luc l'existence du travail du chaloupiier qu'il décida de rejoindre. Il venait alors de compléter des études à l'École nationale du meuble de Victoriaville. Magnymontois d'origine, l'artisan ne s'est donc que tardivement intéressé à la tradition maritime de Montmagny et de l'Île-aux-Grues dont la famille Lachance porte la réputation dans le domaine de la fabrication du canot à glace notamment. L'artisan ne provient pas d'un microcosme familial tourné vers la mer ou la navigation, mais il était très sensible au design et à l'architecture. Il considère toutefois ses parents comme expérimentant une posture d'artisans. Il les a vus et les voit encore travailler seuls dans leur petit atelier (cuisine de restaurant).

Toujours attaché aux patrimoines du milieu de vie de son enfance, il conserve à l'abri une chaloupe ancienne fabriquée pour vivre avec les conditions de navigation en face de Montmagny. Une embarcation dont il prévoit faire éventuellement la restauration. C'est toutefois par le travail du bois qu'il est venu au métier de constructeur naval. Maintenant, Pierre-Luc répare, rénove et restaure des bateaux en plus des confectionner des meubles pour des entreprises ou des particuliers, un travail qu'il apprécie puisqu'il n'a rien de monotone et qu'il est plein de défis. En 2012, il travaillait chez Daniel St-Pierre depuis quatre ans. Durant ces années, un stage de travail en construction de bateaux de manière traditionnelle à Marseille, offert par une Carrefour Jeunesse-Emploi



qui était destiné à des sans-emploi, est venu compléter son initiation. S'il est devenu collègue de Daniel, il se sent encore parfois « apprenti » et se considère chanceux d'œuvrer dans cette position. Son collègue lui explique généralement plus que ce qu'il a besoin. « Il ne me montre pas juste ce que j'ai essentiellement besoin : il me montre tout ce qu'il sait. » Ainsi Pierre-Luc peut bénéficier de l'expérience de Daniel, expérience nécessaire afin de poser de bons diagnostics et faire de bons choix. Pierre-Luc se considère en processus d'apprentissage continu. « Y'a toujours quelque chose qu'on sait pas qu'un autre à côté sait. Y'a toujours quelque chose qu'on sait qu'un autre à côté sait pas. » « On a toujours à apprendre toute notre vie, on est toujours apprenti de quelqu'un. » En pratique, pour lui, c'est quand on a un apprenti qu'on arrête d'être apprenti.



Figure 12 : Pierre-Luc au travail sur un projet de mobilier dans l'atelier du Moulin. (Photo de Mathieu Parent 2012).

Au-delà de l'apprentissage de savoir-faire, son travail avec un autre artisan lui a aussi permis jusqu'à présent de mieux se connaître à la fois comme personne et comme artisan. Il observe maintenant des distinctions entre son style et celui de Daniel. Tandis que Pierre-Luc ne déteste pas passer du temps sur des détails, « Daniel de son côté travaille beaucoup à l'instinct et avec des outils manuels. » « Daniel il construit en charpentier : gros, solide, massif », dit-il. Pierre-Luc se considère plus délicat et sensible à la finition. La rencontre et le travail avec Daniel l'amènent dans ce contexte

à développer davantage son instinct, alors que l'école le poussa à travailler avec des guides précis.

Dans tous les cas, l'affection de l'artisan pour sa « condition » va au-delà de la construction de bateaux pour elle-même. À ce sujet, l'artisan m'a dit : « Ce métier- là nous habite. Il nous permet de vivre modestement. Il nous rend très débrouillard. Pas besoin d'acheter les services de quelqu'un d'autre à tout bout de champ. » Le travail manuel compte ainsi beaucoup pour lui (voir figure 12 à la page précédente). L'artisan est d'ailleurs très actif dans la production des nécessités pour sa vie et cela lui permet de vivre avec des moyens financiers modestes. Pierre-Luc ressent une grande satisfaction à profiter des choses qu'il a fabriquées et cultivées lui-même. Le jeune artisan utilise, mange et partage avec fierté ce qu'il produit.

Si les relations de cet artisan aux choses peuvent comporter des répétitions, on comprend que dans l'action, elles ne sont pas orientées vers des productions de masse en série. Tenant compte de son autonomie dans l'organisation de son temps et de la souplesse dont il bénéficie dans l'organisation de son travail, on ne se surprend pas de l'entendre distinguer sa condition de celle d'un ouvrier : « Ch'suis pas un employé qui va puncher, un employé qui a un numéro, un employé qui a un uniforme. » Cette manière d'appréhender le travail influence d'ailleurs les besoins et attentes de l'artisan dans toutes les étapes des processus de construction.<sup>79</sup> Dans le même sens, Pierre-Luc est satisfait de sa contribution à la vie des personnes qui utilisent ce qu'il fabrique. « J'sens que je fais quelque chose d'utile. J'sens vraiment que mon travail est essentiel. J'permets à des gens d'aller sur l'eau! » Cette disposition se manifeste à travers un penchant affirmé pour une approche personnalisée dans le rapport aux gens qui appellent à ses services. Selon cette logique, il m'indique : « On est en compétition avec les « vendeux » qui veulent vendre sans penser au milieu ou aux besoins des gens. »

---

<sup>79</sup> Pierre-Luc m'a résumé en étapes le travail de construction. Il me nomma quatre étapes du travail d'artisan partant de sa relation avec un demandeur. La première consiste dans l'écoute et l'identification des besoins, dans le choix des plans, la réalisation des dessins et l'adaptation du projet. L'idée étant de faire « le bon bateau ». La deuxième étape est orientée vers le choix des matériaux, « des bons matériaux ». La troisième, c'est l'étape de la fabrication. L'étape quatre c'est celle de l'usage, de l'entretien, de l'effectuation des modifications nécessaires. Les mise-à-l'eau sont des moments d'excitation et de nervosité. « On ne fait pas de rituel, mais il y a une excitation... quand on se dirige vers la mise à l'eau. On le trouve beau, on voit des petits défauts, mais on sait pas... mais... » L'artisan regarde partir son « bébé ». Il voit comment se comporte son travail. Il pense à ce qu'il a fait. Ce qu'il pourrait faire. Ce qu'il fera.

Une approche dans laquelle l'artisan est tout-à-fait à son aise, d'autant plus que Pierre-Luc porte une attention aiguisée pour les localismes qu'il rencontre sur sa route.

L'artisan compte maintenant plusieurs ouvrages de réparation de voiliers et chaloupes et quelques projets de restaurations, rénovations et constructions. Parmi les projets les plus significatifs de son parcours, sa première construction, celle d'un dinghy, une toute petite barque en contreplaqués, « servant souvent à initier les enfants à la voile »<sup>80</sup>, puis la restauration de *La Rescapée*, une drosseuse ou duckboat<sup>81</sup>, ainsi que la restauration du voilier *Nordlys*<sup>82</sup>.

### **Lieu(x) de travail et outillage**

Pour les gens du quartier du Bic et d'ailleurs, l'atelier où travaille Pierre-Luc et Daniel, qu'on appelle plus souvent par ici « le Moulin » ou « le Moulin à Daniel », n'est pas un endroit comme les autres. « Les gens qui aiment le fleuve, qui aiment les bateaux qui passent par Bic ils viennent nous voir. » L'atelier c'est un lieu de rencontre, d'échange, un lieu où l'on peut recevoir de l'aide. « Le Moulin, qui se trouve au cœur du village c'est un peu un lieu de trouvaie de coup de main. » « Ça arrive que des fois on prête un petit coin d'atelier pour des gens du village », me dit Pierre-Luc.

Cette situation serait reliée à la nature de la posture de l'artisan. « En tant qu'artisan de village, on peut pas dire non. On se trouve à être un peu généraliste. » L'artisan se considère agir ainsi dans le sens de la tradition, soit : « (...) dans la lignée des dignes descendants des artisans de village. » Le village est en ce sens une réalité sociale, politique, culturelle et architecturale dont se soucient Pierre-Luc et son collègue Daniel,

---

<sup>80</sup> Une petite chaloupe « servant souvent à initier les enfants à la voile », construite avec du contreplaqué de type *BC fir* ainsi que du mélèze pour la quille et les bordures. Un bateau recouvert de fibre de verre traité à l'époxy à l'extérieur.

<sup>81</sup> La drosseuse ou duckboat est un bateau de construction traditionnel en bois massif venu probablement du New Hampshire. Bordé en bois massif et calfaté, celle restaurée par Pierre-Luc, *La Rescapée*, date de 50 ou 60 ans; elle est faite en cèdre, à fond plat et avec le pont entoilé. Sa restauration s'est faite en parti en public sur l'île St-Barnabé en face de Rimouski, sur le site d'un centre d'interprétation. Ce bateau, lorsqu'il est en usage, reste normalement près des côtes, se rapprochant du territoire des canards. Ce genre de bateau est utilisé pour faire la chasse aux canards. *La Rescapée* a été découverte dans un hangar sur l'île St-Barnabé. Son travail de restauration répondait à une demande de l'Office du tourisme de Rimouski.

<sup>82</sup> Le *Nordlys* a été construit selon un modèle de voilier Atkins réputé « très sécuritaire par tous les temps » et destiné à naviguer « les mers du monde ». Un travail impliquant l'usage des techniques W.E.S.T.

et ce, même si le Bic est devenu un district de Rimouski. Les deux artisans sont d'ailleurs actifs au Comité du patrimoine naturel et culturel du Bic qui vise la conservation et l'interprétation des patrimoines naturels et culturels de l'endroit.

Le moulin, c'est aussi là où Pierre-Luc loge et trouve ses outils. Des outils qui appartiennent à Daniel et qu'il lui serait inutile de se procurer en double. Des outils qui participent à ses projets, mais qui ne remplacent pas la sensibilité et le jugement de l'artisan. « Aucun outil travaille tout seul », me rappelle-t-il. « C'est nos sens, notre dextérité, notre œil... Le travail manuel est toujours là même si on prend des outils. » Globalement, on peut dire que son travail manuel se manifeste dans une vision sociale du développement où l'artisan est un des médiateurs entre les êtres et les choses et où l'atelier est un lieu qui, sans écarter ses fonctions productives, dépasse les fonctions de productions d'objets et valorise, voire produit, et rend possible des interrelations entre les personnes.

## **Rapports au fleuve et à l'environnement**

L'artisan côtoie le fleuve depuis son jeune âge, mais ne s'intéresse que depuis quelques années à la navigation et à la construction de bateaux de bois. Il considère maintenant le bateau comme un médiateur privilégié pour être en relations aux milieux maritimes. « Quand on a un bateau, on est en contact direct avec notre environnement. On apprend à le connaître. On apprend à le protéger. » Dans cet esprit, Pierre-Luc ne conçoit pas les embarcations qu'il fabrique hors des relations singulières qu'elles permettent d'expérimenter. Il défend par le fait même l'idée d'un fleuve partagé pour chacun qui s'ouvre à d'autres activités qu'à la grande navigation commerciale et à d'autres sens qu'à celui que celle-ci lui fait prendre. En parlant du fleuve, il dit : « On veut qu'il reste, pas juste que ce soit une voie navigable pour les gros bateaux. On veut que ce soit un milieu de vie pour les humains, pour les animaux, on veut que ce soit un endroit agréable à fréquenter, on veut qu'il reste naturel, pas juste des ports avec une voie navigable au milieu. »

Sa vision de la culture maritime valorise une ouverture à des perspectives pratiques variées. Pour lui, le concept de culture maritime réfère à un horizon très large de relations, mais s'ancre dans des expériences singulières. Il m'explique : « Le pêcheur de

perchaudes à Sorel, le crabier à Rimouski, le sportif qui fait du canot en lac à Québec, le pêcheur d'esturgeons à Montmagny, le peintre qui peinture le fleuve, c'est ça la culture maritime. »

Pour lui, le bateau participe au milieu et se fait lui-même milieu en tant qu'entité vivante. Les caractères éthiques de la navigation croisent ses caractères esthétiques : « Un bateau de bois c'est beau. Tu vois tout le travail dans le bateau. Tu vois le travail dedans. C'est quelque chose qui a l'air vivant. C'est vivant un bateau de bois. Puis quelque chose qui est vivant, ça nous touche. » Pour bien travailler ce matériau, chaque maillon de la chaîne de production artisanale exige attention. « On a besoin du bois courbe... dans une usine de sciage ordinaire y va être déclassé. » « On a besoin de bois parfois de dimension hors norme. C'est pas une pensée industrielle... » Il faut comprendre comment le bois a vécu pour bien penser le travail. « La vie du bois en planche est influencée par comment il a vécu en tant qu'arbre », mentionne en ce sens l'artisan. L'artisan me fit d'ailleurs la critique des processus de standardisation qui ne répondent pas bien à ses besoins d'artisans, notamment en matière d'approvisionnement de matériaux. Les normes et exigences pour les bois de la construction navale artisanale ne sont pas celles du bois de construction conventionnelle. La foresterie, selon ses besoins, ne devrait pas être standardisée. « Une forêt c'est pas uniforme. C'est vivant. » Les relations qu'entretient l'artisan se définissent ainsi au-delà des relations à un objet à construire.

### **Avenir de sa pratique et de son monde**

La présence, l'expérience, voire l'engagement de Pierre-Luc, sont déjà en quelque sorte des signes d'avenir en puissance pour les pratiques artisanales en construction navale. Ce dernier est bien conscient de sa posture de « relève » et est assez explicite dans sa volonté de participer à l'avenir de la culture maritime au Québec. « Par notre travail de chaloupiers, on fait vivre une pratique qui n'est pas très vivante. » « La culture maritime faut que ça vive, pas que ça soit juste écrit dans les livres. Faut construire des bateaux, faut aller sur l'eau. Y'a pas d'autres façons. » Dans cet esprit, lui et son acolyte ont trouvé le moyen de faire toucher des enfants à la construction en fabriquant avec eux, un fois par an, des petits bateaux qu'ils lancent ensuite dans la rivière du Bic.

Pour l'avenir, il accorde une certaine foi dans un effet de contagion. « Petit à petit, à voir nos activités, quelqu'un s'allume, cela lui donne envie de vivre la même chose. »

« Le bateau classique c'est une base qu'il faut avoir »  
« Règle générale, les gens ont le côté poétique d'la chose, quand ils vivent le travail couché (dans des positions difficiles) ils connaissent la « dureté » d'la job... » « Faut que t'aïlles un amour de ce que tu fais si tu veux faire ce travail là. » « Faut que tu t'intéresses, que tu sois passionné. »

## **Parcours et pratique**

Alain Drapeau habite le quartier Nazareth de Rimouski. Il a eu 54 ans en 2011. Amateur de voile sportive, il est devenu artisan constructeur de bateaux haut-de-gamme. Il est né à Kamouraska où il a vécu sa jeunesse et où il s'est habitué à entretenir une relation avec la mer, le fleuve (voir figure 13 à la page suivante). « J'avais les pieds dans l'eau. La marée haute à montait jusque dans le jardin chez nous. » La section du fleuve qui passe en face de Kamouraska est parmi les plus dangereuses.

Plusieurs fois, Alain s'est trouvé dans des situations délicates et dangereuses sur l'eau dans son jeune temps. À 13-14 ans, par exemple, un camion de styromousse se renversa dans une courbe près de chez-lui. Il profita de l'occasion pour se construire un radeau en styromousse, un peu comme une pirogue, et partit avec sa perche au large. Lui et ses camarades n'avaient pas conscience du danger, me dit-il. Les gens de sa famille ne connaissaient pas non plus vraiment les dangers de la navigation sur le fleuve. Lors d'une de ses aventures, un homme du village aperçu le radeau en styromousse qui s'avavançait au détour du quai et qui progressait périlleusement. L'homme décida alors d'offrir aux jeunes une vieille chaloupe. Alain a réparé la chaloupe et a eu envie d'aller plus loin. À 14-15 ans, il en acheta une autre pour la réparer. Puis à 18-19 ans, il a débuté la construction d'un voilier dériveur de 15,6 pieds par 5,5 pieds de large, fait en contreplaqué, un modèle *snipe* à bouchains des années 50 et de classe olympique. Un projet qui lui a pris quelques années à construire.



Figure 13 : Alain Drapeau à Kamouraska.  
(Photo fournie par Céline Dupuis 2013).

À l'époque, à Kamouraska, il n'y avait pas de voiliers. « Les bateaux c'était pour la plaisance. » On pouvait cependant y ramasser beaucoup de « pitounes » échappées par les barges, les goélettes et autres dispositifs de transports. Il y avait quelques bateaux à moteurs pour rejoindre les îles en face du village, mais plusieurs pêches se faisaient en tracteur. Une des pêches les plus importantes était la pêche à l'anguille à laquelle Alain a participé et dont Kamouraska était un chef-lieu. Près de chez-lui, le paysage maritime donnait aussi à voir un joli voilier destiné à la plaisance. Un bateau d'acajou verni qui était attrayant pour lui. Une certaine madame Scott qui venait faire de la villégiature à Kamouraska en était la propriétaire. « Ce bateau-là était sur toute les cartes postales, mais je ne l'a jamais vu naviguer », m'explique Alain. C'est dire que lorsqu'il était enfant, l'artisan était déjà en relation avec des mondes culturels et un environnement maritime.

L'artisan a d'abord construit en amateur. Alain n'a jamais vraiment été apprenti au sens classique du terme. Il a complété son cégep où il a appris plusieurs rudiments de physique, dont les calculs vectoriels qui permettent de mesurer et d'évaluer les rapports de forces et la tension des matériaux dans diverses situations : des calculs applicables à



des usages industriels. Ensuite, il a cherché un emploi payant pour pouvoir se construire un bateau. Alain a travaillé à la Baie-James, puis il s'est décidé à faire le tour des chantiers de construction navale. Il ne voulait pas travailler dans des bureaux, « ça m'intéressait pas », m'a-t-il dit.

Il est toujours à l'affût de techniques avant-gardistes dans le domaine de la construction de bateaux de bois, et plusieurs revues présentant des connaissances spécialisées dans la construction navale (ex. : *Woodenboat*, *Professionnal boat builder*<sup>83</sup>, *Loisirs Nautiques*<sup>84</sup>) ont contribué à élargir ses connaissances. Sa première construction en amateur, un voilier, a d'ailleurs été bâtie à partir de lectures techniques. Les emplois qu'il a obtenus sur des chantiers ont aussi permis des approfondissements en pratique avant qu'Alain travaille à son propre compte. Il a pu faire de nombreux apprentissages en consultant de la littérature technique, ce qui l'a amené à lire beaucoup de choses en anglais. Voici ce qu'il dit : « J'ai fouillé. La littérature française était rare. J'avais la curiosité. J'voulais bien faire. J'ai appliqué ce que je lisais. » Alain se dit d'ailleurs « apprenti de la littérature. » Pour réussir ses projets et développer sa méthode, Alain a aussi quelque fois consulté d'autres personnes. L'artisan cherchant toujours à bien comprendre ce qu'il fait, il a tendance à ne pas avoir un regard superficiel sur les choses. « Tu peux regarder de façon superficielle ou regarder en dessous de la table comment elle est faite », précise-t-il. Autodidacte, Alain n'a pas eu le succès espéré lors de ses premières sollicitations pour obtenir du travail en construction navale artisanale. Il a été refusé sur plusieurs chantiers.

Il se rendit, entre autres, chez les Lachance, une famille de navigateurs, « marins dans l'âme » souligne-t-il, qui construisait à l'époque des bateaux allant jusqu'à 60 pieds, mais il a été refusé. Alain croit que son manque d'expérience explique qu'il ne fut pas engagé. Mais lors de sa visite au chantier des Lachance, il aperçut un bateau inachevé qui avait été acheté par trois frères, les Laprise. Quand Alain a vu l'activité autour du bateau, il a offert à ces derniers ses services pour une bouchée de pain afin d'être certain qu'ils l'engagent. Pendant une saison, il a travaillé 60 à 70 heures par semaine sur ce chantier pour le compte des Laprise. Il couchait sur le bateau, *L'Imprévu*, une

---

<sup>83</sup> Revue qui traite des matériaux et techniques de réparation, construction et dessin d'embarcations en bois.

<sup>84</sup> Magazine qui traitait de construction et de navigation.

embarcation bordée de cèdre sur membrures de chêne qui pesait 24 000 livres. Un modèle Camper Nicholson des années 30-40 qui naviguait « un peu comme tu regardes voler un oiseau sur l'eau », « Une beauté ! » s'exclame Alain.

Par la suite, en descendant ce bateau à Gaspé pour une école de voile (*Les navigateurs du Verseau*), lorsqu'il est passé par Rimouski, un propriétaire du chantier (*Les navigateurs J.E.L.*) a vu le travail d'Alain et décida de l'engager. Il est donc déménagé à Rimouski où il a travaillé sur le voilier le *Berlu*, une modèle de Bruce Roberts 33<sup>85</sup>, puis sur plusieurs projets non directement liés à la construction navale. Ce n'est donc qu'au début des années 80 que l'artisan a commencé à vivre de la construction navale, un métier difficile, me souligne-t-il. Il travaille d'abord aux chantiers des Navigateurs, « ... tout le temps un salaire de misère... la broue dans le toupet... », avant de démarrer sa propre compagnie de construction : *Multiplies construction*. « J'avais des visions, J'avais des projets... », indique-t-il.

Pour ses activités, il expérimente plusieurs techniques. Amoureux du bois et des bateaux, il voulait continuer d'avoir recours à ce type de matériau, mais aller plus loin que les constructions « classiques ». Il est devenu adepte de la technique W.E.S.T. Ce qui l'attirait, c'était « les dernières avancées dans la construction en bois ». L'artisan essaye d'être en « avant de la vague » plutôt que de copier ce qui se faisait avant. Son but est de construire le mieux possible, pas le bateau ultime, mais de tendre vers le mieux. Il a été un des premiers au Québec à utiliser la technique par vacuum<sup>86</sup> en construction. Alain a d'abord choisi de tester et apprendre ce procédé par vacuum en construisant une petite chaloupe. Un seul chantier au Québec à Portneuf, *Multicoques Portneuf* avait tenté l'expérience. Ce modèle de chaloupe avait été dessiné pour permettre aux pêcheurs côtiers d'un peu partout dans le monde de construire des bateaux avec des moyens facilement accessibles. La chaloupe navigue toujours.

Durant cette aventure, Alain est entré en contact avec l'architecte Chris White qui travaillait avec Jim Brown pour qu'on lui dessine un catamaran de 30 pieds qu'il désirait faire « en production », c'est-à-dire en plusieurs unités. Alain n'a pas poursuivi

---

<sup>85</sup> Un bateau construit en 1939, membré en chêne, bordé d'acajou, qui fut remis à neuf au chantier.

<sup>86</sup> La technique du vacuum est un procédé par production d'un vide d'air qui entraîne une bonne distribution de la résine composant la structure désirée du bateau.

le projet à cause de la trop grande importance du défi financier que cela imposait. « J'me suis arrêté à des problèmes de capital. C'est la caisse qui était propriétaire. » Cela n'a pas empêché Alain d'agir comme artisan en construction navale artisanale professionnellement.

Quoiqu'il préfère les attributs des bateaux produits avec les méthodes avant-gardistes de construction, l'artisan apprécie les bateaux anciens. Pour lui, il est important de connaître les méthodes de construction « classiques » pour aller plus loin. « Le bateau classique c'est une base qu'il faut avoir » « (...) faut que tu l'aïlles... l'ancien c'est obligatoire. ». Pour l'artisan, les savoirs nouveaux s'ajoutent aux savoirs artisanaux anciens ou traditionnels qui constituent des bases. Cela vaut autant au niveau de la navigation que de la construction. Sur le plan de la demande pour faire construire ce type de bateau, l'artisan souligne toutefois que ce n'est pas pour le « grand public. ». « Le bateau classique s'adresse à des passionnés. » « C'est de quoi qui faut garder, mais sur un base d'affaire les gens iront pas vers ça », indique-t-il. Soulignons que pour bien des gens à qui Alain a affaire, le bateau est un investissement. Ces personnes veulent être capables d'assurer celui-ci pour pouvoir le revendre. L'évaluation du bateau par une institution reconnue devient pour eux une sorte de garantie, plus particulièrement pour les achats faits à crédit. Le banquier ou prêteur doit pouvoir dire combien vaut le bateau pour garantir le prêt, mais malheureusement, les évaluateurs ne connaissent pas nécessairement l'ancien, incluant le traditionnel. Les assureurs ne connaissent pas tous les bateaux et eux-aussi veulent être rassurés. Selon Alain, ceux-là regardent avec des yeux habitués à certaines conventions et les normes sont généralement faites pour la moyenne des choses.

Or, plusieurs bateaux sont ou ont été construits de manières singulières. Ainsi donc, il peut être très difficile de faire reconnaître la valeur de quelque chose qui ne correspond pas aux normes d'une moyenne. « Tu peux pas dire on revient comme avant. Le système a changé. On peut pu faire ça à la bonne franquette. Juste réussir à trouver un courtier, juste pour trouver une police (pour assurer le bateau) c'est compliqué », mentionne Alain. Les bateaux de construction classique en bois massif, plus particulièrement, demandent aussi un engagement important en termes de temps par le propriétaire. C'est comme une maison, dit-il. « Faut que tu t'en occupes, que tu la suives (...) si tu veux qu'elle dure longtemps. Faut tu le comprennes. Faut que tu

l'aimes. Faut que tu l'soignes. Un bateau classique tu peux faire 100 ans avec, si tu le traites avec amour. » Il faut s'assurer de changer les morceaux abîmés, les bordés, gratter la peinture, peindre ou vernir. « C'est comme une peau qui se renouvèle », me dit Alain à ce sujet. Renouvellement auquel il a procédé, par exemple, en travaillant en 1984 sur le daysailor *Red Ackle*, qui avait entre 50 et 60 ans d'âge, un bateau appartenant à la famille Molson, bordé en chêne, dessiné par William Rouet, le réputé architecte naval d'Halifax qui a dessiné le *Blue Nose*<sup>87</sup>. Parmi ses autres réalisations, on compte d'autres embarcations haut de gamme destinées à la plaisance, de modèles différents et construites selon d'autres méthodes. Alain a construit un trimaran de 24 pieds baptisé le *Rosée*, fait à partir de plans de Ian Farrier. Un bateau avec lequel il a effectué son record personnel de vitesse en atteignant 19,7 nœuds. Cette embarcation est un de deux projets de construction les plus significatifs pour lui.

Son plus récent projet, l'autre réalisation la plus significative, qu'on peut voir à la marina de Rimouski, est un catamaran à quatre cabines doubles. Un bateau haut de gamme très convivial et « high tech » aménagé et construit pour naviguer dans le sud. Un bateau de performance qui va se comparer aux bateaux de courses. Partout il lui était possible d'économiser du poids par des choix de construction et de matériaux (ex. : voltage de 24 volts pour réduire le poids du filage, haubanage textile, mâture en carbone), Alain l'a fait avec l'accord et la volonté de son client. Le bateau de 46 pieds de long et 23 pieds de large, pèse 14 mille livres. Il est fabriqué de 90 % de bois, puis de fibre biaxiale et d'époxy. Un bateau similaire de série aurait pesé 2000 livres de plus. Alain est convaincu qu'il battra son record personnel de vitesse avec ce voilier.

Bien qu'il manifeste une affection pour la voile sportive et la plaisance, l'artisan compte aussi sur sa feuille de route des productions utiles pour le travail. Il a, entre autres, rénové et transformé une chaloupe mesurant 22-24 pieds sur 6-7 pieds de large pour un pêcheur. Ce pêcheur sortait début mars à Ste-Flavie, pour pêcher la « pouc », le hareng utilisé ensuite comme appât. Le pêcheur lui a demandé : « Fais moi un bateau que je peux mettre 2000 livres de poissons dedans. » La chaloupe devait pouvoir remonter, tirée par un tracteur, en basculant sur les glaces au printemps. L'artisan a utilisé une

---

<sup>87</sup> Le *Blue Nose* est une rapide goélette de construction classique qui était destinée à la pêche à la morue. Inaugurée en 1921, elle remporta de nombreuses courses de bateaux de pêche dont les honneurs de l'*International fisherman race* pendant de nombreuses années consécutives.

vieille chaloupe qu'il a prise comme modèle. Il a demandé à un ami ingénieur de calculer les forces imposées à la structure pour évaluer les besoins et il a fait un bateau de 20-24 pieds insubmersible. « J'ai même fait l'appareil de levage », ajoute-t-il. Un système incorporé aux bordés pour tirer les filets et guider les poissons vers le fond du bateau. Un ouvrage au final pas très payant, mais Alain y a trouvé « (...) la satisfaction d'avoir créé de quoi qui est unique. »

En œuvrant comme artisan, Alain a travaillé pour Pêches et Océans, pour des pêcheurs et des navigateurs, des compagnies ou des chercheurs, dans le cadre de projets de recherche. Il a réparé plusieurs gaspésiennes au début de son parcours et plusieurs bateaux à moteurs. Lui-aussi s'est dit vulnérable à la demande. Durant certaines périodes, pour gagner sa vie, il a dû exercer d'autres métiers. Pendant 5 ans, il a par exemple travaillé sur « la construction » hors du monde des bateaux. L'artisan a aussi agi comme pêcheur pour pêcher « la pouc » (le hareng destiné à servir d'appât) et le crabe sur un crabier. Par ailleurs, ses qualités d'artisan ne l'ont pas seulement amené à construire, restaurer ou réparer des bateaux. Il a aussi produit des bassins d'aquaculture, construit des maisons et fabriqué des torpilles de télémétrie en collaboration avec des chercheurs de l'ISMER<sup>88</sup>.

L'artisan se définit comme manuel plutôt que gestionnaire. Il est considéré actuellement comme une référence chez qui aller chercher conseils. Sa propension à être à la fine pointe des techniques (ex. : vacuum, constant camber<sup>89</sup>, W.E.S.T.), ses expériences de constructeur et de navigateur ainsi que le réseau dans lequel il s'est inséré et qu'il a développé contribuent à faire de lui une référence en construction artisanale. Actuellement, il ne se sent pas en concurrence avec personne au Québec ou en Europe. « Mon nom est fait. J'ai des compétences », affirme-t-il. La concurrence, il l'a ressent avec l'Asie où les gens peuvent, dans le contexte de la mondialisation capitaliste, profiter d'une main-d'œuvre « peu payée » et de conditions climatiques qui peuvent réduire les coûts des chantiers.

---

<sup>88</sup> I.S.M.E.R. : Institut des sciences de la mer dont la vocation est de contribuer à l'avancement des connaissances fondamentales et appliquées des milieux côtiers et marins afin d'être en mesure d'évaluer les impacts de l'activité humaine sur l'environnement et ses ressources. ([www.ismer.ca/la-recherche](http://www.ismer.ca/la-recherche) : le 20 novembre 2013)

<sup>89</sup> Cette méthode développée par Jim Brown consiste à produire des coques en portions faites de contreplaqués préformés avec un moule.

Perfectionniste en construction, Alain l'est aussi en navigation. Il compare les ajustements et manœuvres à bord au maniement d'un instrument pour jouer de la musique : « C'est comme de la musique, Tu vas chercher une note. » Même s'il développe et met en pratique dans son travail des compétences de plusieurs métiers, il ne relève pas seul tous ses défis. À l'occasion, il consulte et s'allie à des architectes, des ingénieurs, des mécaniciens au besoin. Il se charge par contre de beaucoup de choses en plomberie, en mécanique et en électricité. « On ne peut pas tout faire ! » m'a-t-il dit. Dans cet esprit, l'artisan se considère comme un « gosseux » de bateaux, « (...) quelqu'un qui touche à toutte. ». De plus, assez souvent, il conçoit des choses pour ses bateaux. « J'essaye d'être créatif », dit Alain, qui ne construit, comme la plupart des artisans rencontrés, que des pièces uniques. Il y a selon lui un bateau qui convient pour chaque personne. Pas étonnant que la relation avec les personnes qui font appel à ses services pour des projets est très importante pour lui.

### **Lieu(x) de travail et outillage**

Cet artisan possède maintenant ses outils et un petit atelier situé dans la cour de sa maison, qui est adapté pour construire ou réparer de petites embarcations et qui ressemble à un garage. En fait, c'est un garage, mais qui sert d'atelier personnel. Cela simplifie les formalités d'usage avec la municipalité en contexte d'implantation d'un nouveau bâtiment. Alain se déplace généralement pour effectuer des constructions ou réparations. Il peut par exemple louer un atelier. « Pour entrer un bateau en atelier ça prend une grosse job. » Il n'est pas toujours facile de déplacer un bateau, m'a-t-il indiqué. Par ailleurs, c'est plus simple au niveau des assurances de travailler dans la cour de la Marina ou chez la personne qui fait la commande elle-même. Le déplacement pose l'exigence de payer de nouvelles assurances. Dans certaines situations, l'implantation de nouveaux aménagements s'avère pertinent. « Monsieur de l'Isle-Verte par exemple a acheté un hangar puis il a fait faire un bateau. »

### **Rapports au fleuve et à l'environnement**

Alain aime le fleuve et le trouve beau. À l'instar d'une pensée « écologique », l'expérience culturelle maritime d'Alain s'inscrit dans une propension à une conscience globale, voire planétaire. C'est un peu comme si le monde marin était pour lui un lieu

commun qui relie les gens d'un peu partout dans le monde : un lieu qui les relie aussi aux entités qui constituent les écosystèmes présents. Sa pratique de la navigation intensifie sa sensibilité quant à l'état du fleuve, des eaux et des océans. Avoir conscience du milieu est important pour lui, mais l'artisan est conscient que cela n'est pas le cas pour tout le monde.

En ce sens, l'artisan observe qu'on a fait beaucoup de mal au fleuve. En exemple, il me mentionne comment la création des îles pour Expo 67<sup>90</sup> a tué énormément de frayères d'esturgeons. Il signale aussi le taux élevé de mortalité des anguilles causé par la présence de barrages et empêchant celles-ci de remonter les rivières, et perçoit dans les nombreuses industries des Grands Lacs des sources importantes de pollution qui descendent le fleuve. Dans le même ordre d'idée, il m'explique que le plastique, maintenant courant dans la culture matérielle occidentale, produit des petites boulettes qui polluent d'une façon impressionnante les milieux marins. Il précise : « Dans le Pacifique t'a des zones, c'est comme une province, c'est plein de bouteilles de plastiques. »

Sa sensibilité touche aussi les milieux forestiers. À cet effet, il me fait remarquer qu'il y a eu énormément d'exploitation, mais qu'actuellement la circulation du bois est mieux contrôlée. Le teck, qui a été exploité dans plusieurs territoires, provient maintenant plus souvent de plantations. L'artisan explique toutefois qu'il n'est évidemment pas maître de toute la chaîne. Pour son approvisionnement en bois (des bois d'Angleterre, de Belgique, d'Afrique du Nord, de l'Asie, du Brésil), il fait affaire avec des revendeurs. Alain pourrait lui-même choisir son bois sur le marché mondial. Une démarche pertinente pour avoir des grosses quantités, mais cette procédure est plus compliquée. « Ça te prend un courtier. Y'a un paquet de formulaires. »

À l'opposé de ces procédures, l'expérience des relations qui se créent entre les gens de mer par l'artisan sont beaucoup plus conviviales. Les gens s'entraident. Les relations de soutien créent des liens. Il y a des gens qui mettent leur bateau à l'eau à la marina et le

---

<sup>90</sup> La convention intergouvernementale signée à Paris mentionne au sujet du Bureau international des expositions qu'une exposition internationale est : « Une manifestation dont le but est d'enseigner au public en faisant l'inventaire des moyens dont dispose l'homme pour satisfaire les besoins d'une civilisation et faire ressortir dans une ou plusieurs branches de l'activité humaine, les progrès réalisés ou les perspectives d'avenir. » ([www.bie-paris.org](http://www.bie-paris.org) : décembre 2013).

bateau devient un chalet, la marina un village, mais il y en a qui vont réellement prendre la mer. « Si tu ne fais pas juste de la petite voile de beau temps, t'es susceptible de connaître des conditions difficiles. » Ainsi des gens se rendent loin, dans des endroits inhospitaliers et se poussent à la limite de leur capacité. Parfois ils « se mettent dans l'trouble ». Ces gens-là vont avoir des contacts radios pour éviter des écueils ou traverser des épreuves. Quand ils arrivent à terre, ils ont tendance à s'aider.

Une fois, un ami d'Alain, Marcel, reçoit un appel à la marina à l'effet qu'une diade à voile est en mauvaise posture au large. C'était au début de la saison. « Les gars étaient transis de froid. Marcel est allé les chercher au large. Il les a pris en remorque. Il a rentré leur bateau. Si Marcel n'allait pas les chercher, la prochaine étape c'était la perte. » Ainsi, entre ces plaisanciers qui naviguent, il se développe une sorte de respect ou reconnaissance mutuelle qui suscite l'intercompréhension et l'entraide. L'artisan me raconte qu'une autre fois, le *Berlu*, qui était en croisière dans le sud, a été frappé par un ouragan qui a duré trois jours. Le bateau s'est fait roulé sans dessus-dessous. Toutes les personnes à bord se sont enfermées dans le bateau. « Elles sont sorties de l'autre côté comme si y'avaient été dans une bouteille ben bouchée. » Des épreuves pour le moins difficiles comme celle qu'a connue le *Berlu* développent des liens affectifs forts et une conscience partagée des risques et dangers.

Les personnes font connaissance, partagent des choses et il se forme une communauté. Sur cette question, Alain m'explique longuement: « Moi j'vais dans telle ou telle marina (ex. : Baie-Comeau, Sept-îles, Havre St-Pierre) j'suis sûr que je connais quelqu'un là. Une dynamique de réciprocité s'installe. Il est arrivé par exemple qu'un gars arrive d'un voyage en mer et qu'un gars à la marina lui prête ses clés de maison sans poser de question. Ben quand le monsieur arrive icitte j'y donne mes clés. C'est comme une confrérie. Un peu comme chez les plongeurs. C'est international. Quand tu arrives à un endroit par la mer, les gens te reçoivent pas de la même manière que le gars qui arrive avec sa roulotte. Tu l'as gagné d'aller-là. C'est pas juste une question d'y aller, tu vis l'entre-deux... ». C'est une expérience d'une autre nature que d'arriver en naviguant. Pour aller aux Iles-de-la-Madeleine, ajoute-t-il, « t'es seul pendant 100 milles. Tu passes une nuit : Y'a aucune lumière, que les étoiles. Y'a aucune pollution lumineuse. Tu perds l'horizon. T'es seul au monde. T'es obligé d'être dans l'présent. C'est magique ! »



Le fait de naviguer influence la pratique d'Alain en tant que constructeur. La navigation constitue néanmoins pour lui « (...) un univers comme tel. ». « Tu gagnes à naviguer si tu veux faire des bons bateaux. » Cela permet au constructeur de savoir selon les lieux visités, les conditions expérimentées et le type de navigation effectué, ce qui est pertinent au niveau de la construction. Pour Alain, les constructeurs passionnés sont des navigateurs passionnés. Ils sont conscients de leur bateau comme construction lorsqu'ils naviguent et comme embarcation qui navigue lorsqu'ils construisent. Dans le parcours d'Alain, le développement de la pratique de la navigation et de ses territoires se fait en parallèle au développement de sa pratique d'artisan constructeur. L'une bénéficie à l'autre et inversement.

Il explique ainsi longuement l'étroite relation de confiance entre le constructeur, le marin et le bateau : «Le fait de construire ton bateau fait que t'as une connaissance de sa résistance. Tu peux savoir à quoi faire attention, en quoi orienter ta confiance. Quand tu navigues et tu construis après, tu connais le milieu, tu peux appréhender les stress. Le fait d'avoir construit ton propre bateau fait que tu vas être plus sensible à ce que ton bateau est capable de prendre. Tu vas être conscient de ton bateau. Tu vas connaître sa résistance. La confiance que t'as dans ton bateau c'est en partie ton bien-être d'être à bord. Si tu connais ton bateau tu peux te dire que ça va aller ou bien tu vas être conscient de ses faiblesses. Il arrive que malgré tous les instruments, tu dois vraiment compter sur ton bateau pour ne pas te retrouver dans une position désastreuse. Si par exemple la mer vient qu'à te rouler d'un bord et de l'autre, c'est essentiel que tu puisses avoir confiance dans ton bateau. Avec l'expérience de la navigation et de la vie en mer, tu peux plus aisément imaginer comment tu vas vivre dedans le bateau, comment tu vas l'aménager. Ça se construit pas comme un meuble de maison un aménagement de bateau. Il faut penser que le bateau gîte et que tout bouge à l'intérieur d'un bateau. Quand tu construis, tu dois penser à tout ce qui se passe à bord d'un bateau. (...) faut que tu penses qu'un moment donné ton bateau penche à 30 degré pis cogne dans les vagues. Quand tu navigues, quand tu construis après (...) t'es capable de figurer dans quel milieu y va aller...comment tu vas l'aménager (...). »

L'expérience de la construction favorise une meilleure compréhension du comportement et des capacités d'un bateau en mer. Cela permet à la personne à bord d'être encore mieux à l'écoute de son bateau et d'effectuer les ajustements en fonction

d'une situation présente ou appréhendée. C'est d'autant plus important que la pratique de la navigation vient avec des responsabilités. Citons Alain : « Si tu n'es pas seul à bord : Faut que tu t'occupes de ton monde. Tu as besoin du plus grand nombre de sens en éveil possible en naviguant pour que tout se passe bien. Tu dois être dans le présent, pour bien te situer, mais tu dois aussi être capable de te projeter dans le futur et t'orienter. Pour cela, il faut utiliser ses sens. Plus que t'as de sens plus t'affine ta position.... Si tu perds un sens, il faut que tu travailles avec les autres. Si par exemple tu te retrouves dans la brume, tu perds la vue, tu dois utiliser les autres sens qui te restent. » Même s'il y a maintenant des outils sophistiqués généralement utilisés pour faciliter la navigation, selon Alain, il faut quand même la base : savoir utiliser des cartes, naviguer à vue avec des relèvements, savoir utiliser une sonde et ce, même si on navigue généralement plus à l'estime, maintenant qu'il y a des radars, des GPS, le pilote automatique ! Il ne suffit donc pas de suivre la nouveauté, il y a une tradition de savoirs, avec leurs dispositifs qui méritent encore qu'on les apprécie parce qu'ils ont toujours un sens et une pertinence même s'ils sont démodés.

Pour l'artisan, les instruments tels que le GPS, qui relie les gens à des dispositifs de géoréférences par satellite, sont seulement des outils. Les posséder ou les utiliser ne signifie pas une compréhension de la pratique de la navigation. Un outil comme le GPS démocratise la navigation, mais, aux yeux d'Alain, il permet à des gens qui n'ont pas compris la navigation de naviguer. Les expériences culturelles maritimes de l'artisan supposent l'expérimentation d'autres modalités de relations et l'acquisition d'autres savoir-faire et savoir-être tel qu'exposé plus avant. Celles-ci passent dans son cas par une expérience plus sensorielle de la construction, de la navigation et de ses lieux.

### **Avenir de sa pratique et de son monde**

Alain a eu quelques collègues et apprentis. « J'en ai formé parce que y'avait pas d'école pour les former. Les gouvernements, y répondent à l'industrie. La transmission de savoirs, y s'en fouttent. La plus proche école c'est dans le Maine », explique-t-il. D'après son expérience, « les gens ont le côté poétique d'la chose, quand ils connaissent les épreuves liées au travail, le salaire modeste, ils se découragent. Des apprentis, j'en ai pas vu ben ben qui ont « toffé » (persévéré). J'en n'ai eu trois quatre pas pire. Un a fait une allergie et est parti. » Pour un autre apprenti, Alain a mis un an à le former. Puis, il

a eu une offre à la compagnie *Davie Ship Building* où il recevait le double du salaire, et il est parti. « Faut que t'aïlles un amour de ce que tu fais si tu veux faire ce travail-là. Faut que tu t'intéresses, que tu sois passionné », observe Alain. Pour l'artisan, la navigation et son monde, c'est une passion, mais aussi « (...) une manière de vivre. ».

De façon générale, Alain considère que les pratiques culturelles maritimes constituent des références, voire des sources majeures, de la culture québécoise. La mer a toujours été une pourvoyeuse importante de produits, me rappelle-t-il. Dans ce contexte, si les pratiques de construction classiques ou traditionnelles ont pour lui une importance, c'est surtout en tant qu'éléments de « culture générale ». Nonobstant, la pratique d'une activité nautique est à ses yeux un choix individuel, comme faire un sport ou un loisir quelconque. L'affection et l'intérêt des individus pour le nautisme sont ce qui compte le plus pour l'avenir de la construction navale artisanale. Les nouvelles méthodes comportant l'usage de résines, (ex. : W.E.S.T.) apportent des avantages indéniables qui continueront de plaire. Elles permettent de produire des embarcations plus économiques, moins pesantes, nécessitant moins d'entretien, disposant d'un fini plus stable et dont le transport et le déplacement sont simplifiés à cause de l'absence de procédure de mise à l'eau.<sup>91</sup> Quoiqu'il en soit, la construction « traditionnelle » ou « classique » conserve son intérêt pour un passionné comme Alain. Le projet de construction futur qu'Alain chérit actuellement implique la mise en œuvre de méthodes de construction classique. Alain veut bâtir un petit voilier à rame dans le garage-atelier voisin de sa résidence, soit un Acorn skiff de 15 pied 6 pouces.

En agissant comme professionnel, qu'il soit question de construction W.E.S.T. ou de construction classique ou même d'autres méthodes, le bateau, dans bien des cas rencontrés par Alain, est considéré comme un investissement. Dans un tel contexte, les acheteurs, prêteurs (l'achat à crédit est courant), assureurs et banquiers veulent éviter les pertes, protéger leurs intérêts et assurer leurs profits. L'activité de la construction artisanale, dans ce cadre, devient vulnérable à l'influence des normes, penchants et exigences de ces acteurs. Elle dépendra alors des revenus du demandeur ou de sa

---

<sup>91</sup> Les bordés des bateaux de constructions classiques, modèles anciens traditionnels, bordés champ sur champ, doivent absorber de l'eau pour devenir étanche. Ainsi il est préférable de les garder dans l'eau tout le temps de la saison. Chaque sortie de l'eau est susceptible de faire travailler le bois et nécessite un temps d'attente au moment de la mise à l'eau.

capacité à avoir accès à du capital. L'avenir des savoirs, sur cette base, c'est souvent aussi l'avenir d'un bien. À ce niveau, les embarcations ont cela de particulier qu'elles peuvent être considérées, selon le cas, comme bien mobilier ou immobilier. À voir les réalisations d'Alain, on ne se surprend pas, un bateau peut vraiment être conçu comme un milieu de vie.

*Louis Boucher*

« Des objets éprouvés tombent en désuétude simplement parce qu'il y en a des nouveaux, sans jugement à l'égard de leur efficacité. »

## **Parcours et pratique**

Originaire de Québec, Louis habite St-Joseph-de-Lepage. Louis a commencé à faire du canot à l'âge de 10 ans. Il a eu 52 ans en 2011. Aller sur l'eau est important pour lui. En agissant comme artisan amateur, il investit actuellement, mais d'une manière un peu différente, une pratique que son père et grand-père pratiquaient. Ce ne sont toutefois pas ces derniers qui lui auraient donné envie de pratiquer cette activité. « Mon grand-père fabriquait ses chaloupes. Mon père a construit des verchères avec les scouts, mais ne m'a pas transmis la piquêre. » Louis a réalisé ses principaux apprentissages en construction artisanale en autodidacte. En ce qui concerne la navigation et le matelotage, son expérience s'est développée alors qu'il travaillait comme biologiste, durant ses temps libres et lors d'un séjour dans la Réserve de l'armée canadienne. En agissant comme biologiste, il s'intéressait aux coques des bateaux qu'il rencontrait et avait pris l'habitude de questionner leur propriétaire. Son affection pour la navigation et la construction l'a jusqu'ici entraîné à la construction de deux bateaux et à la restauration d'un troisième.

C'est un contrat de plongée, en tant que biologiste, réalisé à Kuujuarapik dans la Baie d'Hudson il y a plusieurs années, qui a entraîné chez Louis un éveil à l'appréciation pour les bateaux de bois. « Après avoir cru que le bois était dépassé, j'en suis revenu convaincu que le bois était un excellent matériau », raconte-t-il. « Outre les petits zodiacs qui se transportaient en hélicoptère, nous utilisions de gros canots Nord-Ouest de 22 et 24 pieds.<sup>92</sup> Sans être très « marins », ces canots étaient propulsés efficacement par des moteurs de faible puissance. Le faible poids de ces canots nous permettait de les remonter très haut sur les plages pour les mettre à l'abri. » Et il en rajoute à l'effet qu'à l'usage, ceux-ci démontraient « un excellent rapport poids/résistance du bois ». À son

---

<sup>92</sup> Ces canots en bois, recouverts d'une toile, plutôt légers considérant leur robustesse, étaient fabriqués à Prévost.

retour de voyage, Louis acheta donc deux livres sur la construction navale pour en savoir plus.

Les livres « techniques » sont parties prenantes des démarches d'apprentissage de plusieurs artisans aujourd'hui et Louis ne fait pas exception. Lors d'une rencontre chez lui à St-Joseph-de-Lepage, il venait de se procurer deux ouvrages didactiques techniques américains via l'internet. Il ne manqua pas de me faire de nouvelles suggestions de lecture à presque chacun de nos contacts. (ex. : *The Dory book* de John Gardner (1978), *American Small Sailing crafts* de H. I Chapelle<sup>93</sup> (1951) qui sont des « classiques » du genre). La littérature spécialisée participe vraisemblablement à l'initiation et à l'expérimentation, en suscitant un dialogue avec l'action effectuée ou projetée en construction, en plus d'explicitier certains principes qui la sous-tendent. On peut dire qu'elle participe au succès des artisans. Mais Louis ne se contente pas de cela. Il s'intéresse aux pratiques et productions d'autres artisans et pose des questions à un artisan qui agît avec lui comme une sorte de mentor.

La réussite de la construction de ses deux premiers projets de construction donna à Louis confiance pour entreprendre la pratique de l'ébénisterie. Louis, qui avait agi comme biologiste durant plusieurs années, se décida à devenir ébéniste et artisan amateur en construction navale. Actuellement, il assume des penchants pour certains types et styles de bateaux de bois comme les chaloupes, les doris et les petites et moyennes embarcations de pêches, ainsi que pour certaines méthodes comme la méthode W.E.S.T. Le recouvrement des bateaux avec la résine « époxy » simplifie l'entretien des bateaux, joue positivement sur la physique et la tenue du bateau et améliore potentiellement leur durée de vie par la protection du bois face à toute infiltration. Cette méthode permet à Louis de perpétuer les lignes d'embarcations traditionnelles sans nécessairement faire leur construction en bois massif. Nonobstant, son intérêt et sa curiosité ne sont pas confinés à des gestes d'un seul corps de savoirs ou d'une seule technique récente. Perdre la relation, l'expérience et la connaissance de l'ancien, ce serait selon Louis, perdre un héritage original de manifestations singulières

---

<sup>93</sup> Architecte naval américain et curateur pour l'histoire maritime au Smithsonian institute à Washington, c'est aussi lui qui a dessiné le bateau de type Gaspésienne à la demande du gouvernement du Québec. (Desgagnés : 1999) La Gaspésienne venait offrir une alternative à la barge ou berge de Gaspé, très courante encore au XXIème siècle et utilisée durant près de deux siècles pour la pêche en Gaspésie et ailleurs dans le Golfe. (Desgagnés : 1999)

d'inventivité aux qualités propres et valables dans certains contextes. On ne se surprend donc pas de l'appréciation de Louis pour les trésors de connaissances qui traitent de la nature, des usages et des méthodes de fabrication de nombreuses embarcations ayant été bâties en Amérique du Nord. Les savoirs et expériences des « vieux » artisans, des autres artisans ou les présentations de documentations pragmatiques principalement anglaises ou américaines constituent et renflouent ce trésor qu'il contribue, à sa mesure, à faire encore passer à la vie.

Explicitement, Louis se montre critique vis-à-vis de la relation des Québécois aux savoirs traditionnels ou anciens de la Vallée du St-Laurent dans lesquels il trouve des choses simples héritées du passé. Nous vivons, selon lui, un phénomène d'acculturation où des objets du passé tombent en désuétude sans jugement (connaissance) de leur efficacité. Louis parle de la situation ainsi :

« Les québécois ont un tel engouement pour la nouveauté qu'ils en ont oublié à vitesse "grand v" les qualités de choses simples héritées du passé. » « C'est drôle, c'est caricatural, mais c'est aussi attristant. »

« C'est ce qui fait que les gens se promènent avec de la neige jusqu'à la taille avec les raquettes qu'un gars leur a vendu. Ils sont très fiers de leurs raquettes en métal parce que c'est mieux que les raquettes en babiches avec lesquelles tu calles pas dans la neige. Ça dépasse l'entendement, mais c'est une réalité. »

De façon générale, le lecteur aura compris que sa posture est celle de quelqu'un qui apprend continuellement tout en réinvestissant avec inventivité des connaissances « fondamentales », de références, voire fondatrices, si je peux me permettre l'expression. Et avec le temps, l'effort, l'expérimentation et la patience, Louis observe une évolution et des progrès dans sa pratique. Il comprend de mieux en mieux les coques anciennes de construction artisanale. Au début, il suivait les plans à la lettre, maintenant, il prend plus de libertés. Il s'est rendu compte que plusieurs plans comportaient fréquemment des erreurs qu'il faut déjouer.

Comme d'autres artisans, il œuvre comme médiateur, milieu de rencontre (de « découverte ») et d'expression de savoirs dans la « communauté ». Autant il agit comme apprenant, autant il agit pour faire connaissance avec d'autres. Un article publié dans *l'Estuaire* traduit bien la structure et le sens de sa démarche. Une démarche qui comprend un dialogue avec des anciens, plus particulièrement M. Deroy, et leur monde, ainsi qu'une recherche et une intervention en patrimoine, dont l'article est un prolongement.<sup>94</sup> On y découvre un artisan qui est allé aux sources pour connaître, qui expérimente et qui sait rendre compte de son parcours. Le bateau, comme l'artisan, s'y présente comme lieu d'expression, d'expérience et de médiation.

Dans ses constructions, Louis est surtout axé sur des bateaux de plaisance. « J'vais sur le fleuve par plaisir. J'ai pas besoin de battre de record de vitesse. Pas besoin de battre des records de performance », m'a-t-il dit en entretien. Conséquemment, il valorise tout particulièrement une culture maritime conviviale, mais aussi « économique ». Ce qui compte, pour l'artisan, dans le choix des modèles de ses constructions, c'est que les bateaux soient fonctionnels, durables et que leur construction soit réaliste avec ses moyens. « Il faut avoir du plaisir à faire ce que l'on fait, sinon, on se décourage », dit Louis. « C'est un plus s'il est beau. » ajoute-t-il, me rappelant l'importance de proposer et d'agir par des projets réalistes avec toutes les personnes intéressées. Selon lui : « Beaucoup de gens seraient motivés à construire leur chaloupe, mais ne savent pas par où commencer. Les modèles qu'ils observent sont généralement trop complexes pour les débutants. »

Quant à lui, ses apprentissages, réalisés en autodidacte, l'ont jusqu'ici entraîné à la construction de quelques bateaux et à la restauration d'un troisième. Ses constructions : un bateau dériveur, deux petit chalands de construction rapide (*Instant boat*) de Harold Payson (architecte et dessinateur), un modèle de chaloupe de mer *Gloucester light dory* de Phil Bolger (architecte et dessinateur) et un *Mississippi Yawl river boat* dont il décrit ainsi la situation :

« Les lignes du Mississippi Yawl River boat m'attiraient depuis la première fois que je l'ai vu. Deux postes de rameur, du confort pour

---

<sup>94</sup> Le projet a été sollicité par la Corporation des Portes de l'enfer de Rimouski.



trois et une voile à livarde, c'est un hybride entre une doris et un *sharpie*<sup>95</sup> Je n'ai pas encore installé la dérive et la voilure, c'est pour l'été, mais cette coque est très marine. Sa vitesse à rame n'a rien à envier aux kayaks : 6km/h à un rameur, 8 km/h pour deux rameurs. »

Malgré ses expériences, Louis se considère toujours ignorant dans la construction navale. « Je n'ai pas cousu de voile. Je n'ai pas travaillé le massif », s'est-il expliqué. Nonobstant, il manifeste déjà un souci pour l'avenir des pratiques de construction artisanale ainsi que la petite navigation. Il partage volontiers son expérience et développe une approche susceptible de contribuer à une démocratisation de la pratique de la construction artisanale et à diverses formes de réappropriation de la navigation sur le fleuve.

La première fois que je l'ai rencontré, il dispensait justement un atelier de construction artisanale à Kamouraska. Invité pour une « fête familiale », la *journée des familles* (le 24 septembre 2011), dont certains bénéfices étaient dirigés pour la restauration de l'ancien quai du village, il s'était déplacé moyennant rétribution pour construire un « instant boat » en une journée et permettre au public intéressé d'apprendre quelques rudiments de constructions avant de donner une conférence sur la construction de bateaux de bois au sous-sol du Centre d'Art de Kamouraska<sup>96</sup>. Son chantier avait lieu sur la promenade au bord de l'eau (à l'ouest des quais). Louis s'y était pointé avec sa remorque d'outils et les morceaux nécessaires au chantier, dont quelques pièces déjà montées. Durant la journée, il a construit un modèle de bateau simple et petit, avec ses outils « modernes » de sorte que le projet était adapté pour les moins pourvus en espace, équipements ou même en moyens financiers. De cette manière, en proposant un projet accessible et réaliste, Louis souhaite donner la piqure aux gens.

---

<sup>95</sup> *Sharpie* est un voilier à fond plat et dérive centrale, la carène est longue et étroite à bouchains vifs. C'est un bateau de travail qui a été utilisé pour l'ostériculture, aussi construit et utilisé pour la plaisance.

<sup>96</sup> Le Centre d'Art de Kamouraska vise à soutenir la création, la production et la diffusion des arts visuels et des métiers. ([www.kamouraska.org/index.php/a-propos](http://www.kamouraska.org/index.php/a-propos) : novembre 2013)

Près du quai restauré de Kamouraska, il passa donc une journée en dialogue avec des enfants, ados et adultes qui expérimentaient avec lui la pratique de la construction artisanale d'un petit chaland *Big Tortoise*<sup>97</sup>. L'activité qui rapprochait les gens et les savoirs en pratique n'avait rien d'un spectacle. Tout en douceur, chacun pouvait prendre sa place autour ou dans l'activité du micro chantier. Louis n'y faisait pas que montrer ou expliquer comment construire, il donnait la chance aux autres d'apprendre par l'action et répondait aux questions. L'« atelier » attira une douzaine de personnes plus ou moins présentes et actives selon leur intérêt et disposition. Les « participants » pouvaient aller et venir sans contraintes de la part de « l'animateur ». Jeunes et adultes n'hésitaient pas à discuter et à travailler avec Louis (voir figure 14). Celui-ci communiquait des idées, références, trucs, expériences aux plus alertes et motivés. L'artisan amateur m'y a semblé très habile à bien "penser avec" l'assistance, des débutants ou plaisanciers potentiels auxquels il put communiquer des connaissances tirées de ses propres expériences « pionnières ».



Figure 14 : Louis en train de donner un mini-atelier sur la construction à Kamouraska. (Photo de Mathieu Parent 2011)

C'est donc dans une dynamique d'expérimentation que l'activité donna lieu au dialogue et à l'explicitation de stratégies et procédés technologiques. La rencontre a même été

---

<sup>97</sup> Petit chaland dessiné par Harold Payson, en contreplaqué de type *You You* mesurant 8 pieds x 3 pieds.

l'occasion pour un des jeunes de montrer à Louis et au groupe sa propre micro embarcation qu'il avait fabriqué de ses mains, aidé de son père.<sup>98</sup> Puis vers 17h, le petit chaland *Big Tortoise* bâti avec le public, incluant les rames taillées et rabotées, était mis à l'eau sur le fleuve à partir de la grève à l'ouest du quai de Kamouraska. Il ne lui restait alors qu'à recevoir un recouvrement de résine pour améliorer sa durée de vie potentielle. Finalement, en soirée, la conférence de Louis sur le nautisme et la construction navale, au sous-sol du musée où avait lieu une exposition de Nathalie Le Coz présentant des artisans du bois de la région, attira peu de gens. Le programme d'activités auquel j'assistais n'était pas la première expérience de passeur et d'enseignant auquel s'est adonné Louis. L'artisan m'a décrit certaines des autres activités de cet ordre ayant eu lieu dans son parcours :

« Durant l'été 2010 j'ai donné une conférence au Parc de la rivière Mitis : Fabriquer sa chaloupe, du rêve à la réalité. » « Plus tard dans la saison, j'ai suggéré à la directrice de la bibliothèque de Ste-Flavie de faire un événement autour du monde maritime. (...) »<sup>99</sup>  
« À la fin des classes, au printemps 2011, j'ai donné un atelier de voile, à terre. Les élèves de sixième année de l'école de Price ont manipulé un dériveur, posé sur le sol, à la pointe de la rivière Mitis. En utilisant le vent de la mer, les différentes allures ou orientations de la coque par rapport au vent, étaient adoptées. Pour alléger le discours, les différentes parties du bateau étaient identifiées. Le tout me permettait de donner une allocution prolongée sur les bateaux et le matelotage avec beaucoup de pauses pour manœuvrer, interagir et questionner. » (Boucher (courriel))

Des échecs et déceptions d'initiatives amenèrent Louis à orienter ses énergies sur des projections modestes de développement culturel local. À ce titre il dit : « J'ai rencontré aucune porte ouverte dans ma région. De sorte que je vais devoir faire mes activités sans compter sur personne. ». Un des défis consiste à percer ou ouvrir « les cliques »

---

<sup>98</sup> Une embarcation qu'il alla chercher chez lui et transporta jusqu'à nous dans la boîte d'un camion en milieu de journée.

<sup>99</sup> L'événement portait le titre de « Vivre la mer ». Louis présentait au public un tableau des *cuts*, une coque et des gabarits de montage.

pour obtenir de l'aide permettant des projets de développement, ou à tout le moins, exploratoires.

Actuellement, il réalise la plupart du temps « ses » activités bénévolement ou reçoit pour elles une modeste et souvent inadéquate rémunération. Mais il persévère quand même par des initiatives simples de transmission et d'expérimentation partagées et espère, entre autres, par-là, « (...) battre en brèche un individualisme forcené. ». L'appréciation et la démystification des pratiques et savoirs de la culture maritime avec des débutants sont une chose importante pour lui. Selon Louis « (...) une chalouperie serait même une attraction viable de façon durable sans grands investissements. » L'artisan songe maintenant à offrir des stages courts de cinq jours maximum où les participants pourraient construire leur propre chaloupe. Un concept qu'il veut d'abord expérimenter avec des amis.

### **Lieu(x) de travail et outillage**

L'atelier de Louis, qui mesure 40 pieds x 20 pieds<sup>100</sup>, est situé dans un bâtiment adjacent à sa maison où il dispose des outils dont il est propriétaire. Tout près de son atelier, Louis dispose d'une serre à bateau qui protège un bateau en voie d'achèvement ainsi que du bois. Même s'il n'a pas encore construit de bateaux « traditionnels » en bois massif, il s'intéresse aux pratiques et outillages de cette tradition. Un maillet, des clavets pour calfater et naturellement des rabots de divers styles et lignes s'ajoutent aux outils manuels et portatifs dont il fait usage principalement. L'organisation de son environnement de travail est extrêmement mobile. Il dispose d'un établi sur roulettes qu'il peut déplacer au besoin.

### **Rapports au fleuve et à l'environnement**

Louis se considère « (...) faire partie de la nature. » « Je ne suis pas un spectateur. Je la regarde pas de loin. Je me sais lié. Je me sais en dépendre », explique-t-il. « On est sur le même pied que la nature, mais on aime mieux l'ignorer », ajoute-t-il en critique. Selon lui, notre culture agit d'une manière destructrice. « Nous vivons dans un monde

---

<sup>100</sup> Les grandes portes sont dans l'axe le plus court ; les chaloupes de Louis n'ont jamais encore mesuré plus de 16 pieds.

destructeur. » L'artisan constate en ce sens le mauvais état du fleuve : « La diminution de la qualité des habitats... Le développement d'une vaste zone anoxique dans le fleuve... L'état du fleuve est affreux ! » Louis reconnaît que cela a des impacts sur les personnes qui vivent en relation avec lui, En conséquence : « Personne n'est exempt de contaminants. »

Ses activités en tant que biologiste, qui ont précédé sa pratique d'ébéniste et d'artisan constructeur de bateau amateur, l'ont amené à naviguer et à observer l'état de l'environnement et notamment la baisse de la biodiversité. Louis a ainsi « (...) constaté le déclin des populations de poissons bien avant le moratoire ». En retour, il s'efforce quotidiennement d'expérimenter des relations plus saines avec le fleuve et la nature. Louis fait des efforts pour réduire son empreinte écologique<sup>101</sup>. Il conçoit ainsi sa pratique avec une vision endogène du développement où la perception du bien-être et la production sont le fait de relations interactives, soucieuses des autres et sensibles aux milieux de vie qui forment son environnement. Louis aime à faire des choix qui constituent pour lui un « pied de nez à la société de consommation ». « Si tu fais une coque efficace qui se déplace à voile ou avec un petit moteur peu gourmand ou à rames, tu viens déjà de battre en brèche les vendeurs de moteurs 200 forces », dit-il. Il en ajoute pour expliquer sa manière de voir : « À voile ou à rame tu es détendu. Tu dépenses... si tu construis traditionnel, tu achètes local, tu choisis des bois locaux. Tu consommes moins d'énergie fossile. » Une disposition qu'il situe à contre-courant des discours qui font autorité dans les politiques et activités des institutions politiques nationales. « J'ai de plus en plus l'impression que l'État nous aime épais, gros et malade. Tout ce qui peut nous amener hors de cet état-là comporte une certaine forme de subversion », clame Louis.

Dans le même mouvement, Louis critique toujours avec une ironie incisive l'appauvrissement des relations des habitants du littoral avec la mer : « Maintenant que les gens vont plus vers la mer, ils considèrent leur chaise berçante comme un accessoire nautique parce qu'ils regardent la mer ! » Ainsi localement, la construction et la navigation de petites embarcations étonnent. Selon Louis, on aurait perdu l'habitude

---

<sup>101</sup> L'empreinte écologique est un mode d'évaluation environnementale qui aborde la pression exercée par les humains dans les milieux naturels. Elle tient compte des externalités négatives des actions des humains dans la nature, valorise les services rendus par la nature et accorde positivité à la régénération des écosystèmes.

de voir des petites embarcations en mer. Pour lui, il importe d'aller dans le paysage pour vivre des expériences qui comportent des relations intimes et sensibles avec la nature. Étonnement, les pratiques de l'artisan font même parfois peur et suscitent de la méfiance malgré son ancienneté sur les côtes de la Gaspésie et du Québec. Lors d'une sortie de Louis en mer avec des amis, quelqu'un qui les aperçut appela les pompiers, pensant que la chaloupe et ses passagers étaient en danger. En réalité, pour Louis et ses invités tout allait bien, il n'y avait pas de quoi s'inquiéter. Sortir en chaloupe à rames sur le fleuve (à la mer) est pour Louis un bonheur sincère et une conquête qu'il souhaite pouvoir perpétrer dans la longue durée. La navigation de plaisance est non seulement pour lui une voie d'appropriation et d'investissement de rapports spécifiques et plus sains aux natures de ces milieux, mais aussi une manière de connaître diverses formes de bien-être personnel partagé qui nous connectent avec des connaissances et des trajectoires de mondes anciens.

En ce sens, l'artisan a d'ailleurs reçu en héritage un territoire forestier consciencieusement entretenu pour donner des bois de haute qualité. Une forêt qu'il « cultive » à son tour en fonction de ses besoins et à laquelle il est très attaché. Il l'a d'ailleurs défendu bec et ongles contre une intervention de la société d'État Hydro-Québec désireuse d'y faire passer des lignes à haute-tension. Malgré ses efforts, la société d'État est allée de l'avant avec son projet.

Louis continue toutefois à travailler les parties intactes de celle-ci pour ses besoins et projets dont d'éventuelles constructions navales : « Même si je ne construis pas en traditionnel, j'me suis fait faire une petite réserve pour mes chaloupes. » « Je fais de l'élagage, pour obtenir du bois dépourvu de nœuds pour faire du bordé. » « C'est comme un investissement. » « Un jour ça donnera à moi ou à mes ayant droit du bois de très belle qualité. » Il mentionne dans cette logique : « Tous les gestes que tu poses en foresterie c'est ben rare que c'est toi qui va le récolter. » On peut dire que Louis travaille en pensant sur le temps long à travers notamment un souci pour la transmission et l'avenir de relations productives qu'il expérimente.

## Avenir de sa pratique et de son monde

A l'image de l'architecte naval H. I Chapelle (1951), Louis est préoccupé par la situation des patrimoines maritimes qu'il rencontre et continue d'apprécier les ouvrages des artisans plus vieux ou du passé. Dans son élan, il aime à faire connaître l'intérêt d'inventions anciennes négligées. Il travaille à faire reconnaître la pertinence de dispositifs tels que les rames contrebalancées comme celles qu'il a fabriquées à partir de modèles vus chez les pêcheurs portugais. L'artisan de St-Joseph s'intéresse particulièrement aux patrimoines des côtes gaspésiennes, région qu'il habite et qui l'habite actuellement. Lorsqu'il se déplace ou voyage dans la région, il s'intéresse aux styles des embarcations anciennes. Il aimerait poursuivre et effectuer des relevés les lignes pour documenter leur conception. Ce souci naît, entre autres, d'une affection qui survient en réponse à une négligence des gens originalement intimement concernés par les savoirs artisanaux. « Souvent les gens qui sont assez connaissant dans le domaine n'ont pas une vision d'ensemble, ils ne savent pas que c'est précieux ce qu'ils savent. Ils vont juste vieillir et disparaître », m'explique Louis. À cet effet, il cite en exemple les Gaspésiens : « Les Gaspésiens sont les premiers à dévaluer les savoirs dont ils sont dépositaires. » Une perspective à laquelle il refuse d'adhérer.

Il faut préciser que l'horizon de la pratique de Louis se distingue de certaines pratiques anciennes locales (ex. : pêches côtières) en ce qu'elle se conçoit dans le champ de la récréation, du loisir, du tourisme voire de l'écotourisme. S'il ne la pratique pas actuellement, Louis aimerait éventuellement aller pêcher de la morue de roche et du chaboisseau pour ses besoins personnels. Dans une perspective d'évolution sociale et culturelle, il lui apparaît que le réinvestissement des savoirs afférents sera engendré par les gens des villes, des gens pour qui l'ancien des uns pourrait peut-être plus facilement devenir le nouveau et ainsi être actualisé. Globalement, sa pratique s'inscrit dans une mouvance de perpétuation, d'interprétation et d'actualisation des cultures et patrimoines maritimes au Québec dans des pratiques vivantes qui entrent dans un temps long.

Louis est critique vis-à-vis des interventions qui visent le « spectaculaire » et des projets qui ne génèrent que des images promotionnelles. À propos de *Québec 84*, lorsque plusieurs grands voiliers d'un peu partout dans le monde sont venus à Québec pour commémorer la découverte du Canada par Cartier, il dit pour faire voir les périls et la

perversité de l'approche spectaculaire de ce rendez-vous : « C'est comme si on avait fait un feu avec la connaissance ». Louis valorise *a contrario* la connaissance et la transmission et regrette vivement les nombreuses embarcations brûlées ou qui ont pourri sur quelque rivage sans que leurs singularités aient été relevées.



## *Jean-Baptiste Caron*

« Avec la forêt, le fleuve on a d'espace pour travailler. »

« On est libre. »

### **Parcours et pratique**

J'ai rencontré Jean-Baptiste chez lui à St-Yvon en Haute-Gaspésie, à l'ouest de Rivière-aux-Renards, au début de l'hiver 2011, année où il atteint l'âge de 71 ans. Lui et sa conjointe Judith habitent à flanc de colline, le nez sur la mer à une centaine de mètres du bord de l'eau. Une position enviable pour voir venir le temps et ils le savent. En temps de pêche, cela est bien sûr très pertinent « On regarde le temps. On est pas mal capable de prédire (...) » m'informent-ils. La route paraît longue pour atteindre la Haute-Gaspésie en partant de l'ouest, mais une fois qu'on y est, on oublie le chemin parcouru, on regarde l'horizon et derrière le pays s'étend comme par compensation, faisant un équilibre démesuré. On voudrait rester. L'immensité appelle au silence et à la réflexion. La proximité de la mer et des montagnes attirent d'une manière paradoxale. De tous les côtés, rien ne semble donné aux humains. Pour Jean-Baptiste Caron, cet environnement est un peu chez lui. C'est là qu'il chasse, pêche, trouve son bois, obtient la sève dans son érablière pour faire un précieux sirop (d'érable) et cultive avec sa compagne un petit jardin.

Jean-Baptiste est né à St-Yvon (Pointe sèche). Il « descend » d'une famille de gens de mer. En discutant, il m'a dressé une esquisse des expériences maritimes de ses ancêtres : « Mes ancêtres de Montmagny sont arrivés en voilier. Grand-père naviguait à voile, son père naviguait à voile, c'était pas un cadeau. Y'a commencé comme pêcheur. » Le père de Jean-Baptiste tenait quant à lui un magasin au village à une époque où les pêches côtières et la construction de bateaux en bois y étaient omniprésentes. Aujourd'hui, toutes « les courses » se font à Cloridorme<sup>102</sup>, à quelques kilomètres, ou ailleurs et plus loin.

---

<sup>102</sup> St-Yvon fait maintenant partie de Cloridorme.

Jean-Baptiste n'est pas croyant, mais on trouve quand même des symboles chrétiens chez lui. Ses enfants, devenus adultes, habitent Gaspé et Montréal. La situation de St-Yvon a changé au cours des années. Autrefois, en plus de la pêche côtière artisanale, il y avait aussi beaucoup de jardins et d'animaux d'élevage à St-Yvon. « Presque tout le monde en avait », me dit Jean-Baptiste. Il en a pour sa part gardé jusque dans les années 80. Plusieurs pratiques d'autoproduction avaient cours localement et variablement, d'autres possibilités de travail à salaire ou à la solde participaient à l'économie locale. Bien qu'on chasse et pêche encore dans les environs, les productions maraîchères et les élevages semblent y devenir très rares. Mais sur le terrain de Jean-Baptiste et Judith, on trouve un modeste jardin qui donne annuellement ses fruits et ses légumes.

Sur la berge, en bas de chez-lui, de l'autre côté de la 132, près de l'ancien magasin Heyman qui appartient maintenant à Jean-Baptiste, il y a quelques bateaux sur la grève. Des « pourrillons », mais aussi un ou deux *flat* et quelques chaloupes qui semblent en bon état. Les pêches ont toujours eu une importance pour les habitants de St-Yvon. Jean-Baptiste a toujours aimé la pêche. « On a commencé j'allais le soir à la gigue à 8-9 ans. Nous allions chercher la bouette. » La pêche avait lieu de juin à octobre. En avril-mai, c'était le temps d'aller chercher le hareng (la bouette). De mai à novembre, c'était le temps de la morue. « Novembre c'était fret des bouttes mais c'était le meilleur mois. » Les pêcheurs arrivaient avec leurs bateaux au large et ils débarquaient leurs captures dans un « deux bouttes pointus », un modèle de *flat* propulsé à rames, qui ne possède pas de tableau arrière. À une époque, toute la paroisse de St-Yvon vendait à Cloridorme. Leurs prises entraient dans des réseaux de commerces internationaux. « Les Pêcheurs Unis<sup>103</sup> pouvaient *shipper*<sup>104</sup> un peu partout. » L'autonomie dans le commerce a été pour les ancêtres de Jean-Baptiste un enjeu. Les Anglais ont essayé de faire blocus, mais ses ancêtres ont réussi à « le passer ». Si j'étais allé à St-Yvon dans les années 50, j'aurais donc pu voir une cinquantaine de bateaux sur le bord de l'eau. Aujourd'hui, même le quai a été remplacé par un brise lame.

Des pêches commerciales ne sont plus qu'exceptionnellement réalisées avec des bateaux comme ceux que construit Jean-Baptiste. Pour ce dernier cependant, le *flat* comme on l'appelle, est toujours approprié pour effectuer des pêches côtières qui

---

<sup>103</sup> Une coopérative de pêcheurs de l'estuaire.

<sup>104</sup> Envoyer.

peuvent contribuer modestement à l'économie domestique des habitants de villages comme St-Yvon. Jean-Baptiste pêche actuellement avec plaisir la morue de roche ou morue noire, une morue qui était rejetée à l'eau par le passé parce qu'on la croyait mauvaise pour la consommation. Il la considère maintenant très bonne et la rejoint avec ses propres embarcations de constructions artisanales dont il connaît tous les secrets.

Jean-Baptiste maîtrise parfaitement son art aujourd'hui. Des bateaux, il en a construit une vingtaine durant sa vie, à la suite d'un apprentissage fait par observation, puis expérimentation individuelle en prenant l'habitude de prendre conseils. « Il faut de la débrouillardise », m'assure-t-il pour faire un bateau, mais « une fois que tu en as vu un faire, si tu veux, tu es capable ». Dans son cas, pas de recours à des livres, l'artisan a constitué ses propres références par expérience. Le modèle qu'a construit couramment l'artisan est une inspiration de son père, lui-même inspiré de son père (grand-père de Jean-Baptiste) qui aussi faisait des bateaux.

La plupart de ses constructions ont été des *flats* de 20 à 24 pieds, mais il a aussi construit des barges de 32 pieds. Un *flat* comme il les bâtit dure environ vingt à vingt-cinq ans. Comme à son habitude, Jean-Baptiste conçoit son bateau avec l'avant plus large et l'arrière plus mince pour améliorer sa réponse au vent. « Quand c'est pour moi j'fais le derrière plus étroit sinon avec le vent c'est pas conduisible » L'important avec ce bateau, c'est de pouvoir suivre les grosses vagues, mais de pouvoir dépasser les courtes.

Le jour de ma visite en décembre 2012, il travaillait avec Gaston Poirier à la pose de l'étrave de bouleau (une pièce en courbe) rejoignant la « quille », des gabords de cèdres sur le plancher et des premiers bordés. Durant ce chantier, les deux complices prennent leur temps. En s'y mettant, un tel chantier pourrait leur prendre environ deux semaines. Il leur fallut d'abord bâtir la quille, puis l'étambot, puis poser le bordé (galbord pour commencer), puis ils poseront les membres, enfin ils pourront « galfater »<sup>105</sup> le bateau avec de la fibre de lin grossière, poseront l'accastillage et le mobilier avant de peindre le tout.

---

<sup>105</sup> Équivalent de calfater, soit bloquer l'espace entre les bordés avec de l'étope, soit du crin, du chanvre ou du lin enduit de résine (ex. : brai ou goudron). Une procédure qui contribue à l'étanchéité de la coque.

Le *flat* comme celui qu'ils fabriquent est habituellement muni d'une neigière pour y déposer le poisson capturé et d'un moteur hors-bord attaché au tableau arrière. D'une capacité de plusieurs milliers de livres, de tels *flats* sont appropriés pour « bobber » le poisson à coup de tangon appâté avec de la bouette (hareng par exemple) ou pour figuer. Ils peuvent aussi être utilisés pour tendre des filets. La mise à l'eau de ses bateaux ne donne pas lieu à des rituels particuliers.

## **Lieu(x) de travail et outillage**

C'est tout près de la Pointe sèche<sup>106</sup>, ancien nom donné à St-Yvon, que j'ai rencontré Jean-Baptiste en décembre 2012, lors de ma deuxième visite, dans le garage-atelier d'un de ses amis (anciennement une grange), bien chauffé au bois, faisant office de chalouperie pour la saison<sup>107</sup>. Jean-Baptiste était en compagnie de Gaston Poirier alors qu'ils construisaient en lisse, sans plan ni demi-coque, un *flat* d'environ 18 pied (voir figure 15 à la page suivante). Dans l'atelier, tous les morceaux étaient disposés près du banc de montage. Autour, on pouvait trouver tous les outils nécessaires à la construction.

L'artisan construit maintenant avec des outils électriques manuels : planeuses, *skillsaw*<sup>108</sup>, varlopes (rabot), ciseaux, bouvet (toupie), marteau, perceuse. Si l'artisan n'hésite pas à utiliser des outils de menuiserie en versions électriques contemporaines, ceux-ci ne remplacent pas « l'œil » du constructeur de bateaux qui doit imaginer, lire et visualiser le bateau tout en courbes. Une disposition qui distingue le travail de l'artisan constructeur de bateaux des tâches conventionnelles des menuisiers.

## **Rapports au fleuve et à l'environnement**

Jean-Baptiste considère que son environnement et ce qui le constitue le rendent « libre ». Il aime le territoire qu'il habite. « Avec la forêt, le fleuve on a d'espace pour travailler. » « On est libre. » L'artisan bénéficie de certaines choses présentes dans son

---

<sup>106</sup> À l'est de l'anse au creux de laquelle sied le village, il y a une pointe qui va vers le large qui est nommée ainsi.

<sup>107</sup> Ce garage ne sert pas seulement à la construction de bateaux. L'artisan signale que dans « l'atelier », « tout est en changement tout le temps ».

<sup>108</sup> La *skill saw* est une scie ronde électrique mobile à commandes manuelles.

environnement local pour sa pratique de constructeur. « Le bois n'est pas acheté », m'a-t-il dit. Pour ses constructions, il utilise par exemple du cèdre et du bouleau provenant des forêts environnantes. Jean-Baptiste aime le cèdre car il peut se travailler tout de suite. Il « (...) se travaille mieux quand c'est vert ». Les arbres choisis sont coupés de préférence dans le décroît de la lune parce que « quand la lune noircit, le bois travaille pu », la sève est descendue. Une fois le bois obtenu, quelqu'un ayant un moulin portatif fait les planches et il ne reste qu'à « planer »<sup>109</sup> celles-ci.



Figure 15 : Jean-Baptiste Caron et Gaston Poirier en train de poser l'étrave d'un flat à St-Yvon. (Photo de Mathieu Parent 2012)

En ce qui a trait au fleuve, il observe que celui-ci est affecté par plusieurs pollutions : des pollutions qui ont nui et nuisent à certaines pratiques qu'il apprécie, dont la pêche côtière qu'il a connue et qu'il pratique aujourd'hui à une échelle très modeste. Il se souvient de pollutions qu'il rencontrait par le passé en faisant la pêche. « En pêchant le hareng au printemps, on attrapait des poubelles. » Une situation particulièrement intense au printemps. L'artisan souligne comment le fleuve était traité comme un dépotoir auparavant. « Avant tout le monde jetait tout à l'eau », dit-il. En certains lieux, des négligences ont même contribué à la disparition d'espèces

---

<sup>109</sup> Le planage consiste à aplanir la surface d'une pièce de bois à l'aide d'un dispositif de couteaux rotatifs intégrés à une table (planeur et dégauchisseuse).

intéressantes. « Y'ont même tué le homard en jetant leur bran de scie<sup>110</sup> à l'eau », indique Jean-Baptiste qui constate que la pollution est aussi un problème contemporain, mais qui tend à être occulté.

Encore aujourd'hui, « c'est pollué au boutte, pis ça arrive de partout. » Même certaines pratiques de pêche ainsi que certaines politiques de gestion seraient responsables de l'appauvrissement des écosystèmes. Selon lui, certaines espèces sont en concurrence avec les pêcheurs et il est pertinent de limiter leurs impacts sur la présence des poissons. Pour Jean-Baptiste, il est tout à fait normal de faire la chasse aux phoques dans le contexte actuel où les phoques sont en très grand nombre et tuent un grand nombre de poissons pour se nourrir.

## **Avenir de sa pratique et de son monde**

Avec les orientations gouvernementales en faveur des pêches semi-hauturières et hauturières, de la mécanisation, de l'urbanisation et de l'industrialisation, le genre de construction auquel s'adonne Jean-Baptiste est devenu plutôt exceptionnel. Les résistances locales ne permirent pas aux pêches artisanales et aux mondes agro-marins de se perpétuer localement.<sup>111</sup> Actuellement, les usines sont organisées de manière à ce qu'elles ne peuvent plus acheter de poissons des petits bateaux, me dit Jean-Baptiste. Les nouveaux bateaux, plus gros, peuvent quasiment vider la mer d'un coup et vont beaucoup plus loin en mer m'explique-t-il ensuite. On peut dire que des stratégies économique-politiques se sont imposées et ont été déterminantes pour la désaffection des pratiques convenant de l'usage des bateaux de construction artisanale, tel que noté au Chapitre 1.

D'après Jean-Baptiste, dans le futur : « La construction ça existera à peu près pu. » Des matériaux, comme les clous appropriés, sont devenus presque impossible à obtenir. Il faut en acheter des quantités énormes venant de très loin. Les politiques du BAEQ et

---

<sup>110</sup> Résidus fins produits lors du sciage du bois.

<sup>111</sup> La venue de certains engins sur le territoire des pêcheurs côtiers a donné lieu lui aussi à des conflits parfois violents entre les pêcheurs. Il y a eu plusieurs luttes, résistances et contestations localement. Jean-Baptiste m'a dit avoir entendu parler de la révolte contre les pratiques (capitaliste monopolistique) comme celles de la Robbins co. « Y'chargeaient des prix de fou pour les biens et y donnaient des prix ridicules pour les poissons. » Durant une période d'intenses contestations : « La potence était prête pour pendre les Robbins. » lui a dit son père. « Ça brassait tellement, le gouvernement canadien a envoyé l'armée canadienne. » ajouta-t-il.

le moratoire sur les pêches à la morue, suivant les diverses difficultés d'accès à la ressource posées par les choix normatifs faisant autorité, compliquent les choses pour qui veut investir les savoirs artisanaux en continuité relative avec la tradition de la pêche artisanale et celles de son monde. L'asphaltage de la route, qui selon le nouveau tracé coupe St-Yvon en deux, n'aura pas servi le maintien d'activités spécifiques au village agro-marin, ni à son développement localement. Pour orienter les politiques nationales, toujours selon Jean-Baptiste, les pêcheurs comme lui ne font pas le poids. « Y vont rire de toi. Tu leur parles, tout est correct même s'ils connaissent rien. » Selon Jean-Baptiste, il aurait fallu réglementer pour encadrer les pêcheries de façon à ce que chacun ait sa place. « Pas de tel ou tel bateau dans tels territoires ! », s'explique-t-il. Les coups de fusils échangés entre pêcheurs aux pratiques et mondes distincts n'ont pas permis, par le passé, de produire un équilibre qui aurait perduré jusqu'à aujourd'hui.





## ***Chapitre V : La situations des savoirs artisanaux : entre art de faire et vouloir-vivre.***

### *Parcours et pratiques*

L'expérimentation est au cœur du développement des pratiques rencontrées durant cette recherche. Un seul des artisans rencontrés, Jean-Baptiste Caron, a appris la construction par immersion, soit au contact direct de personnes qu'il a pu observer dans son microcosme familial et local, et ce, dès son jeune âge. La situation de l'apprentissage de Jean-Baptiste, cohérente avec les pratiques anciennes et traditionnelles attendues en milieu villageois agro-marin, est donc originale par rapport à celle des autres artisans.

Si la présente recherche avait été réalisée il y a 50 ans, d'autres artisans auraient sans doute connu ce genre de processus de socialisation et d'apprentissage. Six des sept artisans rencontrés n'ont en effet pu compter sur ce genre de contact privilégié. Ils ont quant à eux investi d'autres avenues pour satisfaire leurs motivations et répondre, dans l'action, à une variété de défis et demandes. Quatre artisans, excluant Jean-Baptiste, ont tout de même été assez clairement affectés par des contacts avec des milieux et des pratiques maritimes durant leur jeunesse. La navigation et la construction navale étaient, dès ce moment, présentes dans leurs environnements.

Toutefois, les premiers pas de ces constructeurs se seraient faits plutôt en autodidacte : une multiplicité de ressources venant continuellement enrichir leurs connaissances et savoir-faire durant leurs expérimentations. Parmi les moyens utilisés par ces artisans, la fréquentation d'autres constructeurs, dont d'anciens constructeurs, mais également la consultation de documents faisant partie de la « littérature technique ». Cette dernière habitude se distingue des pratiques de mise en circulation et d'apprentissage des savoirs artisanaux vécues en contexte traditionnel.

La littérature « technique » donne accès à une riche documentation participant autant à élargir les connaissances des artisans que des personnes qui font appel à leurs services. Les informations qui y circulent contribuent à faire connaître, dans la Vallée du St-Laurent, différentes méthodes, pratiques et histoires concernant des embarcations de

bois et leurs mondes. Principalement américaines, anglaises et françaises<sup>112</sup>, des revues comme *Woodenboat*, *Professional Boatbuilder*, *Chassée-Marée*, *Maritime Life and Tradition*, *Loisirs Nautiques*, qui ont été citées par les artisans, apparaissent comme des lieux communs d'accès à des informations inspirantes et pertinentes pour plusieurs. En plus de ces références littéraires, dont certaines portent très précisément sur l'architecture et la construction navale, les artisans peuvent aussi bénéficier de nombreux livres souvent produits par des artisans, auxquels il faut ajouter des pages et des pages d'informations disponibles via les réseaux internet.

Cinq artisans sur sept ont mentionné avoir eu recours à de la documentation « technique » tout au long de leur parcours. Les deux artisans faisant exception sont Pierre-Luc Morin, collègue et apprenti de Daniel St-Pierre, ainsi que Jean-Baptiste Caron. Pierre-Luc partage, dans un contexte différent, certains aspects de la posture d'apprentissage de Jean-Baptiste, qui lui permettent, comme lui, d'apprendre en pratique. Pierre-Luc, sollicité pour des projets de natures variées, serait disposé à lire ce genre d'ouvrages, mais est contraint par sa difficulté à lire l'anglais, très présent dans ce type de documentation.

L'importance prise par la « littérature » dans l'apprentissage, la pratique et l'évolution des parcours d'artisans, en somme dans la circulation des savoirs, survient donc en contexte d'affaiblissement de certaines voies « traditionnelles » de médiation des savoirs artisanaux expérimentés dans la Vallée du St-Laurent. De façon générale, la participation de médias dans l'apprentissage s'insère dans la structuration de réseaux de circulation de savoirs ne concordant pas à une organisation structurée selon des relations d'apprentissage de père en fils ou plus largement intrafamiliale, comme on en trouve en situation d'apprentissage traditionnelle.

La médiation de la littérature n'est pas non plus un gage de conservation des agencements singuliers impliquant des savoirs artisanaux anciens et des patrimoines

---

<sup>112</sup> À ce niveau, les productions « canadiennes » et « québécoises » sont présentes avec timidité. Intégrées dans des représentations élargies des patrimoines américains, le lecteur peut interpréter celles-ci à loisir comme des variations de modèles ou types Européens ou Américains. La documentation « technique » sur les productions « canadiennes » et « québécoises » se montre plus rare et dispersée. La littérature technique fait cependant circuler des savoirs rattachés à des techniques variés. Cela traduit l'étendue des méthodes artisanales présentes aujourd'hui dont celles-ci : lamellé-collé, construction en bois massif, modelage avec « vaccum », technique de saturation du bois avec de l'époxy.

locaux du territoire concerné par cette recherche, ni même, la plupart du temps, un vecteur potentiel de compréhension des expériences socio-politiques et culturelles via lesquelles l'expérimentation et la circulation de savoirs artisanaux s'y sont effectuées et s'y effectuent. Du point de vue des éditeurs de ces publications, il est probable que les artisans de la Vallée du St-Laurent soient perçus comme faisant partie de l'arrière-pays des publics ou « marchés » de prédilection de leurs publications, ce qui ne permet pas d'y espérer mieux qu'une attention marginale.

La médiatisation des savoirs par l'écrit invite les personnes intéressées à connaître une dimension interculturelle des savoirs. La place importante de la « littérature technique », plus souvent tributaire du travail de maisons d'édition étrangères, relève ainsi d'une continuité dans la culture maritime locale. Sa présence traduit la perméabilité « internationale », voire transnationale, des relations qui ont été, depuis la période de contacts et sans doute auparavant, sources d'influences, de « partages » et d'échanges des savoirs en construction navale. La forme écrite contribue, en plus de rendre les savoirs disponibles, à leur accorder une forme de stabilité. Cohérente avec les besoins des artisans qui tendent à satisfaire des demandes diverses, la présence de ces ressources faisant place à des pratiques et corps de savoirs divers, anciens et « nouveaux », est une voie appropriée qui permet rapidement d'être en relation avec différentes approches et réalités via des textes, descriptions, images et autres informations.

On pourrait s'attendre, vu l'importance du phénomène, à ce que les artisans, actifs actuellement dans la Vallée du St-Laurent, mais aussi des chercheurs ou amateurs de leurs mondes et pratiques, participent à ce(s) réseau(x) de production « littéraire » par la rédaction d'articles et la réinterprétation d'écrits et de travaux qui concernent leurs savoirs, leurs pratiques, les patrimoines qui les intéressent et leurs mondes. D'après mes recherches, Louis Boucher est le seul artisan, un amateur, à avoir agi de la sorte durant son parcours. J'ai présenté son article dans son portrait et l'ai placé en annexe 10.

Pour cet artisan, la circulation des savoirs et surtout l'appréciation des micro-innovations locales dans la construction navale, passée et actuelle, de bateaux en bois revêtent un grand intérêt. Louis Boucher aimerait d'ailleurs parcourir plus régulièrement le territoire de la Gaspésie et ses environs plus fréquemment afin d'y découvrir et de relever les traits architecturaux d'embarcations singulières et anciennes qui présentent des variantes non répertoriées. Ce territoire est immense et les moyens disponibles

présentement pour l'artisan sont pour leur part limités. Dans un cas comme celui de Louis, l'observation de coques produites par d'autres, parfois des anciens, contribue aussi à son apprentissage. Une pratique qui répond d'une certaine façon à un vide, voire une négligence des habitants et institutions sociales et culturelles de la Vallée du St-Laurent vis-à-vis des patrimoines culturels maritimes.

L'écriture, le dessin, les relevés de lignes, les carnets de notes participent donc à la circulation et à une forme de stabilisation des savoirs. Les nouvelles médiatisations, qui marquent ainsi dans une certaine mesure un changement de réseau pour la circulation de savoirs, modifient les conditions d'accès aux savoirs en posant l'alphabétisation comme condition et parfois en accordant un nouveau prix à « l'achat » des « informations », celles, par exemple, disponibles dans les revues. Sans faire table rase de l'importance de la vision et de l'expérience de l'artisan, l'insertion de l'écrit s'accompagne d'un abandon de certains actes répandus dans des contextes passés, tel que la production de demi-coques (figure 6). Cette action se voit, en processus de construction, remplacée par la production de plans ou la référence à des plans tels que celui présenté en figure 16.

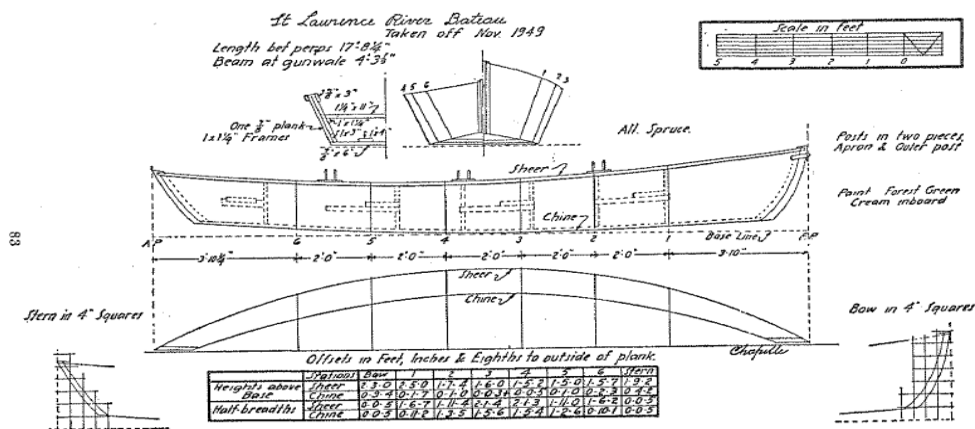


Fig. 27. Type of small double-ended bateau used below Quebec on the St. Lawrence River.

Figure 16 : Plan de l'esquif du St-Laurent  
d'après un relevé de l'architecte naval H. I. Chapelle (1951).

Curieusement, cette « entrée » de l'apprentissage et de la circulation des savoirs de la construction navale artisanale dans un univers lettré n'est pas advenue par l'intégration de la construction artisanale dans un programme institutionnel d'enseignement encadré

par le gouvernement du Québec qui est un « haut » responsable des programmes d'éducatons dans la société québécoise. Il n'y a pas d'école d'architecture navale au Québec. On se contente dans ce cadre d'enseignements techniques. Ni les Collèges d'enseignement général et professionnel (CÉGEP), ni les Commissions scolaires responsables des formations professionnelles, ni l'Institut Maritime du Québec (IMQ), qui serait la plus importante école de marine (marchande) canadienne, n'assument de responsabilités dans l'expérimentation et l'apprentissage de savoirs en construction navale artisanale, « traditionnelle » ou « classique » ou autre.<sup>113</sup> La rupture, apparemment radicale, de l'horizon des enseignements d'une école comme l'IMQ avec les pratiques et mondes anciens, à la lumière des perspectives et sensibilités exprimées par les artisans rencontrés, demeure intrigante. Dans la situation, l'IMQ semble s'isoler face à plusieurs réalités présentes sur le territoire et dont les pratiques des artisans sont l'expression.

Pour Alain Drapeau, un artisan motivé par l'avant-garde et la performance, les méthodes anciennes, dont celles dites « classiques » ou « traditionnelles », en construction comme en navigation, constituent des bases nécessaires. Pour Daniel St-Pierre, quant à lui, la construction de petites embarcations de manière artisanale est, au niveau architectural, à la fois une voie pour dépasser la pratique du dessin technique en construisant pour vrai, ainsi qu'une manière d'amener les gens à être en contact plus direct avec les éléments et les milieux qu'ils fréquentent.

Comme le fait valoir Louis Boucher, le rapport à l'ancien, ou plus simplement à des productions et agencements artisanaux couramment « désaffectés », permet une prise de distance critique par rapport à la déferlante de nouveautés et aux produits du système de la mode qui happent nos imaginaires et cherchent notre préférence au quotidien. Les productions culturelles matérielles qui circulent entre les artisans, voire entre « espaces » et « temps », deviennent ainsi potentiellement toujours les médiateurs de

---

<sup>113</sup> Les programmes qui y sont proposés sont axés vers l'employabilité des personnes étudiantes pour des entreprises de la navigation. Les étudiants n'y construisent aucun bateau concrètement de leur main et ne vont pas sur l'eau avec de petites embarcations. Ce collège technique fondé à la suite de la *Commission royale sur la petit navigation dans le St-Laurent* (Cannon : 1942) , instance qui reconnaissait la qualité des savoirs acquis par l'expérimentation et l'apprentissage en contexte traditionnel, se désintéresse maintenant des expériences culturelles originaires des « Canadiens » et « Québécois » dans le champ de la navigation et plus globalement de cultures comportant ou ayant comporté des rapports intenses avec les mondes maritimes localement. Les réseaux auxquels participent l'IMQ ne se préoccupent pas d'enseigner et de faire connaître les patrimoines de la culture maritime du territoire des habitants qu'elle dessert et les instances de l'Institut ne semblent pas poser de résistance.

curiosités, recherches et réflexions « archéologiques » en puissance, via des artefacts notamment, tel que le soutient explicitement Jean-Pierre Fournel dans sa relation avec ses bateaux, son atelier et ses outils.

Par-delà, si l'on entend le patrimoine d'abord comme le fait d'un monde vivant, c'est de tout un corps de relations dont on se voit investi du devenir dans son appréciation. La vie de l'arbre et l'avenir de la forêt, la vie du poisson et l'avenir des milieux marins ne sont plus alors séparables de l'avenir d'une culture « maritime ». Une cartographie de la pratique de Jean-Baptiste Caron, à la fois ancrée et enracinée dans les paysages de son environnement quasi immédiat, saurait traduire avec une relative simplicité la réalité de cette expérience « interactive » tout en montrant les limites à partir d'un cas particulier. J'invite le lecteur à se référer à son portrait présent au chapitre IV.

Sur le plan de l'apprentissage, l'absence de formalisation ou de l'enseignement de la construction navale artisanale concorde avec une ouverture à une diversité de parcours et d'interactions singulières qui permettent la caractérisation des trajectoires des apprenants. La rareté de l'instrumentalisation des pratiques des artisans dans des fonctions industrielles reliées au travail, mais aussi le défaut d'engagement coordonné à moyen et long terme des institutions nationales pour l'apprentissage et l'expérimentation de savoirs artisanaux et des patrimoines vivants qui les constituent et qu'ils constituent, favorisent cet état de fait. Dans ce contexte, la disponibilité et la persévérance des artisans deviennent centraux pour l'avenir des pratiques, savoirs et mondes concernés, tout comme la réception de demandes particulières sollicitant leur travail.

Bien qu'ils dépendent pour une bonne part de la demande pour agir en pratique, la relative autonomie et la passion des artisans les ouvrent à assumer des préférences et un bagage d'expériences auxquelles ils sont identifiés. À ce niveau, il importe de mentionner que la « spécialisation » de l'artisan professionnel, chez la majorité de ceux rencontrés, concorde avec la valorisation d'un travail personnalisé. L'idée voulant que la conception industrielle du travail ne convienne pas à la compréhension de la réalité des pratiques artisanales s'est avérée sur le terrain, mais l'attrait des produits artisanaux pour des besoins de loisirs peut indirectement signifier une nouvelle interdépendance entre ces deux conceptions du travail et de la production. Les revenus tributaires d'alliances avec des industries permettent à des personnes de se procurer et d'entretenir

un bateau de construction artisanale, souvent plus onéreux qu'un bateau de série. Le travail personnalisé a un coût.

L'identification des besoins, des moyens, de l'expérience de la personne ou des personnes qui veulent se construire ou se faire construire un bateau est importante pour celui qui bâtit. La compréhension par les artisans du monde du bateau construit, soit ses lieux et conditions de navigation ainsi que des attentes de la personne qui l'utilisera, est un atout précieux. Les artisans, dans le cadre de projets de construction, semblent apprécier particulièrement l'établissement de relations qui dépassent des rapports instrumentalisés à la production d'un bâtiment. C'est seulement lorsqu'un bateau tombe en désuétude qu'il se conçoit parfois, toujours un peu illusoirement, comme un objet détaché de l'action et des préoccupations liées à l'action. En chantier évidemment, les relations et les expériences que le bateau suscite et dont il deviendra le lieu comptent beaucoup dans l'orientation du travail artisanal.

Selon ce schéma, le travail de l'artisan devient en un sens une sorte d'intermédiaire qui joue son rôle en dialogue avec les personnes qui font appel à ses services et que certains artisans nomment « clients ». Un projet de construction implique donc une médiation au moins portée entre deux pôles, celui de l'artisan et celui de la personne qui veut le solliciter. L'expérience de la navigation par les artisans, sauf exception pour Jean-Pierre Fournel qui ne navigue pas, leur connaissance des matériaux et de leurs agencements possibles, accompagnent ceux-ci dans l'orientation de leurs choix et recommandations. D'un point de vue extérieur, ces dynamiques relationnelles donnent l'impression que l'expérience « plurilogique » de la culture trouve ainsi lieu dans une forme d'avènement à travers lequel s'expriment certains penchants.

La pratique de la navigation avec des embarcations de construction artisanale est aujourd'hui rare. La pratique du nautisme par loisir est une des raisons principales qui appelle leur mise en ouvrage. Pour tous les artisans rencontrés, sauf Jean-Pierre Fournel, l'engagement dans la pratique est intrinsèquement lié à un désir d'aller sur l'eau. Pour les passionnés que sont les artisans, la navigation ne peut toutefois être conçue comme un divertissement. Elle fait partie de leurs vies. Leurs expériences respectives de navigation font en quelque sorte écho à leur pratique d'artisan. Elles accompagnent le développement de leurs savoirs et, par extension, impliquent un dialogue avec les savoirs, les productions et les expériences de leur travail. La marginalisation des modes

de vie impliquant la construction et l'usage d'embarcations de construction artisanale ainsi que la marginalisation des embarcations de construction artisanale dans le cadre d'activités commerciales rendent difficile de concevoir l'intérêt des pratiques artisanales dans l'économie locale.

Sans rejeter l'association applicable et pertinente entre diverses figures d'hédonisme et ces pratiques, les exigences qu'elles comportent, leurs horizons et leurs références rappellent en quoi ces pratiques sont aussi des activités « économiques ». Une chose est certaine : quoiqu'on les conçoive dans leurs rôles pour des pratiques hédonistes ou comme du travail productif au sens large, les engagements des artisans se font dans une relative distance avec plusieurs institutions collectives, mais jouent originalement leurs rôles pour la suite des mondes qui les concernent. Devant l'absence d'encadrement officiel de l'apprentissage ou de l'enseignement des savoirs artisanaux dans un cadre souple mais stable, on comprend que s'organisent des relations « libres » entre débutants et initiés pour répondre aux besoins d'expérimentations et de transmissions des savoirs.

Tous les artisans rencontrés ont appris, au moins en partie, en expérimentant et dans certains cas en travaillant en tant qu'élève, compagnon ou collègue avec un autre artisan. Les formes de compagnonnages vécues par les artisans rencontrés durant cette recherche auraient eu tendance à advenir de manière plus ou moins explicite par l'investissement dans la pratique d'un artisan auprès d'un « autre » auquel le « débutant » reconnaît une plus grande expérience et avec qui il choisit ou est choisi pour travailler. Certains aspects distinguent potentiellement cette relation de celle plus susceptible d'avoir lieu en situation d'apprentissage et d'expérimentation en contexte traditionnel familial, notamment par l'attente d'un salaire ou d'une rétribution, aussi minime soit-elle<sup>114</sup>, mais aussi par le *timing* dans lequel survient, dans de tels cas, l'instauration de cette relation en pratique.

Hors contexte traditionnel familial ou local, l'immersion survient potentiellement après une plus longue période de scolarisation dans le système scolaire conventionnel orchestré par le gouvernement. Une scolarisation qui est peu, pas ou indirectement reliée à la construction navale artisanale. La volonté, la résilience et la capacité à varier

---

<sup>114</sup> Par la présente, je n'ai toutefois pas pu étudier plus profondément, dans les cas de compagnonnages, les manifestations effectives ou attendues de dons prenant le sens de rétributions au travail des apprentis ou compagnons.



ses activités pour vivre sont, à la lumière des entretiens réalisés, des attributs essentiels pour durer dans la pratique du métier d'artisan en construction navale, pour franchir l'étape de la posture d'apprenti et progresser en autodidacte dans plusieurs cas. Ces dispositions semblent d'autant plus nécessaires que l'apprentissage est reconnu pour être continu pour tous les artisans, à l'exception du constructeur Jean-Baptiste Caron dont la pratique s'inscrit dans la continuité d'une tradition familiale. Pour les autres, les travaux de réparation et de restauration ont été très souvent des occasions d'apprendre et d'expérimenter par la découverte de manières de construire et de mettre en pratique des savoirs.

Étant polyvalents, réalisant parfois de micro-séries, presque toujours des pièces uniques, la situation de ces artisans est marquée par une ouverture à une variété de défis et développements particuliers au niveau de leurs pratiques. Cela s'avère de façon générale, mais d'une manière prégnante chez les artisans qui font un métier de leurs pratiques et qui travaillent dans l'estuaire fluvial et l'estuaire moyen. Ceux-ci, en effet, ont dû, durant leur parcours, effectuer des tâches qui leur ont permis d'affronter des creux dans la demande pour leurs services d'artisans dans le domaine nautique. Ils ont pour cela mobilisé leurs savoirs et capacités dans des activités autres que la construction, la réparation, la rénovation ou la restauration d'embarcations de fabrication artisanale. Ce fut le cas explicitement pour Daniel St-Pierre, Pierre-Luc Morin et Alain Drapeau. La réalisation de différents travaux de menuiserie est chose courante parmi les artisans. Plusieurs savoirs artisanaux associés à la construction navale peuvent d'ailleurs être transférés par les artisans dans des projets ne concernant pas la construction navale. Le travail du bois en courbe, l'aisance dans le travail avec certaines résines et la production de pièces de mobiliers hydrofuges figurent parmi ceux-ci. La construction de mobiliers ou d'objets (hydrofuges notamment) a fait partie de la pratique de deux des artisans rencontrés. Un exemple où certaines des expériences des artisans font d'eux des acteurs incontournables pour certaines productions.

Parfois, le travail complémentaire de l'artisan n'implique pas directement ses savoirs. Un artisan s'est par exemple engagé comme pêcheur à l'emploi. On observe de même chez les artisans ce qui ressemble à une propension à vivre des formes adaptées et évolutives de pluriactivité dans leurs milieux. Dans certains cas, la posture des artisans intègre des affections pour un certain art de vivre. Daniel St-Pierre assume par exemple

un penchant pour une « utopie » de relative autosuffisance alimentaire et pour la pêche domestique<sup>115</sup> qu'il espère voir revenir s'insérer plus intensément dans cet idéal. Pierre-Luc Morin se montre pour sa part très soucieux de produire lui-même plusieurs objets de son environnement, partageant des aspects du penchant de Daniel. Jean-Baptiste continue quant à lui d'entretenir jardin et érablière en plus de s'approvisionner librement en bois dans les forêts environnantes pour ses besoins et son plaisir. Il fait aussi des pêches domestiques. Louis Boucher, de son côté, cultive une forêt, pratique l'ébénisterie (sa profession principale) et aimerait pêcher sur les côtes. La résistance des artisans à des formes et conceptions de leurs activités où ils seraient des employés contribue possiblement à ces dispositions qui les amènent à connaître des relations variées, intimes et « productives » avec les constituantes de leur environnement dans une structure de vie pluriactive.

Fait intéressant, les savoirs et les pratiques des artisans concordent dans certains cas à la prise de conscience et à la connaissance de certaines dispositions sociales et éthiques qui suggèrent des transformations dans nos rapports au territoire et aux entités qui y passent ou l'habitent. Cependant, aucun esprit de réenchâtement global pour les pratiques rustiques dans le domaine maritime ne traverse l'ensemble des mondes artisans rencontrés. L'état des milieux naturels marins, des populations de poissons et les agencements de pratiques valorisés par les gouvernements, industries et personnes qui font autorité dans le domaine économique, politique et culturel en Occident ne prédisposent pas à la reconstitution d'une flotte de pêche ou de cabotage construite de manière artisanale et encore moins à leur autoproduction. Les pratiques artisanales impliquant des embarcations et des modes de vies auxquels souvent elles prenaient part ont été presque amenées à un état de totale désaffection depuis les 60 dernières années. Il est encore difficile pour moi d'estimer l'étendue des pratiques concernées, dont de nombreuses activités comprenant un volet commercial, et qui sont devenues timides, voire exceptionnelles aujourd'hui.

Quoiqu'il en soit, les expériences « anciennes » de l'embarcation de construction artisanale en contexte de « travail » ne sont pas toujours perçues négativement, malgré

---

<sup>115</sup> Chez Daniel St-Pierre, l'intégration de plusieurs autoproductions se veut et se développe en même qu'une préoccupation très « moderne » pour la circulation des savoirs et la recherche. Les mondes des savoirs artisanaux deviennent en cela des voies de réappropriation ou d'appropriation à travers des médiations : les patrimoines entrant de même dans une forme de « traditionnalité » et deviennent par-là potentiellement des manières d'appréhender et d'induire des changements sociaux et culturels.

la précarité et la vulnérabilité socio-économiques auxquelles elles sont associées. La pluralité des regards portés sur l'ancien, comme autant de regards portés envers d'autres mondes, révèlent l'esprit critique en acte des artisans d'aujourd'hui. Ces relations, parmi d'autres, participent comme références faibles ou fortes aux opérations de leurs activités pratiques, comme à l'élaboration des agencements et visions qui les caractérisent. Des éléments des mondes anciens de la culture maritime sont souvent en quelque sorte extraits des réalités sociales et physiques particulières anciennes (expériences, comportements ou productions) pour entrer dans le monde des différents artisans aujourd'hui, quoique cela se fasse dans des cadres souvent particulièrement différents. Ces ouvertures vers les « autres » anciens ne sont ni nécessairement reliées, ni exclusives aux productions ou activités impliquant des savoirs artisanaux.

L'insertion des pratiques artisanales dans un cadre social, spatial et temporel hors travail, à laquelle participe les pratiques de tous les artisans rencontrés, intègre donc néanmoins en contrepoint la possibilité pour les gens de goûter à certaines dynamiques pouvant se concevoir sur l'axe de traditions anciennes, de l'expérience vivante d'un ou de patrimoines et plus généralement d'une culture maritime puisant ses références et constituant ses agencements à partir d'autres mondes, affects et relations. Aucun des artisans rencontrés ne conçoit un horizon pour la construction et la navigation qui serait fermé à une « élite », même si ceux-ci reconnaissent leur intérêt à ce que des individus ou groupes plus fortunés choisissent des embarcations artisanales pour vivre leur rêve, habitudes ou projets « maritimes ». Certains individus comme Louis Boucher<sup>116</sup> et Daniel St-Pierre manifestent pour leur part assez explicitement leurs désir et volonté à faire la promotion du nautisme, incluant ou non la construction, et ce, selon une approche « inclusive ». Il y aurait, selon les artisans, un bateau approprié pour chaque personne, usages et milieux.

Cette vision « ouverte » de l'horizon de leur pratique comprend une volonté pour les artisans de partager leurs savoirs, expériences, parfois même leurs ateliers, projets et contrats. Il arrive que les personnes qui sollicitent les artisans travaillent aussi sur le projet. Dans ce contexte, l'apprentissage et l'expérimentation des savoirs ne deviennent

---

<sup>116</sup> Louis manifeste une affection pour les approches simplifiées qui « démocratisent » l'accès aux savoirs artisanaux, chose que Louis affirme de manière frappante. Une disposition qui s'allie fort bien des « nouvelles » techniques artisanales popularisées dans les années 80. Des techniques dont l'appréciation peut devenir un tremplin vers d'autres pratiques et techniques.

pas, ni pour l'apprenant, ni pour le « maître », le fait d'une relation passive, mais d'un engagement, de dispositions et d'activités au quotidien. La plupart des artisans jouent et ont joué à leur manière un rôle de passeur de savoirs et d'expériences reliés à leur métier ou pratique. Quelques expériences de transmission conçues sous forme de programmes ponctuels, rattachées ou non à des institutions publiques, ont été réalisées sous la direction d'artisans professionnels comme Jean-Pierre Fournel et Ghislain Pouliot et d'un amateur, Louis Boucher. De courtes durées (un jour à quelques jours), celles-ci ont été décrites dans les portraits. Elles ont visé à faire des ponts entre artisans expérimentés et débutants et s'inscrivent dans un ensemble de dispositions qui marquent la possibilité pour les amateurs d'être en contact avec des professionnels ou d'autres artisans pour prendre de l'expérience et répondre à certaines questions et besoins.

La présente recherche a aussi révélé que plusieurs éléments font des artisans des acteurs socioculturels incontournables pour quiconque désire entrer en relation avec les cultures maritimes locales. Parmi ceux-ci, notons : La connaissance et l'appréciation des qualités et des expériences, voire l'histoire de l'objet (bateau) investi; la maîtrise de savoirs anciens de la navigation et de la construction alors que ceux-ci ne sont pas à la mode ou sont marginalisés; la maîtrise de savoirs nouveaux; l'engagement requis vis-à-vis de leurs milieux et parfois en regard des activités de ceux qui ont recours à l'expérience des artisans.

L'apparente indépendance des artisans est bien sûr relative et tributaire de plusieurs relations, dont, variablement, une large part intègre les modalités de l'échange mercantile. L'argent s'insère dans plusieurs dynamiques d'échange et la satisfaction de plusieurs de leurs besoins passent par l'obtention de capital par des contrats liés à leur art ou à un autre travail. À ce sujet, il faut signaler que la propriété d'une embarcation vient couramment avec une attente à l'effet qu'une valeur lui soit reconnue par des évaluateurs. C'est que les bateaux comptent pour des investissements et peuvent impliquer l'intervention d'institutions qui visent la reproduction du capital par l'investissement. Dans ces cas, banquiers, acheteurs et assureurs cherchent de leur côté à garantir leurs profits respectifs et peuvent influencer, par leurs attentes, certains aspects d'un projet de construction, rénovation, réparation ou restauration. Pour ceux-ci et ceux-là, l'argent qui circule doit se faire de manière sécuritaire. Ces types

d'organisation auraient, d'après certains artisans, une influence sur les conditions, la nature et l'horizon des projets de construction navale dans la Vallée-du-St-Laurent.

Il ne faudrait pas sous-estimer par ailleurs la présence d'autres dynamiques d'échanges et d'engagement qu'il est difficile d'approfondir à partir des données recueillies. Un tel approfondissement permettrait probablement de mieux apprécier l'existence, la coexistence et la transformation de « systèmes » d'affects et de pensée (socioculturels et politiques) qui traversent « l'économie » des mondes dans lesquels ont évolué les pratiques, savoirs et mondes artisanaux dans la Vallée du St-Laurent. Sur différents plans et à divers degrés, ces « systèmes » continuent de prendre sens et de trouver pertinence au présent, ne serait-ce qu'en rêve ou comme projet. Les systèmes, structures ou régimes impliquant des infrastructures familiales productives agro-marines ou agro-maritimes<sup>117</sup>, les dynamiques « d'échange et de réciprocité », dont les évocations trouvées dans la littérature méritent d'être fouillées, ainsi que des interactions qui comprennent la reconnaissance d'une intentionnalité dans les manifestations de la « nature » et des entités qui la constituent<sup>118</sup> pourraient nous aider à mieux comprendre l'originalité de certains mondes originaires de savoirs artisanaux et « traditionnels » dans la Vallée-du-St-Laurent et en Amérique du nord-est. La présente recherche facilitera sans doute le travail de ceux ou celles qui voudront aborder ces réalités.

Une des belles réalisations du présent travail est, je pense, de donner à percevoir la communication entre plusieurs discours, pratiques et mondes qui adviennent par divers agencements dans les parcours, pratiques et mondes des artisans. « Savoir », ici, se révèle bien une manière de « vivre avec », voire de « faire avec », où l'altérité, spatialement et temporellement, n'est ultimement jamais « conscrite » en tant qu'objet fini, mais se révèle et se déploie sans cesse comme étant la relation même, l'enjeu de la relation et celui de l'existence de lieux où elle trouve et prend sens. La relation devient donc là « milieu » d'un « système » ouvert et polydirectionnel où l'action se trouve au cœur des phénomènes et où l'interaction est toujours par ailleurs « événement » et

---

<sup>117</sup> On a peut-être eu tendance à centrer l'étude de la paysannerie « canadienne » puis « québécoise » sur un rapport exclusif à la terre. Une approche qu'encouragent certaines constructions institutionnelles et gouvernementales qui ne correspondent pas nécessairement aux « systèmes » expérimentés localement.

<sup>118</sup> La recherche de Gauthier (1979), *La présence du canot de Gaspé dans la vie traditionnelle à Bonaventure*, en donne des exemples de la bouche d'un ancien de Bonaventure et où les choses présentes dans l'environnement « naturel » se trouvent dotées d'esprits. Une situation où s'imposent attentions et lois dans les relations extra-spécifiques.

« production ». La culture maritime se présente ainsi, peut-être tautologiquement, comme une culture de l'entre-deux, voire de l'entre « autres ». Le rivage peut être alors conçu comme un lieu « central » de cette culture qui se fait avec la terre et qui doit passer par la mer, mais qui évidemment n'existe pas sans les gens... de terre et de mer. Le rivage ne s'arrête alors pas nécessairement où on le voit. Entre la terre et la mer, il n'y a souvent qu'un pas !

Gens de mer, gens de l'entre-deux, leurs pratiques, mondes et productions évoluent dans des régions aux frontières perméables. Il semble bien que ce soit en allant d'un monde à l'autre que les bateaux font leurs lieux. Difficile en effet, à partir des informations recueillies, de reconnaître un « foyer » commun à l'ensemble des personnes rencontrées, malgré la présence soulevée par deux artisans en particulier, des traits d'un mode d'expérience et de socialisation partagé entre les gens qui naviguent.<sup>119</sup> Serait-ce justement cette absence d'un « foyer » commun qui favorise dans ces cas la création de liens sociaux ? Ou est-ce plutôt cette apparente absence de frontières en mer ? À moins que ce soit la conscience aigüe de la fragilité du monde humain accompagnant l'expérience de la vie en mer qui invite à un souci de l'autre ?

La posture de l'entre-deux a, en tous les cas, cela d'unique qu'elle réunit les choses via l'expérience d'un espace auquel on associe « la vertu d'initiation » de nombreuses découvertes en géographie dont la rotondité de la terre (Sanguin 1993). Globalement, les expériences maritimes favoriseraient, par la distanciation vis-à-vis des expériences des milieux terriens qui lui sont « originaires » et la disposition à connaître de nouvelles terres qui lui sont tributaires, une « évolution » potentielle du champ des référents des expérimentateurs. Tout en étant nécessairement « bercée » d'une constitution hétérotopique, la culture maritime prendrait ainsi son sens en trouvant ce qu'elle veut dans l'action, en choisissant ce qu'elle peut dans la signification. Comme en témoigne cette recherche, la pratique artisanale ne trouve pas son horizon de la stricte activité d'un artisan dans son atelier.

Il faut évidemment des gens et des institutions intéressés par ses produits, sa présence, son engagement, ses sensibilités et ses pratiques pour permettre aux choses qui

---

<sup>119</sup> Ce mode d'expérience et de socialisation comprend, entre autres : le temps et le rythme particulier du voyage sur le fleuve ou en mer; l'entraide et la solidarité des gens qui y naviguent et y vivent; l'intensité et l'intimité des interactions entre les gens et avec les entités des milieux fréquentés; les défis de coordination, de coexistence et de solidarité vécus en contexte de navigation.

s'insèrent dans un projet ou une méthode de construction de nature spécifique d'exister. Plusieurs artisans agissent de manière à ne pas se cantonner à des relations avec des initiés. Certains projets dans lesquels ils sont engagés visent explicitement à rejoindre un public de non-initiés. La pertinence de leurs pratiques se voit d'ailleurs dans certains cas appréciée au-delà de la satisfaction de besoins et d'intérêts individuels. Des projets impliquant des savoirs artisanaux dans la pratique d'activités maritimes publiques sont reconnus pour leur intérêt dans une perspective de développement social et culturel au sein des communautés concernées. À ce chapitre, les activités du *Défi International des Jeunes marins* à Québec et du *Canot 19* basé à St-Jean-Port-Joli sont des exemples pertinents. Les exigences de la vie en mer et de la navigation permettraient, d'après les témoignages recueillis, de développer certaines aptitudes physiques, sociales et culturelles.

De par leur polyvalence, les pratiques des artisans paraissent complices à la fois de l'émergence et du maintien de particularismes. Si la polyvalence et l'expérimentation de la polyactivité conviennent pour décrire la posture contemporaine des artisans, les attentes et les fonctions qui les animent entraînent leurs productions dans toutes sortes de différenciations. Alors que leurs rôles aujourd'hui conservent jusqu'à un certain point des ressemblances avec leurs rôles dans des contextes d'organisation du travail ancien, il semble toutefois que ce soit surtout sur des trajectoires de différenciations que les artisans actuels vivent leurs relations aux anciens. Bien que ces derniers soient devenus, pour plusieurs, des références parmi d'autres, ces références trouvent leurs lieux dans des rapports presque intimes, voire familiaux, avec les territoires de la Vallée-du-St-Laurent et leurs histoires singulières, et ce, de manière autant analytique, réflexive, critique que strictement affective.

### *Lieu de travail et outillage*

L'échantillonnage de cette recherche induisait par avance le type de lieux de travail que j'allais rencontrer. Les lieux de travail des artisans s'apparentent à des ateliers et boutiques, plus souvent adjacentes au lieu de résidence du propriétaire. Une situation que certaines institutions collectives doivent apprendre à apprécier et avec laquelle il doivent négocier. Daniel St-Pierre a dû faire connaître celle-ci aux nouvelles autorités municipales du Bic qui ont confondu ses activités avec des activités industrielles. Le fait

qu'il travaille presque exclusivement des pièces uniques, qu'il ne fasse que de la vente directe et qu'il ne tienne pas de stock de réserve a contribué à faire reconnaître son lieu de travail, son atelier, en tant que boutique d'artisan. Comme dans le cas des ateliers-boutiques présents en milieu urbain en Nouvelle-France (Lachance 2010), Daniel habite l'étage supérieur de l'atelier.

Daniel St-Pierre est aussi parmi les deux personnes rencontrées qui ont converti des bâtiments anciens (moulin et étable) pour y établir leur atelier. L'autre étant Jean-Pierre Fournel à Verchères. Ghislain Pouliot a pour sa part repris l'atelier d'un autre artisan. L'utilisation de garages et le travail en marina ou sur des sites temporaires font aussi partie des pratiques existantes dans le milieu. Tous les artisans n'apprécient pas également le travail hors de leurs ateliers. Le transport des outils nécessaires ne serait pas toujours chose facile et entraînerait des pertes de temps que ceux-ci préfèrent, lorsque possible, éviter.

La grandeur des ateliers utilisés varie. Aucune des personnes rencontrées ne peut cependant accueillir dans son lieu de travail des embarcations de plus de 40 pieds. Leurs activités se concentrent sur de petites unités. Seulement un artisan travaille à plus de 100 m du fleuve, c'est Louis Boucher. Louis a par contre un accès à une terre à bois dont il est propriétaire et où il pratique la sylviculture. Étant d'abord ébéniste, Louis partage son atelier entre différentes activités. Une situation qui est le fait de plusieurs artisans et qui est cohérente avec la transférabilité de plusieurs des savoirs qu'ils découvrent, investissent et développent en pratique.

Mes observations, qui sont, je dois le souligner, demeurées sommaires à ce niveau, donnent à penser que les constructeurs dont les activités s'insèrent dans une tradition de construction et une tradition de pratique culturelle maritime « productive » (la pêche dans les cas observés) ainsi que ceux qui se projettent dans ce type d'activité, sont enclins à choisir des outils électriques. De façon générale, les dispositifs utilisés par les artisans ne sont pas ou très peu automatisés. Les outils, m'a-t-on rappelé, ne remplacent pas le jugement et l'adresse de l'artisan. Le travail que les artisans réalisent s'effectue à l'aide d'outils manuels et électriques. Banc de scie, scie à ruban, perceuses, serres, planeur, grattoirs, maillet, sableuses, fausse-équerre, ciseaux à bois sont parmi les outils et machine-outil nécessaires à la pratique de leur art. Une gamme de rabots et de ciseaux continuent de comporter un attrait certain, plus particulièrement pour les



constructeurs de bateaux de construction « traditionnelle » ou « classique » pour la plaisance. Des outils anciens recèlent aussi un attrait pour les artisans, et ce, parfois même si leur usage n'est plus commun pour eux. Ils deviennent alors des artefacts qui « pourraient » servir. L'acquisition des outils se fait de manière progressive.

Sans avoir recueilli plus de détails, il a été question avec certains artisans, dont Ghislain Pouliot, de la difficulté d'obtenir certains outils de facture ancienne qui ne sont plus conventionnels. Ces « objets » se présentent par ailleurs comme des choses attrayantes pour les collectionneurs, ce qui potentiellement court-circuite les possibilités d'acquisition à des prix raisonnables par les artisans. Avec de la chance, on peut peut-être encore trouver un ou quelques outils anciens dans des ventes de garage. Nonobstant, l'importation serait devenue nécessaire pour l'obtention d'outils qu'on pourrait dire hors-normes. Je regrette un peu de ne pas avoir été plus loin au sujet de la provenance et de la description des outils durant cette recherche. L'outillage m'est peut-être apparu comme quelque chose d'intime et il aurait été nécessaire d'effectuer d'autres visites pour escompter aborder leurs réalités.

### *Rapport au fleuve et à l'environnement*

Les personnes rencontrées sont bien conscientes de participer à l'évolution de leurs environnements naturels et culturels. Plusieurs artisans sont critiques à l'égard de certaines activités humaines ayant des effets négatifs dans les milieux qu'ils habitent et fréquentent. Certains d'entre eux considèrent que leurs activités ouvrent des perspectives de rapports plus sains avec ces milieux. Des rapports selon lesquels, les entités de la nature ne sont pas nécessairement instrumentalisées. Ces perspectives pourraient favoriser l'appréciation de celles-ci et concorder au développement d'une sensibilité pour les entités non-humaines qui « participent » ou sont présentes aux expériences culturelles maritimes qui les concernent. Les rapports expérimentés dans ces milieux sont ainsi parfois idéalisés dans les termes de formes de solidarités ou de coopération où la vie humaine participe à la transformation de la nature et la nature participe à l'évolution de la vie humaine. L'une étant dans l'autre. L'autre étant dans l'une.

Les préoccupations des personnes se posent en termes de sensibilités à la fois éthiques et esthétiques. La beauté du fleuve, la pérennité, voire la régénération de ses ressources alimentaires, l'accessibilité du fleuve et la réduction de la pollution dans les milieux aquatiques sont les éléments majeurs de celles-ci. La reconnaissance de la beauté du fleuve et l'attrait pour le plaisir d'aller sur l'eau se présentent chez les artisans plutôt versés dans la voile sportive ou plus généralement la plaisance. Le souci pour la conservation des habitats des poissons ainsi que pour la restauration des milieux naturels sont quant à eux plutôt le fait des personnes qui apprécient les pratiques de capture et qui conçoivent le fleuve comme un « jardin », un lieu de travail ou un « garde-manger ». Dans tous les cas, le contact du fleuve et des milieux naturels et marins développe chez les artisans un attachement qui semble relié à un intérêt de protection des milieux naturels qu'ils fréquentent. Le souci et l'attachement des artisans dépassent à divers degrés les frontières du territoire national. La mer ouvre sur le monde et se présente comme un monde en soi, chose bien présente dans le discours de l'artisan Alain Drapeau.

L'intensité et le sens des relations que chacun entretient et développe avec les milieux orientent les sensibilités des personnes rencontrées. Au niveau des rapports aux milieux forestiers, la différence est notable entre les pratiques inhérentes aux projets de l'artisan Jean-Baptiste qui construit par tradition et les projets des autres artisans qui construisent professionnellement. L'autosélection et l'autocueillette que Jean-Baptiste pratique sont devenues des pratiques très rares parmi les artisans. En plus de Jean-Baptiste, elles ont été pratiquées par un autre artisan reconnu pour son expérience dans la construction « traditionnelle » ou « classique » en bois massif, Ghislain Pouliot. Les demandes qui justifient ce genre de cueillette sont toutefois peu nombreuses. Lorsqu'une telle demande se présente, l'approvisionnement peut se faire sur les terres à bois d'un homme de sa région. La démarche de Louis Boucher qui prépare du bois à bateaux sur sa terre peut, dans le contexte, paraître audacieuse si l'on ne tient pas compte des motivations spécifiques de cet artisan pour la construction de bateaux économiques et de son affection pour les petites embarcations de bois auxquelles il reconnaît des qualités uniques.

À défaut d'autosélection en forêt et d'autocueillette, les artisans font affaire avec des intermédiaires spécialisés qui achètent des lots de bois et les revendent ou simplement à

des forestiers ou des quincailliers. Les produits disponibles chez ces intermédiaires varient de divers bois contreplaqués aux bois exotiques qui proviennent de forêts ou plantations situées parfois jusqu'à l'autre bout du monde. Certains bois, sur les marchés mondiaux, auraient tendance à être de plus en plus rares et dispendieux ou sous protection et sont remplacés par des bois de qualité moindre. La « gamme » des produits disponibles chez les commerçants de bois dépasse les essences de bois indigènes au territoire des artisans. Cet apport en bois importés va de soi dans le travail de la plupart des artisans. Plusieurs substances et matériaux qu'ils utilisent empruntent les chemins du commerce international depuis belle lurette dans leur champ d'activité.

Sans porter trop d'insistance à l'aspect poétique et potentiellement métaphorique de la chose, le rapport des artisans au bois se pense parfois aussi comme un rapport à l'arbre et même à la forêt, et ce, durant tout le processus de sa transformation et de son usage. Le bois demeure une matière vivante, même une fois intégré à un bateau. Cela apparaît clairement dans la construction « traditionnelle » ou « classique » où le bois doit boire et prendre de l'expansion afin que le bateau devienne étanche. De plus, la vie du bois, lorsqu'il est à l'état d'arbre, influencera ses qualités dans la construction navale, ce à quoi les artisans sont sensibles. Pour l'artisan qui fait de la sylviculture, le fait de construire des bateaux le pousse d'ailleurs à certaines actions spécifiques en foresterie afin de « produire » du bois à bateaux. Son bois est « cultivé » en fonction d'essences, de lignes, de courbes et de longueurs. L'artisan sylviculteur peut aussi utiliser des méthodes pour réduire la présence de nœuds dans le bois. De façon générale, les nouvelles méthodes de construction artisanales ainsi que l'insertion des produits de la pratique dans le monde actuel de la consommation éloignent, sauf exception, les artisans de la forêt, mais curieusement, pas nécessairement d'une conscience environnementale, voire écologiste.

### *L'avenir des savoirs et de leurs mondes*

Actuellement, les constructions traditionnelles en bois massifs (classiques) sont exceptionnelles parmi les artisans. Cependant, plusieurs réalisations impliquant des savoirs artisanaux laissent présager que des situations singulières peuvent encore accueillir et bénéficier d'une mobilisation dans l'apprentissage et l'expérimentation de

savoirs artisanaux et « traditionnels » en construction et navigation dans la Vallée du St-Laurent. Les situations problématiques vécues ou observées par les artisans traduisent toutefois la pertinence, voire la nécessité, d'une meilleure reconnaissance de leur travail.

Parmi les « problématiques » majeures observées par les artisans, notons : l'engouement coûteux pour le spectaculaire plutôt que pour l'expérimentation *in situ* dans le cadre de projets faisant place aux patrimoines; le faible souci de l'implication des artisans locaux dans la conception et la réalisation des productions culturelles matérielles destinées à satisfaire aux besoins de leur communauté; le peu d'attention à l'ancien en tant que vecteur d'apprentissages et d'expériences socioculturelles positives; la marginalisation, voire le rejet, des pratiques et mondes impliquant des pratiques artisanales dans l'élaboration des politiques économiques touchant les domaines du maritime; la méconnaissance des institutions financières, incluant celles des assureurs, vis-à-vis de certaines productions artisanales; le manque d'éducation et de ressources pour les institutions vouées à la conservation des patrimoines .

Selon diverses modalités, la présence de la « nouvelle » pratique artisanale dépend d'une appréciation de la pratique de la construction navale en tant que milieu d'expression et d'expérimentation d'actions stratégiques, éthiques et esthétiques singulières. Celles-ci peuvent être, du point de vue de l'observation, révélatrices du sens des pratiques artisanales présentes aujourd'hui. Il est fort probable que les contraintes et les différents défis rencontrés par les artisans les forcent constamment à la réaffirmation du sens et de la pertinence de leurs actions et de leur engagement. Une affirmation qui, à la différence de divers mots d'ordres, advient autour et à travers la réflexion, la planification et la réalisation d'un travail manuel.

D'après mes rencontres, rares sont les activités des artisans sollicitées par des institutions gouvernementales ou paragouvernementales. Pierre-Luc Morin, Louis Boucher, Daniel St-Pierre et Ghislain Pouliot ont eu quelques expériences à ce niveau. L'artisan qui a le plus travaillé dans de tels cadres est Ghislain Pouliot. Il a agi comme chaloupier-interprète, donné des cours et construit des embarcations pour le *Défi jeunes marins* qui vit grâce à l'aide de commandites provenant d'entreprises privées aux horizons variés et d'organismes publics dont le Port de Québec, soit l'agence fédérale qui est responsable de l'Administration portuaire de Québec. Artisan expérimenté et reconnu par certaines personnes comme étant un porteur de traditions, Ghislain

n'exprime toutefois aujourd'hui aucune foi dans les institutions nationales pour l'avenir de ses savoirs.

Certains commentaires reçus de sa part laissent entendre qu'il arrive trop souvent que les mondes et les pratiques des artisans ne soient pas traités avec respect par certaines institutions collectives. Les invitations lancées aux artisans sont ponctuelles et leurs expériences de travail suite à celles-ci ne sont pas toujours convaincantes. Le gouvernement du Québec, il faut le dire, perd beaucoup de crédibilité dès lors où l'on considère le classement qu'il a effectué de la goélette Marie-Clarisse, bateau construit en Nouvelle-Écosse en 1923 alors qu'il s'est montré incapable de conserver des modèles de goélettes « originaires » de la Vallée-du-St-Laurent.

Rien pour nous enchanter, dans un article paru en 2008 portant sur le caractère maritime de la Ville de Québec, lieu du plus ancien port « canadien », Alain Franck, ethnohistorien reconnu et spécialiste de la culture maritime au Québec, pointe l'ignorance des Québécois vis-à-vis de leur histoire maritime. En sous-titre de son article intitulé « Patrimoines à la dérive », on peut lire : « Tristement méconnu et, par conséquent, mésestimé, le patrimoine maritime de Québec - et du Québec - a presque entièrement disparu. Un bien sombre tableau pour un peuple dont l'histoire est amarrée au fleuve. »

Dans l'appréhension des savoirs et leur mise en œuvre, il est néanmoins exceptionnel que le discours des artisans s'enracine prioritairement dans une structuration identitaire nationale, quoique cette conception ne semble pas pour autant absente ou désaffectée dans leur monde. Deux artisans, Ghislain Pouliot et Jean-Pierre Fournel, ont fait valoir, avec une insistance particulière, la pertinence de conserver les patrimoines en soulignant leur rôle dans la connaissance de soi, des gens et des communautés, ainsi que comme référents culturels et identitaires. Les relations incessantes qu'engagent et entretiennent les artisans entre plusieurs réalités locales à travers leurs affections et les exigences singulières de leurs projets amènent ceux-ci à assumer d'abord, le plus souvent, une attention et une reconnaissance pour les productions locales, leurs mondes et leurs histoires singulières. Cette situation se présente moins comme une nécessité tributaire d'un système socio-économique communautarisant que comme une nécessité d'un système socio-économique individualisant. En contrepartie, les institutions

nationales et leurs constituantes ne paraissent pas parvenir à unir les gens dans des projets impliquant les savoirs artisanaux et leurs mondes.

Acteurs potentiels et actifs sur la ligne de vie de divers patrimoines vivants, il n'y a aucune surprise à entendre les déceptions et les critiques des artisans à l'égard des spectacles coûteux et des engagements des gouvernements au niveau des patrimoines culturels maritimes dans des interventions pastiches et postiches. Du côté des artisans, on ne se satisfait évidemment pas d'images ou d'improvisations. Chez les artisans, on aime à regarder au-delà des apparences : on s'intéresse au sens et à la pertinence en étant pragmatique.

Les artisans, habitués dans plusieurs cas à connaître une précarité économique relative, n'apprécient pas le gaspillage dans le faux ou dans des projets mégalomaniques ou dans des initiatives flamboyantes et ratées, dont l'histoire récente nous donne des exemples : *Québec 84*, le projet de construction d'une réplique du *Pélican* à La Malbaie<sup>120</sup>, la « restauration » de la goélette *St-André* dont les attributs patrimoniaux n'ont pas été respectés et la « restauration » du *Blue Nose II* qui est devenu une image puisque ses attributs patrimoniaux n'auraient pas non plus été respectés.<sup>121</sup> Des projets dans lesquels les grands absents semblent avoir été ceux qui savent, c'est-à-dire ceux qui vivent avec et pour les patrimoines concernés au quotidien et qui vont dans plusieurs cas jusqu'à en faire un métier localement.

Les pratiques des artisans peuvent donc être abordées comme alternatives à des interventions qui visent plus à faire du *showbusiness* qu'à assurer l'apprentissage et l'avenir de mondes, gestes et pratiques culturelles maritimes localement, en puisant dans des références issues d'expériences locales, nationales et internationales.<sup>122</sup>

---

<sup>120</sup> Le *Pélican* est le nom du bateau construit en 1693 et utilisé par Pierre LeMoyne D'Iberville pour rejoindre la Baie d'Hudson dans le cadre d'activités de traite de fourrures. Le projet de construction d'une réplique a connu plusieurs problèmes majeurs. Le bateau a finalement été vendu à une fondation aux États-Unis.

<sup>121</sup> Un mémoire présenté en 2008 par Didier Épars, responsable du projet de restauration et transformation de la goélette *Grosse-île* (réalisée avec le maître artisan Paul Mailloux), au Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec aborde les ratés des interventions gouvernementales québécoises et canadiennes dans le champ du patrimoine maritime. Le document produit par une société à laquelle M. Épars participe est disponible sur le site [www.actionpatrimoine.ca/documents/memoire\\_didierparspatrimoinemaritime.pdf](http://www.actionpatrimoine.ca/documents/memoire_didierparspatrimoinemaritime.pdf)

<sup>122</sup> Un projet de construction comme celui de Delphis Bélanger à Matane, réalisé avec l'artisan Jean-Marie Verreault, qui consista à construire et naviguer un drakkar pour souligner, dans la foulée de *Québec 84*, l'ancienne présence Viking en Amérique est un exemple. L'activité de construction d'un

Par-delà la participation des artisans et l'avenir de leurs pratiques et mondes, il y aurait sans doute lieu, pour l'avenir des « patrimoines matériels » de la Vallée-du-St-Laurent, d'établir une convention touchant la restauration, la conservation et l'entretien des bâtiments de construction artisanale et évidemment des « biens » patrimoniaux.

En contrepoint, les considérations et appréhensions des artisans à propos de l'avenir des savoirs dont ils sont dépositaires et plus généralement des savoirs en construction navale artisanale peuvent quand même difficilement être abordées en bloc. Selon leurs pratiques et affections, ils n'envisagent pas de la même manière « la suite » de leur monde et des mondes qui les touchent. Les artisans dont la pratique est plus fortement rattachée à des méthodes et productions « traditionnelles » locales sont pour leur part les plus pessimistes au sujet de l'avenir de leur pratique. Dans le cas de Jean-Baptiste Caron, qui est de ceux-là, la désaffection d'un mode de vie impliquant la construction artisanale concorderait à la fin de sa pratique. Pour Ghislain Pouliot, aussi ancré dans les méthodes traditionnelles et qui considère que les conditions favorables à la construction artisanale traditionnelle ne sont plus présentes, ce seraient les musées qui seraient les plus susceptibles d'être encore intéressés par celles-ci.

Les situations respectives de ces artisans posent un problème de « transmission » des savoirs en contexte, d'une part, de désaffection d'un mode de vie et d'abandon des pêches artisanales, et d'autre part, d'une faiblesse de la demande pour des constructions artisanales. Les perspectives affichées par les autres artisans apportent d'autres points de vue, qui n'excluent cependant pas toujours une reconnaissance des situations d'importante vulnérabilité esquissées par les artisans Caron et Pouliot. Les propos les plus optimistes ont été tenus par Jean-Pierre Fournel, un artisan bénéficiant d'une longue expérience et qui profite d'un bassin de « clientèle » important à proximité de ses installations. Selon lui, il y a encore beaucoup de bateaux de bois et les patrimoines maritimes continueront de susciter la curiosité et l'intérêt de la population. Pour Pierre-Luc Morin, qu'on peut considérer comme faisant partie d'une relève des artisans en construction navale, rien n'est gagné ou perdu; ni pessimisme, ni optimisme, mais il faut agir. Pierre-Luc mise sur un effet de contagion tandis que son collègue plus expérimenté, Daniel St-Pierre, aborde l'avenir en formulant un souhait à l'effet que les

---

canot de l'Isle-aux-Coudres en 1999 par l'artisan Paul Lévesque de Trois-Pistoles, réalisé avec des jeunes en est un autre. Des exemples qui s'ajoutent aux expériences présentées aux chapitre III et IV.

savoirs des anciens soient transmis et continuent de participer à la recherche, en construction, de formes idéales et adaptées pour la navigation.

En cela, il rejoint à certains niveaux la pensée d'Alain Drapeau qui accorde toute leur importance aux innovations dans l'architecture navale et les méthodes de construction, mais qui voit tout de même, sans nostalgie, un intérêt pour la connaissance des savoirs, méthodes et pratiques culturelles anciennes, des éléments qui constituent des bases nécessaires et un attrait indéniable pour les passionnés. La jeune expérience de Louis Boucher s'est d'ailleurs à peu près construite selon ce schéma où le cheminement pratique implique une appréciation de connaissances et d'expériences anciennes en même temps qu'une appréciation critique des méthodes « nouvelles ». La productivité inhérente à l'expérimentation serait en cela clairement inhérente d'un rapport aux autres qui se veut une voie d'agencements singuliers, tel que suggéré à plusieurs reprises dans ce travail. À la rencontre des artisans, on a donc affaire à différentes manières de mettre en relations des savoirs rattachés à des expériences anciennes, en tant qu'expériences altières.

Si l'on se tourne avec les artisans vers l'avenir, ils ont tous évidemment des expériences qui en font des vecteurs de patrimoines en puissance et enrichis du contact des anciens. Cela est d'autant plus vrai qu'ils sont, chacun dans leur milieu, des « spécimens » rares et parfois en voie de disparition. Nonobstant, aucun d'entre eux ne réclame vraiment de sauvetage autrement que dans la mesure de leur conviction à l'effet que les savoirs artisanaux peuvent être des moyens singuliers, mais pas nécessairement exclusifs, de vivre certains rapports et relations avec les autres et avec le fleuve et un éventail de milieux marins. Si l'on peut dire que leurs pratiques ou « traditions » ne paraissent pas trouver en elles-mêmes les justifications de leur transmission, c'est dans la mesure où les artisans sont disposés à ce que leur pratique ait un avenir, mais qu'ils savent trop bien que cela ne dépend pas que d'eux-mêmes.

De plus, l'apprentissage et l'expérimentation de savoirs artisanaux en construction navale sont aujourd'hui de toute évidence souvent une voie difficile. C'est un chemin dans lequel l'artisan apprenant, pour concourir au devenir qui l'intéresse, doit chercher conseils et bénéficier de l'expérience des autres, tout en usant de ses sensibilités et de son imagination. Des expériences de compagnonnage et de mentorat où le travail avec d'autres font partie des possibilités aux registres de celui qui voudrait apprendre. Mais



la rareté des projets de construction, plus particulièrement selon certaines méthodes « traditionnelles » ou « classiques », pose inévitablement un problème pour l'apprentissage et l'expérimentation de certains savoirs.

La situation pourrait justifier que certaines personnes s'expatrient pour apprendre les méthodes de construction « classiques » et « traditionnelles » en bois massif ou même d'autres méthodes artisanales « nouvelles ». Certaines régions d'Europe et des États-Unis offrent des programmes de formation appropriés.<sup>123</sup> Les patrimoines maritimes suscitent de l'intérêt autant en Europe qu'aux États-Unis, entraînant parfois, comme en France et en Angleterre, des interventions sérieuses des gouvernements nationaux. Dans la Vallée du St-Laurent, le défi de l'appropriation, voire de la réappropriation, de ces patrimoines par des individus, de leurs institutions et des communautés, sur un plan local, demeure ouvert. Des questions sont à se poser, avec les artisans, sur la manière dont les institutions municipales et nationales pourraient participer aux cheminements des artisans et à la « popularisation » de leurs pratiques et de leurs produits.

Comme autrefois, les gens de mer de la Vallée du St-Laurent continuent de vivre avec, voire de bénéficier, d'influences « extérieures » et d'apprécier certaines propositions qui circulent sur des réseaux internationaux rattachés aux mondes maritimes. Cette dynamique, vous l'aurez compris, peut évidemment être perçue comme subversive aux yeux de ceux qui considèrent les expérimentations et les histoires locales et nationales anciennes comme étant des références primordiales pour situer les choix pratiques et en apprécier le sens. Il ne faudrait pas oublier, dans tous les cas, que plusieurs méthodes et pratiques n'ont pas été exclusives à la Vallée-du-St-Laurent, et ceci si l'on entend continuer de bénéficier du contact de ces réseaux. Il serait intéressant de se demander aussi comment les manifestations locales des artisans participent et peuvent participer à ces réseaux, tout en reconnaissant les limites de ces contenus et de leurs formes.

---

<sup>123</sup> Certaines régions des États-Unis sont réputées pour leurs « boatbuilding schools », des écoles privées qui dispensent des formations. Une école de ce type spécialisée dans la fabrication de *dory* est aussi présente à Lunenburg en Nouvelle-Écosse (<http://www.doryshop.com/>; janvier 2014). Par ailleurs, des regroupements adoptent quant à eux des approches apparemment plus globales de l'intervention autour des mondes et pratiques impliquant des savoirs artisanaux et « traditionnels ». En Bretagne, la Fédération Régionale pour la Culture et le Patrimoine maritimes en Bretagne intervient par l'animation culturelle locale et régionale ainsi que par la direction d'un Centre de formation en Charpenterie navale, voilerie et sellerie. Une présentation de sa vocation de développement, enseignement, recherche, conservation, réseautage a été placée en annexe 11.

Pour penser l'avenir des patrimoines maritimes et continuer de traduire, accueillir et réfléchir la situation et l'avenir des savoirs artisanaux dans la Vallée du St-Laurent, il ne semble aucunement approprié de structurer en opposition l'ancien à l'actuel, le « traditionnel » au « moderne ». La réalité est plus complexe. Qu'il soit question de « tradition » de méthode, de « tradition » de modes de vie, de « tradition » de métier ou de quelque expérience singulière conçue dans une perspective de transmission, le problème de la description de pratiques ou plus généralement d'une démarche visant l'appréciation de la situation de certains savoirs apparaît d'abord bien plus géographique et spatiale, qu'historique et temporelle. C'est matériellement et spatialement que se posent les défis de la pratique en tant que processus de relations et de médiations.

En tous les cas, l'avenir des savoirs, c'est toujours aussi l'avenir de ceux qui savent, expérimentent, veulent savoir ou faire savoir. Mais les pratiques de ces personnes ne peuvent évoluer que par toute une « communauté » de relations qui trouvent sens et pertinence avec le travail de l'artisan notamment. L'avenir des savoirs, en cela, est un défi tout à fait politique. À ce niveau, par leurs pratiques comprises comme lieux de savoirs, les artisans participent à la disponibilité de moyens de « produire de la différence » socialement. De même, avec leurs activités et capacités, ils peuvent contribuer, même par le recours à des références anciennes, à la fois à la production de changements, à l'appréhension de changements et à répondre à des changements.

Les paroles recueillies durant la présente recherche ne laissent à peu près pas entendre que les artisans seraient engagés dans des dynamiques « prisonnières » du passé ou pétris de sentiments nostalgiques. Le passage de l'horizon de plusieurs expérimentations de savoirs artisanaux dans le champ du temps libre et du loisir, qui concorde au déplacement des modes majeurs d'insertion sociale des savoirs artisanaux vers des fonctions « improductives », n'est pas nouveau en Occident et continue de générer des possibles. Ne faut-il pas seulement craindre que cet ordre d'insertion entraîne l'effacement des références anciennes pertinentes en formalisant les attentes et l'horizon des pratiques et mondes impliquant des pratiques artisanales? Si la culture « est d'abord la conscience et la maîtrise de genres de vie » comme l'affirme Fernand Dumont (2008 : 630), il tombe en effet sous le sens de se soucier des divers modes de conception et d'insertion de la construction navale artisanale dans les mondes sociaux.

La question se pose donc toujours à savoir comment le travail des artisans et la vie de leurs savoirs participent et peuvent participer à l'existence, la conscience, voire à la production de genres de vie ? Une question que je n'ai pu qu'effleurer auprès des artisans et qui concerne les populations de la Vallée du St-Laurent, à commencer par les gens qui sont en contact avec les artisans et leurs productions, et qui est d'autant plus intéressante qu'elle concerne également les autres entités coexistantes, voire constituantes de leurs mondes.







## *Conclusion*

Une fois défaits les plis majeurs de la folklorisation et déconstruite l'approche naturalisante du discours évolutionniste servant de raccourci pour justifier la désaffectation des pratiques, on retrouve les dispositions propices à un élargissement du spectre des possibles et des expériences mettant les savoirs en perspectives. Persistent toutefois des difficultés : tandis que la traduction sociologique et ethnographique des mondes des artisans appelle tout de même à la recherche d'une certaine cohérence, l'intérêt de la rencontre de ceux-ci, intégrant leur parcours, ne trouve pas nécessairement sens dans un tel souci. Il est en effet ardu, dans ce contexte, de décrire et comprendre les réalités rencontrées en ce qu'elles recèlent à la fois respectivement de dimensions communes et hors du commun. Cela pose un réel défi au texte ethnographique dans sa forme et sa structure, car l'enjeu de véridiction patent à la recherche rencontre là un problème quant à la possibilité de son « dénouement » en un ou des lieux et relations pouvant confirmer cette véridiction.

La souplesse du « cadrage » théorique n'aidant pas ici à cristalliser les observations autour de « construits » et concepts reliant les univers découverts, l'exercice de la présente recherche anthropologique sous-tend une disposition éthique, voire morale, préséante, s'exprimant dans l'assomption d'une forme de réunion des choses dans la différence et d'une coopération potentielle de celles-ci dans la différenciation. La présente exploration peut ainsi être comprise comme une étape d'une suite probable de chantiers permettant, en dialogue avec divers acteurs des mondes culturels maritimes concernant les savoirs artisanaux, des approfondissements conceptuels et descriptifs pertinents pour étayer notre connaissance et appréciation des expériences et possibles culturels impliquant de tels savoirs. Ce qui vient corriger l'impression présente dans les faits et construite dans l'histoire récente à l'effet que les mondes impliquant la circulation, l'élaboration et l'appréciation de savoirs artisanaux seraient devenus des mondes sans lieu, impression conséquente, entre autres, des choix des institutions gouvernementales du Québec et du Canada ayant par exemple souscrites à l'idée d'« en disposer »<sup>124</sup>.

---

<sup>124</sup> Tel qu'exposée dans le film de François Brault (1983) qui aborde la situation de la pêche côtière en Haute-Gaspésie en réaction au processus et à l'orientation de la politique de concentration des pêches du Québec et du Canada relayée par le Bureau d'aménagement de l'Est du Québec (BAEQ).

Aujourd'hui, des lieux des savoirs artisanaux se dégagent plusieurs facettes de leur fragilité et conséquemment de leur vulnérabilité. Tout en pouvant apprécier leur originalité, on peut être tenté de conclure que leur relatif isolement est tributaire de leurs caractères exceptionnels. Une réalité elle-même dépendante de la nature et de la précarité de plusieurs tissus de relations desquels leurs présences dépendent et trouvent sens et pertinence. À l'heure actuelle, pour les artisans, les politiques publiques des gouvernements du Québec et du Canada, comme des gouvernements locaux, ne se révèlent pas jouer un rôle particulièrement positif dans l'actualisation et l'avenir de la multiplicité de savoirs et pratiques artisanales et traditionnelles qui les concernent dans la Vallée du St-Laurent. Quelques initiatives locales démontrent cependant la résistance d'une appréciation pour ces savoirs. Parmi elles, des activités d'artisans qui en sont des acteurs plus qu'essentiels et d'autres menées par différents acteurs qui interprètent et investissent des pratiques passées, leurs mondes et leurs produits. Ces activités sont plus ou moins ancrées explicitement dans une vision d'avenir des « patrimoines » matériels et vivants de la dite Vallée.

La faiblesse des organisations, institutions et programmes soutenant concrètement à moyen et long terme les pratiques des artisans en tant que pratiques artisanales, et qui, convenant de leur originalité et de leurs potentialités pourraient s'engager pour leur avenir, s'explique peut-être par l'incapacité des institutions collectives canadiennes et québécoises à apprécier les pratiques des artisans dans les contextes sociaux, culturels et politiques où ils trouvent leur pertinence dans un régime approprié d'efficacité dépassant leur stricte insertion dans le « marché » des loisirs ou dans le ciel des « emblèmes » culturels. La présente recherche pourrait contribuer à corriger la situation en s'attelant à la compréhension du sens des pratiques impliquant des savoirs artisanaux et « traditionnels » à travers les expériences, relations et événements marquants les trajectoires, pratiques et mondes des artisans et de leurs savoirs. Elle invite d'ailleurs à aller au-delà en questionnant certaines constructions historiques courantes pour ouvrir la discussion quant à ces expériences les impliquant ou les ayant impliqués sur le territoire.

Dans une perspective de conservation des savoirs, perspective dont la transmission et l'expérimentation font parties, les expériences des gens et leurs « objets » gagnent en



densité et épaisseur alors qu'ils sont pensés à travers des rapports sociaux, des rapports aux entités de leurs milieux et plus globalement des rapports au monde. Il me semble à la fin de cette démarche que ce soit au prix d'un souci quant à la connaissance, l'appréciation, voire la production, de cette épaisseur que la culture demeure un lieu qui ouvre des horizons et s'ouvre à des horizons. Cependant, ceci ne doit pas être compris comme une justification de l'engagement dans une pratique de recherche anthropologique, mais appelle plutôt à la reconnaissance de la présence d'une posture de relations apparentée à celle expérimentée par les anthropologues au foyer de la culture et des pratiques qui en sont constitutives. Une telle reconnaissance pourrait d'ailleurs très bien s'inscrire dans une perspective de production de soi en symbiose avec un souci de vérité quant à soi.

Les productions artisanales, qui sont le fait de relations présentes à des processus qui eux-mêmes produisent, répètent et rompent des relations primaires et adviennent selon une position particulière par rapport à d'autres productions et mondes, peuvent évidemment tirer avantage d'une conscience sociale et ethnopolitique, voire sociale et ethnohistorique, plus large. En ce sens, l'engagement des artisans existe vraisemblablement d'une capacité de générer, entretenir, faire connaître et valoir des liens et agencements dans les sociétés littorales du territoire. Ceci étant, l'acquisition d'expériences favorables à l'innovation et au perfectionnement qui dépend de la volonté des artisans, dépend aussi nécessairement des conditions, opportunités et dispositions sociales, culturelles et politiques présentes dans leurs mondes et leurs environnements et pouvant participer à leurs visions.

L'influence des réseaux internationaux des publications spécialisées, et ce qu'elle révèle de capacité d'adaptation de la part des artisans, ne doit pas masquer l'intérêt, la disposition et la capacité des artisans à expérimenter des défis locaux de transformations et mutations qui rapprochent l'enjeu de l'avenir de leur(s) culture(s) de l'enjeu de l'avenir des schémas écouméniaux qui parfois, très clairement, sont importants pour eux et les motivent, les affectent et les préoccupent.<sup>125</sup> À ce niveau, les pratiques des artisans, de par la variété des rapports aux choses du monde qu'elles comprennent,

---

<sup>125</sup> Berque (2000) fait mention de tels schémas écouméniaux par lesquels s'établissent ce que nous pensons dans « nos » territoires, « nos » villes et « nos » campagnes. Ce genre de schémas patent à l'expérimentation se présente aussi dans les projections dans l'avenir. L'imaginaire joue alors un rôle potentiellement motivant et structurant pour nos actions et notre volonté.

peuvent être bel et bien considérées comme des milieux originaires où « la dignité, l'activité, la capacité de faire le monde » se trouvent « réclamées par des acteurs » et par des affects non-humains et tout-à-fait réels. (Latour 1992 : 12)

Dans ce contexte, au croisement de l'investissement ethnologique et ethnopolitique, voire ethnographique des mondes vécus, un effort d'appréhension écosystémique de l'environnement des pratiques s'avère nécessaire. Une ouverture qui convient d'une conception de la trajectoire de corporéité des personnes passant par les choses de leurs milieux, posant ainsi « l'histoire » au cœur de l'expérience, comme le suggère Latour (1996). Mais ainsi l'histoire ne devient-elle pas territoire(s) et milieu(x), ayant perdu l'aura de positivité et d'indépendance que lui attribuent certaines interprétations monolithiques et évolutionnistes ? Si cela est, le vivant s'en trouverait « conçu » et « connu » comme étant potentiellement sans cesse relancé en ces lieux, et ce, même sur le plan de l'expérimentation des rapports élémentaires au monde. Mis à « disposition » des peuples, des gens, des personnes : un souci de régénération relançant le « problème » des agencements et des conditions de pratique pourrait devenir un enjeu central selon cette conception, brisant tout un faisceau de discours conservateurs sans abandonner l'expérimentation, la réflexion, la discussion, voire le débat, sur les sens de la « conservation » de « la nature » et de « la culture ».

La construction de bateaux classiques bordés en bois massif, selon des méthodes artisanales et traditionnelles, exige, pour prendre un exemple, l'accès, la culture, la sélection et la cueillette de bois de longueurs, de qualités, de lignes valables et appropriées. On l'aura compris, cette méthode, comme d'autres pratiques artisanales, peuvent bénéficier d'attentions en foresterie pratiquée sur un long terme dans un territoire donné. Ainsi, on peut s'attendre à ce qu'une relative stabilité des pratiques de construction dans l'espace et le temps suppose une forme d'attention, d'affection et d'intérêt pour une relative répétition des conditions qui lui sont favorables. Conséquemment, la stabilité des pratiques semble devoir être le fait, dans la mesure où sont présentes ou attribuées des responsabilités aux gens concernés, d'un souci du maintien des conditions permettant à ces entités « socio-naturelles » d'exister. L'appréciation d'une relative stabilité à cet égard serait de même sujette à un tel vouloir par son inscription dans un dessein marqué d'affection pour les interactions concordant à ce maintien. C'est l'expérience des acteurs qui se trouve dans ce contexte marquée

« potentiellement » d'une sorte de positivité contextuelle se risquant à l'horizon de la culture sur un plan de répétition et de différenciation alors que le monde, même à « l'intérieur » du milieu des acteurs, ne cesse de muer, voire de se muer.

Les artisans, par leurs activités, présences et productions, peuvent assumer en amont et ouvrir en aval de celles-ci, des expériences et devenirs que leurs dispositions, pratiques et produits singuliers contribuent à rendre possibles. Une politique culturelle des modes et mondes impliquant des pratiques artisanales déborderait ainsi largement, en sens et en conséquences, un discours politique axé sur l'employabilité et le « développement ». Selon le cas, il serait même compréhensible que les processus auxquels participent les artisans soient pensés comme des processus de décolonisation dans la mesure où des formes de tutelles politiques ont parfois, sans équivoque, balayé ou plus simplement négligé et écarté ces acteurs sociaux et culturels ainsi que les forces de leurs réseaux de solidarités à l'horizon de leur projet « culturel », et ce, tout autant que de la maîtrise relative des processus décisionnels politiques déterminants quant à leur avenir. Comme le souligne Honneth dans Dufour et Pineault (2009), la conscience des injustices perçues à partir d'une position de classe n'est pas la seule posture de politisation :

« (...) dignité du métier, moralité et demande de reconnaissance de la culture populaire seront des vecteurs de politisation de l'exploitation tout aussi, sinon plus importants, que les simples revendications matérielles telles que l'augmentation du pouvoir d'achat ouvrier. Cela fut vrai des classes ouvrières et de la paysannerie des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, comme de celles du XX<sup>e</sup> siècle. » (92)

Les informations recueillies durant le terrain ne nous exposent toutefois qu'assez peu à des cas de manifestations explicites où la pratique, comprise dans un système ou comme moyen en fonction d'organisations plus vastes, est présente dans un ensemble de revendications, de contestations ou de projets sociopolitiques ou économiques. Les rencontres réalisées ont toutefois mené à la découverte de parcours singuliers à travers desquelles s'exprime l'engagement des passions des artisans.

La teneur des matériaux interprétés ici incline à ne pas se satisfaire d'un assemblage des mondes de la pratique concernée en tant que communauté d'intérêt. Les liens qu'ils dévoilent et que les artisans expérimentent et cultivent, mais également les affections

qui s'y déclinent, invitent à la reconnaissance de figures complexes et non corporatives, comprenant néanmoins l'expérience de solidarités réelles et en puissance. Sur le plan ethnohistorique, l'exploitation des ressources naturelles des milieux marins et la réforme forcée de l'organisation et des moyens de « production » en contexte de développement de l'économie capitaliste et de ses systèmes industriels, avec la complicité des gouvernements et États, appellent en tout cas minimalement à un retour critique sur l'horizon, le sens et les potentiels des pratiques culturelles expérimentées et observées localement en les situant dans leurs contextes expérientiels et « organisationnels » respectifs.

Pour appréhender anthropologiquement et politiquement les savoirs artisanaux, il m'apparaît pertinent d'inviter à poser un regard critique sur deux tendances. D'une part, la valorisation de la spécialisation et de l'industrialisation des pratiques et du travail dans des contextes caractérisés *a contrario* plutôt par la non-spécialisation, voire la pluriactivité et la faible professionnalisation. D'autre part, l'institutionnalisation de leur dépendance dans des réseaux d'exploitations aux intérêts surtout extérieurs aux mondes locaux et gens concernés dans des contextes où des pratiques, habitudes, dispositions et « ressources » locales donnent à reconnaître localement des formes relatives d'indépendance en fait et en puissance. On entend souvent à propos de développement local qu'il importe de diversifier l'économie. Ne faudrait-il pas d'abord s'attarder à voir et apprécier une sorte d'économie du divers dans les mondes sociaux concernés ? Certains indices et références présents dans l'histoire et les mondes maritimes de la Vallée du St-Laurent ne nous exposent-ils pas en effet à la présence de différentes manières de faire l'économie et de *se penser* comme acteur, personne, actant ou même société ?

En cohérence avec l'actuelle préoccupation pour les savoirs artisanaux en regard de leurs présents et des suites de leurs mondes, cette invitation réaffirme la pertinence de l'attention aux possibles des personnes et de leurs mondes tout en tenant compte de leur trajectoire et horizon; entendons par là l'accès à une forme de respect couplée d'une disposition favorisant l'autonomie des gens en évitant les dépendances qui rendent ces personnes vulnérables. Il y a en effet des défis reliés aux conditions et situations sociales et culturelles des personnes et de leurs institutions qu'il faut considérer avant de prétendre à l'égalité morale et au « partage » du statut de « sujet » politique en contexte

démocratique, comme le suggère la pensée politique des « capacités » de Nussbaum (2012).<sup>126</sup>

Sur le plan de la description et de la compréhension anthropologique des expériences et des événements, il y a ainsi vraiment très peu d'intérêt à lire à la fois l'histoire comme le fruit d'un processus « naturel »<sup>127</sup> et le « passé » comme un monde clos, à moins que ce soit la perspective inhérente au discours d'une institution ou d'un acteur. Encore faut-il ajouter que même dans un tel cas, il serait toujours là pertinent d'ouvrir un peu les rideaux afin d'aborder « à nouveau » l'expérience spatiale et politique des rapports « historicisés » et de leurs suites pour dépasser les schémas de leurs structures objectivantes ou naturalisantes : la pensée libérale par exemple.<sup>128</sup> Ce sont ces cas où objets et sujets se confondent qui rappellent l'importance de s'attarder au(x) sujet(s). Des critiques pourraient évidemment voir dans cela une autre plongée dans une pensée libérale à cause de l'individualisation que cette approche paraît comporter malgré sa forte connotation dialogique. Il y a là, il me semble, plutôt la réalisation d'une brèche systématisant l'ouverture et l'inachèvement du culturel sur le plan phénoménal, celle-ci libérant le potentiel de sens et de productivité inhérent aux relations spatio-temporelles immanentes à l'activité sociale et physique des individus, comme à la manifestation, à la constitution, à l'adoption et à la modification des références « culturelles » partageables ou non socialement.

Quoi qu'il en soit, cette approche ne condamne ni l'actuel au virtuel, ni le présent et le futur au passé ou à l'ancien, ni l'un à l'autre ou l'autre au même. La seule « damnation » de laquelle dépend cette construction est la présence des autres et le « problème » du sens et de l'action, soit des relations, qui advient plus ou moins

---

<sup>126</sup> Pour une introduction, consulter Brugère (2013) : « Martha Nussbaum ou la démocratie des capacités », *LaViedesidées.fr*, publié le 19 mars.

<sup>127</sup> Même si on peut comprendre les conditions de présence de ce discours en tenant compte des nombreux exemples de lois et forces qui s'imposent et se présentent clairement comme des stratégies d'exploitation et de contrôle favorisant certains régimes et modèles de pratiques. La difficulté d'accès au crédit, mais aussi le contrôle des voies « maritimes » du commerce international et du transport, l'appropriation des territoires et de ce qu'ils comprennent, tout comme les transformations fonctionnelles de certains lieux selon les desseins des principaux détenteurs de capitaux orientaient évidemment les « possibles » pour les acteurs et mondes culturels maritimes de plusieurs habitants « canadiens ».

<sup>128</sup> « La montée du libéralisme économique, qui se traduit au début du 20<sup>ème</sup> siècle par une infrastructure industrielle jusque-là inégalée, amena les penseurs occidentaux à concevoir leur civilisation dans un schéma évolutionniste. Ils en vinrent ainsi à considérer tout ce qui précédait leur civilisation comme correspondant à des stades inférieurs de développement. » (Breton 1979 : 311)

intensivement dans le contexte de cette coprésence. À partir de telles bases, l'approche et la vision de F. Breton introduites brièvement en début de ce parcours de recherche prennent tout leur sens et gagnent en pertinence. Sur le plan anthropologique, penser avec Breton m'apparaît tout-à-fait approprié afin d'appréhender la situation des savoirs artisanaux aujourd'hui en ce que cela concrétise la mise en question des processus sociaux, politiques, économiques, culturels, voire artistiques, en tant « qu'objets » collectifs et institutionnels et « sujets » communs d'actualisation.<sup>129</sup>

Breton insiste sur la responsabilité de chacun dans l'avenir de leur culture à travers un effort, sans cesse relancé, de réalisations en pratique de schèmes de relations dynamiques impliquant leur environnement. Restant ouverte à la présence de dimensions tropiques ou utopiques de l'imaginaire mettant en plan et orientant l'expérience socialement, elle nous dispose à ce qu'il aille de soi que la responsabilité de chacun soit partagée, publique et collective en quelque sorte. De là, ni l'histoire, ni la culture, ni le territoire, ni l'expérience ne se présentent en tant qu'additions ou aménagements comme ce peut être le cas dans une structure de pensée libérale ou dans les catégories sous-jacentes aux mécanismes d'intellection propices à l'application de contrôles de gestion. De leur présence à l'expérience se dégage peut-être bien plus l'impression de soustractions, soit de retraits partiels et partiels nécessaires à l'ouverture et à l'avènement de sympathies plus ou moins intenses et potentiellement transcendantes, celles-ci traversant les événements et concevant des relations « territoriales » et « historiques » ou plus formellement des devenir.

Ainsi une forme de reconnaissance des agents escomptée dans le travail descriptif et réflexif de l'anthropologie devient en quelque sorte une des participations de l'observation et peut concorder dans le même mouvement à un élargissement des modes et du nombre des participations aux perpétuelles (ré)-élaborations qui se font de la culture et de ses lieux socialement et politiquement. Les mouvements, répétitions, différenciations et passages entre les êtres et les choses deviennent de même des milieux d'avènements de sens possibles au lieu de la culture, ce lieu virtuel extensif à l'investissement des choses, corps et mémoires. Les rapports sensibles inhérents aux

---

<sup>129</sup> La pensée de Breton affirme l'existence d'un lieu « commun » de manifestations qui ne cristallise pas les pratiques et leurs mondes dans de strictes modalités instrumentales ou dans un imaginaire fini. Adoptant une perspective qu'on pourrait dire éco-géo-éthico-productive, elle fait intrinsèquement place à un questionnement à propos du rôle et du sens passé, actuel et potentiel des activités humaines dans les processus « évolutifs » des milieux « naturels » avec lesquels elles adviennent.

événements, qui coproduisent spatialement puis temporellement l'expérience des choses mutent, se transforment, se changent ou tout simplement évoluent à travers des interactions constitutives, mais aussi destitutives de leurs capacités d'affecter l'expérience en pratique.

Concrètement, sur le terrain, dans leurs boutiques d'artisans et petits chantiers, les pratiques des artisans actuels témoignent de ce que la construction navale artisanale est toujours effectivement sujette, quoiqu'à divers degrés, d'inventivité, d'emprunts et d'échanges sociaux et culturels. Cela traduit sans doute moins dans leur monde une forme de continuité de la discontinuité dans le monde des artisans, que la reconduction de la participation à certains réseaux d'influence et une forte capacité à produire des agencements singuliers localement. Même s'ils travaillent parfois dans des conditions précaires, les artisans disposent, selon les cas, de « moyens » de productions quasi-exclusifs de par leurs savoirs et motivations. Le « problème » de la situation et de l'avenir des savoirs artisanaux semble toutefois, tel qu'indiqué dans le précédent chapitre, relever autant de ces dispositions que de l'existence et de l'appréciation d'assemblages « pratiques » efficaces et appréciés localement.

À ce niveau, la polarisation de l'insertion de leurs pratiques dans des temps sociaux de loisir mérite attention en ce qu'elle s'accommode bien d'une libéralisation de la conception des rapports aux mondes impliquant des savoirs artisanaux, alors que le champ, les codes et l'horizon de cette manière de pensée ne conviennent tout simplement pas, ne serait-ce que par leurs dimensions collectives, pour bien penser avec les savoirs et leurs artisans selon plusieurs perspectives inhérentes aux multiplicités des mondes qui leurs sont immanents. Les défis, relations et expérimentations qui avec eux sont vécus et ont été vécus dans l'espace et le temps ne sauraient quand même convenir par ailleurs d'une soumission nécessaire à une entité ou processus souverain. Mais en posant la souveraineté hors de portée de sujets isolés, ce n'est pas la figure de l'*illusio* libéral d'un « individu » plein et indépendant qui se découvre, si ce n'est dans toute son extrême fragilité et vulnérabilité. C'est plutôt l'interdépendance des uns et des « autres », ainsi que la capacité de résistance « hors-du-commun » de certaines affections et pratiques qui se manifestent malgré leur marginalisation et mise à l'écart, avec toute la charge d'oubli et de nouvelle ignorance que cela impose et suppose, qui

émerge et donne un visage cosmopolitique aux lieux communs des pratiques artisanales touchant la construction navale aujourd'hui.

J'espère que ce mémoire favorisera chez ses lecteurs la connaissance et le respect de celles-ci en passant au-delà et en-deçà des imageries identitaires tout comme des enjeux de « valorisation » et les entraînera plutôt à réfléchir et apprécier leurs expérimentations, leurs potentiels et pertinences en tant que pratiques et engagements sociaux et culturels signifiants et productifs. La contribution de l'anthropologie à présenter un autre regard se cristallisant parfois tendancieusement, comme le fait des rapports à d'autres-mondes, se pense ici dans un tel prolongement. La porte qu'elle ouvre s'offre ici comme moyen d'un souci de contribuer modestement à la vie des cultures maritimes de la Vallée-du-St-Laurent et à l'avenir des lieux, milieux et relations qui les rendent possibles et révèlent leur pertinence. Le passage proposé pourra, je le souhaite, concorder à l'émergence et au maintien d'espaces d'expérimentation, de réflexion, voire d'émancipation et d'épanouissement permettant les « prochaines » manifestations de subjectivations qui donneront sens et nous sensibiliserons aux perspectives culturelles maritimes passées, présentes et en devenir dans la Vallée-du-St-Laurent. Cela me semble d'autant plus à propos qu'il en va de la reconnaissance et de l'investissement de la « littoralité » de la culture et ainsi d'une structure majeure, voire essentielle de l'expérience humaine marquée de relations primaires avec l'eau et la terre, au sol et en mer.



## ***Bibliographie***

- Abraham J.P., Cadoret B., Garry M., 2009, *Le guide des termes de la marine*. Glénat, Grenoble.
- Abu Lughod, L., 1991, « Écrire contre la culture. Réflexions à partir d'une anthropologie de l'entre-deux. », *Recapturing Anthropology : Working in the Present*, School of American Research Press, Santa Fé.
- Adell, N., 2011, *Anthropologie des savoirs*, Armand Collin, Paris.
- Adney. E.T., Chapelle H. I., 2007, *Bark canoes and skin boats of North America*, Skyshore publishing, New York.
- Amin S., 1988, *L'échange inégal et la loi de la valeur*, Anthropos, Paris.
- Barbier R., 1996, *La recherche-action*, Anthropos, Paris.
- Barth F., 2002, « An anthropology of knowledge. », *Current anthropology*, vol. 43, no. 1, Werner-Gren Foundation for anthropological research, New York.
- Barth F., 2007, « Overview: Sixty Years in Anthropology » *Annual Review in Anthropology*, vol. 36, April, Annual Reviews, Palo Alto.
- Barthes R., 1963, *Le degré zéro de l'écriture*, Seuil, Paris.
- Bélanger, D., 1984, *La construction navale à St-Laurent Île-d'Orléans*. Bibliothèque David Gosselin.
- Boulanger, É., 2008, *Mes dix premières années de navigation 1860-1871*, récit d'expérience, Archives du Musée de la mémoire vivante, St-Jean-Port-Joli.
- Eugène Gagné de l'Ile-aux-Grues à Mélodie Lachance dans un entretien réalisé pour le Musée de la mémoire vivante, 14 juillet 2012, St-jean-Port-Joli.
- Benjamin W., 2000, *Sur le concept d'histoire*, Gallimard, Paris.
- Benton, T., 1989 dans Harvey D., 1996, *Justice, Nature and the geography of difference*, Oxford, Blackwell Publishing.
- Bourque, G. et Légaré A., 1979. *La question nationale*, Maspero, Paris.

- Bonenfant, J.-C., 1969, « Les origines économiques et les dispositions financières de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique. » dans un no. sur l'« Économie québécoise », *Les cahiers de l'Université du Québec*, Presses de l'Université du Québec, Montréal.
- Boyer R., 2013, Entretien libre via internet.
- Boucher L., 2010, « Les bateaux de drave des rivières Mitis et Rimouski. » *L'estuaire : Revue d'histoire des pays de l'estuaire du St-Laurent*, Janvier, no. 70, Rimouski.
- Brault, F., 1983, *Une installation à disposer... St-Yvon*, Office National du Film, Montréal.
- Brault, M., Perrault, P., 1963, *Pour la suite du monde*, Office National du Film, Montréal.
- Breton, F., 1995, « Patrimoines maritimes ou cultures maritimes. » dans Les hommes et les bateaux. Usages, appropriation et représentations, *Anthropologie Maritime*, cahier no. 5, Centre d'ethno-techno en milieux aquatiques, Paris.
- Breton, Y., 1979, « Anthropologie sociale et paysannerie québécoise. », *Perspectives anthropologiques*, Ouvrage collectif, Les Éditions du Renouveau pédagogique, Montréal.
- Breton, Y., 1981, « L'anthropologie sociale et les sociétés de pêcheurs. Réflexion sur la naissance d'un sous-champ disciplinaire. » *Anthropologies et sociétés*, 05 : 01, Département d'anthropologie de l'Université Laval, Québec.
- Breton, Y., 1994, « Lien entre pêche industrielle et pêche artisanale – Changements et conséquences pour la recherche » *Anthropologie et sociétés*, vol. 18, no. 1, Département d'anthropologie de l'Université Laval, Sainte-Foy.
- Brisson, R., 1983, *Les 100 premières années de la charpenterie navale à Québec 1663-1763*, Institut québécois de recherches sur la culture (IQRC), Québec.
- Bruner, J.S., 2011, *Savoir-dire et savoir-faire*. (8<sup>ième</sup> édition ), Presses universitaire de France, Paris.
- Cadrin, G., 1984, *Le fleuve et sa rive droite. Les activités économiques en zone littorale*. G.I.R.A.M. (Groupe d'initiative et de recherche appliquée au milieu), Lauzon.
- Camu, P., 1996, *Le St-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile. (1608-1850)*, HMH, Montréal.
- Cannon, L., 1942, *Royal Commission to inquire and report upon the navigation of small vessels in the St-Lawrence River* (Rapport de Commission en anglais) Département des transports du Gouvernement du Canada, Ottawa.

- Cantin, S. 1997, *Ce pays comme un enfant. Essais sur le Québec (1988-1996)*, Éditions de l'Hexagone, Montréal.
- Canguilhem, G., 1966, *Le normal et le pathologique*, Presses universitaires de France, Paris.
- Cartier, J., 1534, dans Desjardins R. et Monderie R., 1999, *L'erreur boréale*, Office national du film, Montréal.
- Champeyrache, C., 2011, *De la préhistoire à 1975. Histoire économique et sociale*, Éditions Ellipses, Paris.
- Chapelle, H. I., 1951, *American small sailing craft. Their design, development and construction*, WW Norton and Co, New York et Londres.
- Charest, C., 2010, *De l'eau glacée dans les veines*, Yannick Savard et Les Productions Éléments 4, Québec.
- Chevrier, H.P., 2012, *Le cinéma de répertoire. et ses mises en scène*, L'instant ciné, Montréal.
- Costey, P., 2003, « Description et interprétation chez Clifford Geertz. La thick description chez Clifford Geertz. » *Tracés : Revue de sciences humaines*, vol. 4, ENS éditions, Lyon.
- Côté, A., 2003, *L'ère des goélettes du St-Laurent*, Autoédition, Hull.
- Delâge, D., 1991, *Le pays Renversé. Amérindiens et européens en Amérique du Nord-Est 1600-1664*, Boréal, Montréal.
- Deleuze, G., Guattari, F., 2005, *Qu'est-ce que la philosophie ?*, Éditions de Minuit, Paris.
- Deneault, A., 2011, *Faire l'économie de la haine, Douze essais pour une pensée critique*, Écosociété, Montréal.
- Deneault, A., 2012, *Conteneurs, pavillons de complaisance et paradis fiscaux, à qui profite le transport maritime ?* Conférence du 08 juin au Centre d'art actuel Sporobole, Sherbrooke, résumé consulté sur internet le 19 février 2014 à [www.sporobole.org](http://www.sporobole.org).
- Desgagnés, M., 1977, *Les goélettes de Charlevoix*, Léméac, Montréal.
- Desgagnés, M., 1999, « La barge de Gaspé », *L'Estuaire*, vol. XXII, no.1, jan., Rimouski.
- DeVolpi, 1971, dans Bélanger, D., 1984, *La construction navale à St-Laurent Île-d'Orléans*, Bibliothèque David Gosselin.

- Dorion, N., Dubé, F., Lauzon D., 1996, *Bilan des interventions ministérielles série 3000 Fonction industrielle*, Gouvernement du Québec, Québec.
- Dufour, G., Pineault, E., 2009. « Quelle théorie du capitalisme pour quelle théorie de la reconnaissance ? », *Politique et Sociétés*, vol. 28, no. 3. Université du Québec à Montréal, Montréal.
- Dumont, F., 1968, *De quelques obstacles à la prise de conscience chez les canadiens-français*, Cité Libre, Montréal.
- Dumont, F., 1993, *Genèse de la société québécoise*, Boréal, Montréal.
- Dumont, F., 2008, *Raisons Communes*, 1985, dans *Œuvres complètes de Fernand Dumont, Tome III, Études Québécoises*, Presses de l'Université Laval, Québec.
- Emmerson, D.K., 1980, "The Case for a Maritime Perspective on Southeast Asia," *Journal of Southeast Asian Studies*, vol. 11, no 1. Cambridge University Press, Cambridge.
- Enzensberger, H.-M., 2012, *Culture ou mise en condition*, Les belles lettres, Paris.
- Fortier, Y., 1980, *Menuisier charpentier. Artisans du bois à l'ère industrielle*. Musée national de l'homme / Boréal express, Montréal.
- Foucault, M., 1976, *Histoire de la sexualité. I : La volonté de savoir*, Gallimard, Paris.
- Foucault, M., 2012, *Préface à la transgression*, Gallimard, Paris.
- Franck, A., 1982, *Pratique et coutume du cabotage à voile dans la région de la Côte-du-Sud*. Thèse (Maîtrise) Université Laval, Québec.
- Franck, A., 1984, *Les goélettes à voiles du St-Laurent*. Musée maritime de L'Islet, L'Islet-sur-mer.
- Franck, A., 2008, « Patrimoines à la dérive », *Continuité*, no. 116, Québec.
- Franck, A., 2011, Entretien libre via internet, décembre.
- Eugène Gagné de l'Ile-aux-Grues à Mélodie Lachance dans un entretien disponible au Musée de la Mémoire Vivante à St-jean-Port-Joli, enregistré le 14 juillet 2010.
- Gagnon, D., 2011, « Identité trouble et agent double ». *Anthropologie et sociétés*, vol. 35, no. 03, Québec.
- Gardner, J., 1978, *The dory Book*. US International marine co., Camden / Maine.
- Gardner, J., 1997, *Building classic small craft : complete plans and instruction for 47 boats* International marine, Camden / Maine.

- Garry, J.-F., Philippe, J.-P. 2009, *Le guide de la construction en bois*, Glénat, Grenoble.
- Gauthier, R., 1978, *Le Canot de Gaspé*. Musée national de l'homme, Canada.
- Gauthier, R., 1979, *La présence du canot de Gaspé dans la vie traditionnelle à Bonaventure*, Thèse Université Laval, Québec.
- Geertz, C., 1998, « La description dense. Vers une théorie de l'interprétation. », Trad. André Mary, *Enquête*, no. 6., Ed. Parenthèse (CNRS - Presses Universitaires de France), Paris.
- Genest, B., Bouchard, R., Cyr, L., Chouinard, Y., 1979, *Les artisans traditionnels de l'est du Québec*, Cahier du patrimoine no. 12, Ministère des affaires culturelles, Québec.
- George-Roy, P., 1946 « La construction royale de Québec », *Cahier des dix*, no. 11, Éd. Laliberté, Sainte-Foy.
- Gosselin, D., 1919 dans Bélanger D., 1984, *La construction navale à St-Laurent Île-d'Orléans*, Bibliothèque David Gosselin.
- Gosselin, B., 1971, *César et son canot d'écorce*. Office national du film, Montréal.
- Gosselin, B., 1980, *Le canot à Raynald à Thomas*, Office national du film, Montréal.
- Gouvernement du Québec, 2011, « Construction et réparation de navires. » Rubrique 3740, *Les carnets du patrimoine*, mis à jour le 11 avril 2011.
- Goyette, N., dans Ruel, S., 1998, « Le temps des chaloupes. » *Continuité*, no. 77, Québec.
- Grenier, B., 2012, *Brève histoire du régime seigneurial*, Boréal, Montréal.
- Guenot, C., 2004, « Pluriactivité et identité sociale dans les paroisses littorales de Basse-Bretagne au XVIII<sup>ème</sup> siècle », *Entre Terre et Mer. Sociétés littorales et pluriactivités. (XV<sup>ème</sup> – XX<sup>ème</sup> siècle)* dir. Le Bouedec G., Piloux F., Cérino C., Geistdoerfer A., Presses Universitaires de Rennes, Rennes.
- Harrison, R., 1992, *Forêts : essai sur l'imaginaire occidental*, Flammarion, Paris.
- Harvey, D., 1996, *Justice, Nature and the geography of difference*. Blackwell Publishing, Oxford.
- Harvey, D., 2009, *Social justice and the city*, The University of Georgia press, Athens and London.
- Harvey, G., 1974, *Marins du St-Laurent*, Édition du jour, Montréal.
- Hastrup, K., 1995, *A passage to anthropology : between experience and theory*. Routledge, Londres.

- Hume, D., 1946, *Traité de la nature humaine*, Aubier, Paris.
- Kaufmann, J.-C., 1996, *L'entretien compréhensif*, Nathan, Paris.
- Kapferer, B. et Hobart, R., 2005, *The aesthetic in performance. Formation of symbolic construction and performance*, Berghan Books, Chicago.
- Kuan-Min, H., 2012, « L'éthique et le lieu de soi selon Bachelard et Lévinas », *Repenser la nature. Dialogue philosophique. Europe, Asie, Amérique.*, Presses de l'Université Laval, Québec.
- Lacour, P., 2009, « Malaise logique dans la culture. Sur une ambiguïté épistémologique de l'anthropologie contemporaine. », *Texto*, janvier, vol XIV, no. 1., Paris.
- Lachance, A., 2010, *Vivre à la ville en Nouvelle-France*, Libre expression, Montréal.
- Lapassade, G., 1963, *L'entrée dans la vie*, Union général d'éditions, Paris.
- Lapassade, G., 2006, « La méthode ethnographique. » *Nouveau millénaire, Défis libertaires*, <http://www.ai.univ-paris8.fr/corpus/lapassade/ethngr2.html>, (consulté au printemps 2013)
- Lasserre, J.-C., 1980, *Le St-Laurent : Grande porte de l'Amérique*. Presses universitaires de Lyon et HMH, Montréal.
- Latour, B., 1992, *One More Turn after the Social Turn : Easing Science Studies into the Non-Modern world* dans *The Social dismension of Science*. Ernan McMullin (éditeur) Notre Dame University Press, Notre-Dame.
- Latour, B., 1996 a dans Viveiros De Castro E., 2009, *Métaphysiques cannibales : Lignes d'anthropologie post-structurale*, Presses universitaires de France, Paris.
- Latour, B. 2001, « Nouvelles règles de la méthode scientifique », *Projet*, vol 4, no. 268. Centre de recherche et d'action sociales (Ceras), La plaine Saint-Denis.
- Latour, B., 2005, *Reassembling the social. Toward a social system theory*, Oxford University Press, New York.
- Lavoie, R., Genest B., 2012, *Naviguer en canot à glace. Un patrimoine immatériel*, GID, Québec.
- Lavoie, R., Lavoie G., Anger, R., 2011, *Quai-Blues*. Productions années lumières, Montréal.
- Le Breton, D., 2006, *La saveur du monde. Anthropologie des sens*, Métailié, Paris.
- Lepage, A., 1984, « La pêche au Québec : une tradition une industrie », *Continuité*, no. 24, Québec.

- Levinas, E., 2007, *Le temps et l'autre*. Presses Universitaires de France, Paris.
- Le Querrec J., 1977, *La vie maritime de l'Isle-aux-Coudres*. Inv. Architecture. Ministère de la culture et des communications, vol. 1b, Québec.
- Lionel-Séguin, R., 1973, *La civilisation traditionnelle de l'habitant au XVIIIème et XVIIIème siècle*, Fides, Montréal.
- Maka H. Couture Y., 2012, *Nouveau lexique français-algonquin*, Éditions Hyperborée, Senneterre.
- Marcil Reid, E., 2001, *On chantait Charley-Man. La construction de grands voiliers à Québec de 1763 à 1893*, GID, Québec.
- Marcus G.E., Ficher M. J., 1986, *Anthropology as cultural critique. An experimental moment in the human sciences*, London, Chicago, University of Chicago Press.
- Merleau-Ponty M. dans Hastrup K., 1995, *A passage to anthropology : between experience and theory*, Routledge, Londres.
- Merskin Wood, E., 2009, *L'origine du capitalisme*, Lux, Montréal.
- Merskin Wood, E., 2011, *L'empire du capital*, Lux, Montréal.
- Noppen L., 1986, « Le patrimoine : du nationalisme à la banalisation. » dans *Les pratiques culturelles des Québécois : une autre image de nous-mêmes*. Institut québécois de recherches sur la culture, Québec.
- Normand F., 1997, *Naviguer le St-Laurent à la fin du XIX siècle : Une étude de la batellerie du Port de Québec*, Presses de l'Université Laval, Sainte-Foy.
- Nussbaum, M., 2012, *Capabilités : Comment créer les conditions d'un monde plus juste ?*, Flammarion, Paris.
- Picard, F., 1983, *Le patrimoine maritime au Québec : état de la situation et recommandations*, Commission des biens culturels du Québec, Gouvernement du Québec, Québec.
- Perrault P., 1962, *Pour la suite du monde*, Office national du film, Montréal.
- Perrault P., 1968, *Les voitures d'eau*, Office national du film, Montréal.
- Perrault, P., 1975, *Un royaume vous attend*, Office national du film, Montréal.
- Perrault, P., 1983, *Les voiles bas et en travers*, Office national du film, Montréal.
- Perrault, P., Garneau M., 1985, *La grande allure*, Office national du film, Montréal.
- Perrault, P., 1985, *De la parole aux actes*, Éditions de l'Hexagone, Montréal.
- Perrault, P., Bonnière, R., 1997, *Le Jean-Richard (2) Au pays de Neufve-France*. Vol. 1 Société Radio-Canada, Montréal.

- Perrault dans Desjardins, G., 2007, *La mer aux histoires*, Éditions GID, Montréal.
- Pearson, M. N., 2006, « Littoral Society: The Concept and the Problems. », *Journal of World History*, vol. 17, no. 4, University of Hawai'i Press, Honolulu.
- Perron, E., 1981, *Goélettes de l'Île-aux-Coudres*, Édition du Bien public, Trois-Rivières.
- Picard, F., 1983, *Le patrimoine maritime au Québec. État de la situation et recommandations*. Commission des biens culturels du Québec.
- Pigeon, L.-E., 2012, « Les techniques du corps et le milieu », *Repenser la nature. Dialogue philosophique. Europe, Asie, Amérique*. Presses de l'Université Laval, Québec.
- Pineault, E., 2009, « Capital, valeur et réversibilité : recherche sur les fondements de l'approche marxienne du capital financier. » *Revue société*, Éditions Nota Bene, Montréal.
- Poirier, S., 2004, « La (dé)politisation de la culture? Réflexions sur un concept pluriel » *Anthropologie et Sociétés*, vol. 28, no.01, Québec.
- Prévost, R., 1984, *Il y a toujours une première fois*. Éphémérides. Éd. Internationale Stanké, Montréal.
- Rabl, S.S., 1958, *Boatbuilding in your backyard*, Cornell Maritime press, Centreville.
- Rabotin, M., 1975, *Le vocabulaire politique et socio-ethnique à Montréal de 1839 à 1842*, Didier, Ottawa.
- Rioux, M., 1965, *Description de la culture de l'Île-Verte*. Bulletin 133. Musée national du Canada, Ottawa.
- Rioux, M., 1957, *Belle-Anse*, bulletin no. 138, Musée national du Canada, Ottawa.
- Sanguin, A.-L., 1993, *Vidal de la Blache : 1845-1918 : un génie de la géographie*, Belin, Paris.
- Scott, D., 1995, « Colonial governmentality. » *Social text*, no. 43, Heyman Center for the Humanities, New York.
- Smith, E. dans Pearson, M. N., 2006, *Littoral Society: The Concept and the Problems*. *Journal of World History*, vol. 17, no. 4, Sydney.
- Therrien, D., 1997, pour Hydro-Québec, *Fleuve St-Laurent et hydroélectricité, une question de cohabitation, de cogestion, bref de cohésion*. Collection environnement : Association de biologistes du Québec, vol. 23, Québec.
- Touraine, A., 1973, *La production de la société*, Seuil, Paris.



- Vary, M., 2004, « Pluriactivité et intégration sociale dans les sociétés littorales de Bretagne sud au XVIII<sup>e</sup> siècle. » Entre *Terre et Mer. Sociétés littorales et pluriactivités. (XV<sup>e</sup> – XX<sup>e</sup> siècle)* dir. Le Bouedec G., Piloux F., Cérino C., Geistdoerfer A., Presses Universitaires de Rennes, Rennes.
- Verdon, M., Roy, L., 1994, *Les grandes fresques de l'histoire rurale québécoise. Anthropologie et société*, vol. 18, no. 2, Québec.
- Viveiros, De Castro E., 2009, *Métaphysiques cannibales, Lignes d'anthropologie post-structurale*, Presses universitaires de France, Paris.
- Verrette, M., 2002, *L'alphabétisation au Québec 1660-1900. En marche vers la modernité culturelle*, Septentrion, Québec.
- Volant, E., 2003, *La maison de l'éthique*, Liber, Montréal.
- Vygotsky, L., 1962 dans Bruner J. S., 2011, *Savoir-dire et savoir-faire. (8<sup>e</sup> édition)*, Presses universitaires de France, Paris.
- Wagner, R., 1981, *The Invention of culture*, The University of Chicago Press, Chicago and London.
- Worms, F., 2012, « Quelle cosmopolitique aujourd'hui ? », *Repenser la nature. Dialogue philosophique. Europe, Asie, Amérique.*, Presses de l'Université Laval, Québec.







## *Annexes*

## *Annexe 1*

Calendrier ethnoécologique centré sur les temps sociaux  
impliquant le canot de Gaspé.

Extrait de Gauthier (1979)

André Richard genthe  
 La présence du canot  
 dans la vie traditionnelle  
 à Bonaventure Uvalde 1978

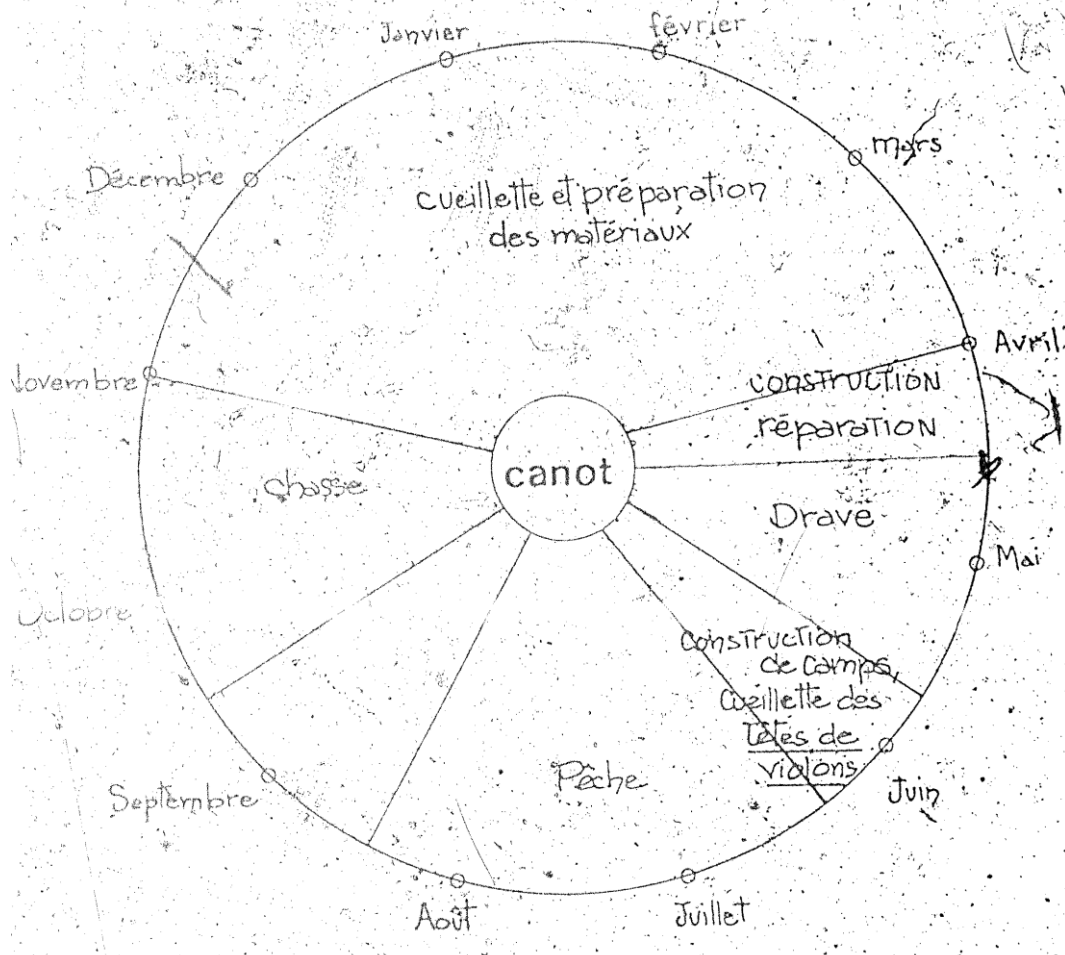


Figure 59 : LE CYCLE DES SAISONS

La préparation du canot au printemps, l'entreposage à l'automne, correspondent à des rites de passage entre l'hiver et l'été. Le canot libère l'homme de l'emprise de l'hiver pour le replonger dans ses activités vitales; une fois la saison terminée, lorsqu'on le retire de l'eau, il marque le commencement d'une période de repos.

## *Annexe 2*

Calendrier des activités maritimes des insulaires de l'Isle-aux-Coudres  
au XIX<sup>ième</sup> siècle et au début du XX<sup>ième</sup> siècle.

Extrait de Le Querrec (1977)



Tableau I: Activités maritimes des insulaires de l'Ile aux Coudres au XIXme et au début du XXme siècles.

	PRINTEMPS	ETE	AUTOMNE	HIVER
A	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Installation des <u>pêches à poissons</u></li> <li>-installat. de la <u>pêche à marsouins</u></li> <li>-cueillette du poisson: capelan, éperlan, plie, <u>loche</u></li> <li>-<u>marsouins</u></li> <li><u>cassage</u> du varech</li> <li>-engraissement des terres avec poissons</li> <li>-chasse sur les <u>battures</u> ou en canot</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-cueillette du poisson: sardines, éperlans, plies, <u>loches</u></li> <li>-<u>marsouins</u></li> <li><u>coupe</u> du foin salé</li> <li>-chasse occasionnelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Installation des <u>pêches à anguilles</u></li> <li>-cueillette du poisson: anguille, éperlan, sardine, plie, <u>loche</u></li> <li>-<u>marsouins</u></li> <li>-démontage des pêches à fascines</li> <li>-ramassage du varech</li> <li>-chasse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-ramassage du varech</li> <li>-chasse en canot</li> </ul>
B	<ul style="list-style-type: none"> <li>-vente du poisson frais</li> <li>-vente des <u>patates</u></li> <li>-approvisionnement</li> <li>-ramassage du <u>bois flotté</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-approvisionnement</li> <li>-<u>trade</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-vente du <u>butin</u></li> <li>-provisions d'hiver</li> <li>-mise en <u>hivernement</u> des goélettes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-<u>hivernement</u></li> </ul>
C	<ul style="list-style-type: none"> <li>-petits radoubs</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>-extraction du <u>bois croche</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-quête du bois de construct.</li> <li>-construction de bateaux</li> <li>-gros radoubs</li> </ul>

Activités: (A) domestiques, (B) de navigation, (C) de construction maritime

### *Annexe 3*

Typologie de la construction navale artisanale  
depuis le XVIII<sup>ème</sup> siècle à l'Isle-aux-Coudres

Extrait de Le Querrec (1977)

Tableau 2: TYPOLOGIE DE LA CONSTRUCTION MARITIME DE L'ILE AUX COUDRES  
DEPUIS LE XVIIIEME SIECLE.

mode de déplacement	VOILES										AVIRONS		MOTEUR					
	BOIS					BOIS					BOIS		ACIER					
	25 pieds maximum					plus de 25'					25' maximum							
matériaux	canot					bateau					canot		bateau		yacht			
taille	barge					goélette					canot		canot		+ 70'			
type	chaloupe					chaloupe					d'écorce		à fond		plat			
fond	rond					rond					rond		rond		rond			
pièces axiales	quille haute étrave & cont-ét. étambot contre-étambot					quille étrave & cont-ét. étambot contre-étambot					quille deux étraves		quille ét. & c-ét. étamb. c-ét.		quille étrave étamb. bot.			
coque	joints carrés ou joints carrés					poupe carrée					bois plein		bois écorce de bouleau		tableau ou poupe ronde			
mâts et voilure	un (amovible) voile auri-que					un, v. auri-que un foc					deux, 2 v. aur. 2 focs		un, I v. aur. I ou 2 focs		2 mâts 2 v. aur. 2 focs			
super-structure	non ponté					pontée					pontée		pontée		pontée		cabine	

*Annexe 4*

Description du voyage de *trade* dans Jacques LeQuerrec (1977)

« Comprenons-nous bien. L'échange connaît deux partenaires ; le trader et... celui qui *trade*. Le partenaire I, le trader, doit rester, après le troc, sur la même impression que le partenaire 2 : gagner à l'échange. Le partenaire I part de l'île avec quelques brils de sardines salée au fond de la cale de sa goélette. Le stock est bien menu. Le *trader* passe à Berthier et investit ce qu'il possède d'argent en sucre d'érable. Bon. Voilà de quoi intéresser « les gars d'en bas ». Voiles au nord-est. Saguenay ? Côte-Nord ? – Saguenay. Essayons. Au quai de Sacré-Cœur ou de l'Anse St-Jean, on s'inquiète du passage des autres traders. Un trader de l'île Verte est passé; il n'avait que du poisson. C'est bon, le voyage continuera en montant le Saguenay. Bientôt, la présence de la goélette se sait dans toute la paroisse. « Un ch'val arrive; 2000 livres de vieux fer dans la charrette ». Le partenaire 2 propose le marché. Le partenaire I fait le marché. Il évalue le stock : « 1500 livres, p'têt' plus. Bon. Quatre pains de sucre, ça fait ? » Ça fait. On recule la charrette au bord du quai, le vieux fer est chargé dans la cale; des carvelles, des vieilles pointes de charrue, des fers à cheval, des « gréments d'moulin à vent », etc... Un agriculteur du lieu semble intéressé par le sucre. Il vient d'acheter une faucheuse de « quat » pieds d'lame » et aurait une faucheuse de trois pieds à céder. L'affaire est faite. Le sucre s'échange bien. Les sardines salées n'intéressent pas beaucoup à cause du passage de l'autre *trader*. » (28-29)

*Annexe 5*

« Mes dix premières années de navigation »

Récit d'Elzéar Bélanger

(Avec la permission du Musée de la mémoire vivante à St-Jean-Port-Joli)

**MES DIX PREMIÈRES ANNÉES DE NAVIGATION.**

1860-1871 PAR

**Elzéar Boulanger**

*Capitaine aux longs cours.*

1847-1933

*MONTMAGNY.*

*Dicté en 1920 à Marie Rousseau, épouse de mon fils Raoul et parents de Roger et Hervé Boulanger.*

*Elzéar est le descendant de Claude Lefebvre, de Vigny, Île de France et l'Oise. 1/ émigra au Canada en 1666 et s'établi à L'Île d'Orléans.*

*Présenté par Joseph Hector Gilbert, (1922-) petit-fils du Capitaine et de son fils cadet Émile et de Dauray Lepage. (Juin 2008)*

Me sentant attiré par la mer, je quittai dès l'âge de treize ans le toit paternel pour entreprendre mon premier voyage. C'était en 1861. Je partis sur la \*MARIE LAPIQUE\*, Capitaine François Métivier et je me rendis à Gaspé. En 1862, je tentai un second voyage sur la \*CROCODILE\*, Capitaine Edouard Boulanger. Cette fois nous fîmes voile vers Chétican et Moise. En 1863 je m'embarquai de nouveau sur la \*MARIE LAPIQUE\*, Capitaine François Métivier et nous dirigeâmes vers la côte Nord.

En 1864, nous partîmes sur la \*MARIE FLORE\* pour aller faire trois mois de pêche à Pigoie, Côte Nord, après quoi nous avons fait voile vers St Jean de Terre-Neuve et le 25 novembre je m'embarquais sur le \*Silver Light\* pour retourner à St Jean Terre-Neuve, d'où je transférai sur le bric \*Volante\* pour Arichat, côte du Cap Breton que j'atteins le 23 décembre.

Je passai l'hiver de 1863 chez le Capitaine Pierre Gagnon ou j'ai pu suivre des cours à l'école de Marine. Le Capitaine Gagnon m'amena avec lui sur un bric comme pilote et tout jeune novice que j'étais je tins le \*Log Book\*. Le bâtiment était chargé de charbon et nous fîmes voile vers New York. Nous sommes arrivés à New York le jour de la prise de Richmond par l'armée du Nord, ce qui termina la guerre entre le nord et le sud de l'Amérique. De là nous nous dirigeâmes vers Pictou et retournèrent à New York. Au cours de cette saison nous fîmes deux autres voyages

Puis je m'embarquai sur le \*HAVELOC\* pour faire trois voyages chargés de charbon, de Pictou au sud de Boston. En 1866, chargement de charbon sur le sur la \*BARQUE AGNÈS FRASER\* un trois mâts, pour Boston et je revins ensuite à St Jean du Nouveau Brunswick pour un chargement de bois pour à Demeura. Les mauvais traitements que j'eus à subir me décidèrent à désertir le bâtiment.

Le 25 décembre 1866, je tentai un nouvel essai qui ne fut pas des plus heureux: embarqué sur un trois mâts \*LA GLOIRE\* nous primes la mer pour \*LIVERPOOL\*. Alors une tempête fit rage et tout le chargement du pont fût emporté. Le bateau fût démâté et il entra onze pieds d'eau dans la cale. Un homme se fractura une jambe et quatre autres restèrent incapables de manoeuvrer: le calme rétabli nous fûmes obligés, pour assécher le navire, de pomper sans arrêts pendant trois jours et trois nuits consécutifs.

Ensuite nous avons \*grayés\* (sic) un mât de fortune pour continuer notre voyage. Près de l'Irlande un remorqueur vint à notre secours et nous remorqua dans le port de Queenstown d'où là, un autre remorqueur nous rendit à Liverpool en Angleterre. Souffrant de rhumatisme, je fus hospitalisé à Liverpool pendant six semaines.



Après mon rétablissement, en 1867, je m'engageai à Liverpool, sur \*l'ARIZONA\* Un trois mâts carrés pour Bombay en Inde, avec un chargement de charbon. Un petit différent étant survenu entre matelots, un d'eux jeta mes bottes à l'eau et je dus bon gré mal gré, faire ce voyage pieds nus pendant trois mois et demi, soit 105 jours.

Arrivé à Bombay je travaillai au déchargement après quoi l'équipage en eut assez. Presque tous quittèrent le bâtiment. Il n'y resta bord, que le Capitaine, les officiers, trois matelots et deux mousses. Nous sommes restés neuf mois dans ce port et avons passé la Noël de 1867 et le Jour de l'An.

Je fus alors nommé chaloupier. Je devais à chaque matin ramer environ deux milles et demi, pour quérir la viande nécessaire pour la journée, car nous ne pouvions, vu la chaleur la conserver plus longtemps. Je revenais pour le déjeuner après quoi je conduisais le Capitaine à terre, soit 3milles et demi et je revenais pour le dîner.

Quelques fois ce dernier restait à terre ou allait souper sur d'autres navires et j'e devais aller le chercher, attendant parfois jusqu'à 10 ou 11 heures. Je grelottais de froid attendu qu'à cet endroit la température est très chaude le jour, très fraîche la nuit et que j'étais bien peu vêtu.

Pendant ce long séjour, il m'a été de donner de conduire dix Capitaines sur l'île de Fanta afin de visiter un temple de l'antiquité (daté de 200 ans avant J.C) Nous arrivâmes au bas d'un escalier d'environ huit pieds de largeur composé d'un grand nombre de marches et de plusieurs paliers. Le temple ainsi que les colonnes qui le supportait étaient taillés à même la montagne..

Les murs intérieurs, décorés de sculptures de divinités païennes, telles des femmes à six bras, etc., Près du temple il y avait un puits (appelé, des \*oblictions\* creusé sous la montagne. L'eau du puits était d'une clarté extraordinaire.

Pendant neuf mois nous avons du faire le ménage du bâtiment. Une dure tâche, un travail ardu. Il a fallu laver, broser le navire autant à l'intérieur qu'à l'extérieur avant de le charger de laine et de coton pour retourner à Liverpool.

Les natifs de ce pays sont cuivrés et ce simple peuple en partie composé de Mahométans et de Perses. La majorité est Hindou et idolâtre, adorant le soleil, la lune l'eau etc., Les femmes sont particulièrement jolies et de belles tailles. Elles s'enroulent dans une lande de coton d'environ trois verges de long. Les hommes portent de simples braquets.

Enfin après avoir engagé un nouvel équipage et rechargé le bateau de coton et de laine, nous quittèrent Bombay pour Liverpool. Ce voyage fut, on ne peut plus pénible dura quatre mois et vingt jours. La ration pour chacun était; de trois pintes d'eau par jour, 1 livre de pain, deux onces de sucre, 1/2 once de café, Y2 once de thé, l et X de lard trois fois par semaine, lib Y2 de boeuf par semaine, lib livre de farine, pour la pouding trois fois par semaine, soupe aux pois trois fois par semaine. Le tout fut réduit de la moitié pendant deux mois.

Pour étancher notre soif, nous eûmes pour la moitié de l'équipage composé de 16 personnes, une bouteille de vinaigre par semaine et à peu près le contenu d'un dé de jus de citron par jour. À toutes ces souffrances il faut ajouter celle de ce voir maltraiter.

Après avoir franchi le Cap of Good Hope à la fine pointe sud de l'Afrique et multi -arrêts pour se ravitailler nous sommes arrêtée à 111e Ste Hélène pour y faire provisions. Napoléon y avait été exilé ici en 1814 et il y mourut en 1821. Ce voyage dura en tout 17 mois et demi.

En 1968, je partis de Liverpool à bord d'un brigantin espagnol, nommé **\*\*ARRIERO\*\***, pour la ville de Tampico au Mexique avec un chargement de marchandises générales. L'équipage était composé d'Anglais. J'étais le seul de Français à bord. Heureusement qu'à cette je parlais la langue anglaise couramment.. Nous sommes arrivé à Tampico dans le golfe du Mexique au temps ou Napoléon III avait envoyé Maximilien l'autrichien au Mexique comme empereur. Il fut fusillé en juin 1867. Son armée avait presque que totalement été décimée par les moustiques qui étaient si nombreux qu'ils en obscurcissaient l'atmosphère .Nous ne pouvions, ni manger ni dormir, à moins d'être blotties sous des tentes spéciales. L'armée de Maximilien n'était pas pourvue de ces tentes. C'est à Tampico que j'appris la langue espagnole. Don Pedro, un mexicain avait été nommé président de la république.

Il y avait la une église catholique autour de la quelle au moins cinquante tables de roulette ou l'on jouait à l'argent. Il y avait aussi deux salles de danse. Dans l'église il n'y avait pas de bancs, chacun apportait sa natte. Les Mexicains sont cuivrés. Nous avons ensuite chargé le bâtiment d'acajou de 12 et 40 pieds carrés et nous fimes voile pour Liverpool. Ce voyage dura six mois.

À la fin de 1868, je m'embarquai sur **\*\*L'ARIZONA\*\*** un trois mâts carré de 1200 tonnes, et repris la mer. Cette fois pour Calcutta en Inde Orientale, avec un chargement de sel. Pendant le voyage un homme se noya accidentellement. L'équipage était remarquable pour sa bonne conduite.

À 300 milles de Calcutta, nous prîmes un pilote et naviguèrent pendant trois mois avant d'atteindre le rivièrè Huglev, ou nous restâmes à l'ancre pendant 9 jours à attendre un remorqueur. Une chose étrange arriva, levant l'ancre, nous avons vu qu'un noeud s'était fait dans la chaîne, et nous ne pouvions expliquer ce mystère.

Le remorqueur nous a enfin rendu à Calcutta. En ces endroits les pilotes sont, on ne peut pas plus, vénérés; ils sont lavés, chaussés, déchaussés, par des nègres qui allument leurs cigares. Ces messieurs pilotes restent assis dans leurs fauteuils et se sont les apprentis, qui gantés de blanc, leurs présentent les informations pour la navigation, prenant grand soins de ne pas froisser les documents.

Le décharnement se fait au panier, c'est à dire sans changer de place, chacun passant le panier à son voisin. Ce mode de chargement était le plus expéditif de ce temps. Nous avons ensuite rechargé de graines de lin, de salpêtre, de schellac, de jute qui sert à la à faire des cordages et des poches.

Le peuple de Calcutta est composé de plusieurs nationalités soient de Perses, d'Hindoustanis cuivrés et d'Anglais. Les 23, 24, 25 septembre sont pour eux des jours de fête qui donnent lieux à de grandes démonstrations religieuses dont je fus témoin. Chacun se construit arche en bambou, plus ou moins ouvragée, suivant ses moyens financiers. Sous l'arche, on suspend un tableau d'une Divinité païenne, comme une femme à tête de lion. La nuit venue, il y a processions accompagnées de tapages et musiques propres à faire beaucoup de bruits. La dernière nuit, tous doivent jeter leurs dieux à la mer afin d'éviter des malheurs.

Je suis aussi témoin de mariages d'enfants dont les familles sont riches. Des filles de 5 ou 6 ans avec des garçons de 11 ou 12 ans, ce qui provoquent de grandes réjouissances. Ces jeunes mariés ne vivront ensemble quand ils atteindront un âge plus avancé.

Nous quittâmes Calcutta avec une moitié d'équipage composé de nègres et nous arrivèrent à New York en mai 1869. Au mois de juin de la même année, je m'embarquai sur le brigantin **\*\*LÉANDRE\*\***, Capitaine Gilbert Caron pour St Pierre et Miquelon avec un chargement de farine. À St Pierre nous avons repris un chargement de hareng, de gin, de brandy et de vin. Ces boissons furent déchargées au quai du Cap St Ignace pour Monsieur Léandre Méthot et le hareng au port de Québec.

Le même été (1869) je fis un voyage au Labrador sur une goélette de 50 tonnes commandée par le Capitaine Deschenes. Nous avons pris à Blanc Sablon, un chargement de hareng pour Québec et je passai l'hiver au chantier de la Rivière-du Lièvre. Avec mon frère Charles. Au mois d'avril 1870, je repris la mer comme deuxième second à bord de la barque **\*\*AURÉLIE\*\*** Capitaine Édouard Boulanger. Le navire était, chargé de blé pour Cork en Irlande.

Au cours de ce voyage nous eûmes à subir plusieurs contretemps causés par la température. À passage vers l'Irlande, nous fûmes forcés d'alléger la charge en jetant à la mer une partie de la cargaison. Le voyage dura 28 jours.

Arrivés au port, nous avons le plaisir de rencontrer de jolies demoiselles avec qui nous nous permettions (!) de gentilles promenades(!) . Un jour l'une d'elles me demanda de quel pays je venais. Quand le lui ai dit que j'étais du Québec au Canada, elle resta stupéfaite, croyant qu'elle était en face d'un sauvage.

À Cork, nous reprîmes du lest pour aller à Cardiff pour un chargement de charbon pour notre retour sur Québec. Cette fois la traversée fut heureuse. Le voyage avait duré deux mois et demi.

En 1870, je m'embarquai sur le brigantin **\*\*SIX FRÈRES\*\*** comme second. Le Capitaine était mon frère Alexandre Boulanger. Mon jeune frère Joseph, 17 ans, était cuisinier à bord. Nous avons un chargement général pour la belle île de la Barbade de L'Inde de l'ouest. Ce voyage se fit en deux mois et dix jours. On chargea le navire de mélasse pour Québec et nous avons repris une charge de bois pour Havre Breton, Terre-Neuve. Nous sommes revenus à St Pierre et Miquelon, pour une charge de 11,000 quarts de hareng vert pour Havre Long à Terre-Neuve.

En janvier 1871, nous reprenons à Halifax un chargement général de foin, avoine, poisson et autres, pour Demeura. Le départ fut fixé au 12 janvier 1871. Nous avons du en partant lutter pendant deux jours contre un fort vent du nord-ouest. Le troisième jour le vent tourna sud-est et la température devint terrible. Le soir la tempête augmenta encore venant cette fois du sud-ouest avec une telle violence qu'après le coucher du soleil, vers neuf heures, (15 février) je vis mon frère Alexandre âgé de 33 ans emporté par une vague ainsi qu'un matelot du nom de Alfred Lafleur. Vers 4 heures du matin le 16 février une autre vague emporta mon frère Joseph, le Capitaine avec tout ce qui avait sur le pont. Deux hommes furent gravement blessés.

Le dortoir des matelots du côté tribord défoncée ainsi que la batterie de cuisine. Le beaupré, le mat avant avec tous ses gréements furent arrachés. Deux balles de foin brisèrent leurs attaches et entrèrent dans la cabine de pilotage qui fut emportée par la mer.

Ainsi désespéré à 800 milles de la terre la plus proche à l'est des Bermudes, avec un seul homme, je jetai l'ancre à l'eau avec trente brasses de chaîne. À ce moment, je fus moi-même projeté en dehors du brigantin par une vague. Je fus assez heureux de me cramponner aux charniers du gouvernail. Il ne restait plus à bord que 100 gallons d'eau potable.

Lorsque que le calme fut revenu nous avons grévés une voile de fortune pour continuer le voyage. Nous avons réparé le bateau au moyen d'une chaise faite de cordage et nous l'avons largué par-dessus bord et l'eau à la ceinture se laissant balloter au gré des flots, nous avons fait les réparations.

Ce travail fini, nous fîmes voile vers la Barbade, le port le plus proche. Cette traversée fut très dure et nous avons souffert de la soif. Vingt trois jours après le naufrage, nous entrions à La Barbade. Nous avons déchargé les effets qui furent vendus au compte des assurances. Un autre bateau ayant été aussi désarmé par la tempête s'était réfugié dans la rade du port de Bridgetown à la Barbade. Il fut condamné et ne pu prendre la mer.

J'achetai du Capitaine un mat et une voile pour humiez au prix de 50\$. Nous étions au mois de mars 1871. Je reparti avec un chargement de mélasse pour Boston. Un voyage qui dura 20 jours.

À Boston avec un chargement pour Haïti et St Domingue, ou je repris un chargement de caillac et de peaux sèches pour Boston. Je pris du lest pour Pictou et pris un chargement de charbon et fis route sur Québec et arrivai le 18 octobre 1871.

Le propriétaire du navire **\*\*SIX FRÈRES \*\*** M. Étienne Michon refusa de payer mon salaire de 250\$. Je plaidai et Monsieur Michon perdit. C'est l'Honorable François Langelier, jeune avocat d'alors qui prit en main cette cause et plaida si bien que M. Michon dût me payer 400\$ de salaire et en plus des frais au montant de 600\$

FIN.

Capitaine Elzéar Lefebvre dit Boulanger. (1847-1933)

N.B. Séquence des pages: M/A/E/À//A/L.

Récit d'Elzéar Boulanger Capitaine au long cours de Montmagny, dicté en 1923 à Marie Rousseau, épouse de Raoul Boulanger, fils du Capitaine.

Notes reprises par Gilbert Boulanger dans le but de publier un recueil pour le distribuer aux descendants du Capitaine. Ces notes datent de plus de 85 ans, et font parties de notre patrimoine. Il semble que le Capitaine avait dicté sa vie de marin et que ces récits furent empruntés pour ne jamais revenir à son auteur.

**Si des descendants du Capitaine connaissent l'existence de ces récits, les descendants du Capitaine vous en seront éternellement reconnaissants.**

## *Annexe 6*

Présentation de types de bateaux de moyen et fort tonnage

Extrait de Marcil Reid (2001)



Trois-mâts



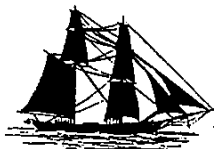
Trois-mâts barque



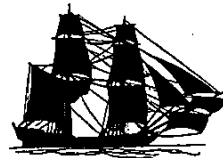
Trois-mâts goélette



Brick



Brigantin



Senau



Goélette



Goélette à trois-mâts



Sloop



*Annexe 7*

Formulaire de consentement et questionnaires

## **FEUILLET D'INFORMATION**

### **Situation, description, pratique et histoire récente des savoirs artisans de la charpenterie navale au Québec.**

Expériences, perceptions, activités et perspectives pratiques d'artisans  
résidents de la rive sud du fleuve St-Laurent et du golfe

·  
\*

Une recherche de Mathieu Parent, candidat à la Maîtrise  
au département d'anthropologie à l'Université Laval  
de la Faculté des sciences sociales et sous  
la direction de Mme Sylvie Poirier.

—

## **INTRODUCTION**

Avant d'accepter de participer à ce projet de recherche, prenons le temps de comprendre les renseignements qui suivent. Il importe que vous compreniez le but de ce projet de recherche, ses procédures, avantages, risques et inconvénients. Nous vous invitons à poser toutes les questions que vous jugerez pertinentes.

## **NATURE DE L'ÉTUDE**

Cette étude s'intéresse à la pratique de la charpenterie navale artisanale dans le but de comprendre le cas échéant ses transformations, mais aussi la nature et l'histoire du travail des personnes qui la pratique aujourd'hui ou l'ont pratiqué récemment. Nous espérons ainsi améliorer notre connaissance de la culture maritime québécoise à travers leurs expériences, discours et pratiques, soulignant le cas échéant les résistances qui s'y opèrent, les possibles qui s'y expriment et les situations qui s'y expérimentent à travers diverses perspectives inhérentes à leurs actions.

## **DÉROULEMENT**

Votre participation à cette recherche consiste à prendre part à une rencontre d'environ une heure et demie\* qui portera sur les éléments suivants :

- Les attributs de la charpenterie navale artisanale.
- La pratique de la charpenterie à travers votre parcours.
- Les rapports sociaux et alliances qui ont été déterminants dans votre pratique.
- Votre rapport au fleuve et à son environnement.
- La transmission de savoirs artisanaux aujourd'hui.

\* Une seconde rencontre d'une durée équivalente pourrait avoir lieu au besoin. Cette rencontre est évidemment sujette à l'entente des participants et du chercheur.

## **AVANTAGES, RISQUES ET INCONVÉNIENTS POSSIBLES LIÉS À VOTRE PARTICIPATION**

Le principal bénéfice sera de faire connaître le monde, les discours et pratiques des artisans de la charpenterie navale artisanale.

Cette démarche pourrait aussi faciliter des percées quant à la mise en œuvre des savoirs artisanaux des mondes concernés. Elle fait nécessairement une place à la valorisation des pratiques et savoirs traditionnels ou anciens et à leurs praticiens.

## **PARTICIPATION VOLONTAIRE ET DROIT DE RETRAIT**

Vous êtes libre de participer à ce projet de recherche. Vous pouvez aussi mettre fin à votre participation sans conséquence négative ou préjudice et sans avoir à justifier votre décision. N'hésitez pas à discuter avec le chercheur (étudiant) si vous éprouvez quelque malaise ou que vous avez de nouvelles questions. Si vous décidez de mettre fin à votre participation, il est important d'en prévenir le chercheur dont les coordonnées sont incluses dans ce document. Tous les renseignements personnels vous concernant seront alors détruits.

## **CONFIDENTIALITÉ DES DONNÉES**

Les mesures suivantes seront appliquées pour assurer la confidentialité des renseignements fournis par les participants:

Considérant que la compréhension de votre pratique soit inhérente à votre parcours spécifique, acceptez-vous d'être nommé dans le travail descriptif propre à un travail d'anthropologie?

Réponse : \_\_\_\_\_ Initiales : \_\_\_\_\_

- Les divers documents de la recherche seront codifiés et seul le chercheur aura accès à la liste des noms et des codes;

- Les matériaux de la recherche concernant des pratiques, incluant les données qui pourraient être considérés comme personnels ne seront pas conservés à moins d'une entente contraire avec le ou les participants. Ils seront détruits un an après la fin de la recherche, soit en août 2013;

- La recherche pourrait faire l'objet de publications dans des revues scientifiques, et aucun participant ne pourra y être identifié ou reconnu sans son consentement; acceptez-vous d'être nommé et associé à des vos savoirs, discours et pratiques dans des revues scientifiques ou d'intérêt général?

Réponse : \_\_\_\_\_ Initiales : \_\_\_\_\_

- Les participants seront avisés par téléphone lorsque le travail sera complété. Un exemplaire du mémoire de la recherche et une présentation seront alors offerts aux participants. Nous conviendrons alors des modalités de réalisation appropriées pour ces rencontres et communications.

## **RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES**

Si vous avez des questions sur la recherche ou sur les implications de votre participation, vous pouvez communiquer avec Sylvie Poirier (Professeur en anthropologie), au numéro de téléphone suivant : (418) 656-2131 poste , ou à l'adresse courriel suivante : [sylvie.poirier@ant.ulaval.ca](mailto:sylvie.poirier@ant.ulaval.ca) Vous pourriez également communiquer avec moi à l'adresse courriel suivante : [mathieu.parent.6@ulaval.ca](mailto:mathieu.parent.6@ulaval.ca)

## REMERCIEMENTS

Votre collaboration est précieuse pour nous permettre de réaliser ce projet de recherche et nous vous remercions d'y participer.

L'adresse (électronique ou postale) à laquelle le participant souhaite recevoir une copie du mémoire de recherche est la suivante :

---

## SIGNATURE(S)

J'ai expliqué le but, la nature, les avantages, les risques et les inconvénients du projet de recherche au participant. J'ai répondu au meilleur de ma connaissance aux questions posées et j'ai vérifié la compréhension du participant.

---

\_\_\_\_\_  
Signature du chercheur

\_\_\_\_\_  
Date

J'ai été bien informé au sujet de ce projet de recherche par l'étudiant chercheur. Je me sens à l'aise de poser des questions et d'agir en connaissance de mes droits. J'accepte de participer à ce projet de recherche.

---

\_\_\_\_\_  
Signature du participant (au besoin)

\_\_\_\_\_  
Date

## PLAINTES OU CRITIQUES

Toute plainte ou critique sur ce projet de recherche pourra être adressée au Bureau de l'Ombudsman de l'Université Laval :

Pavillon Alphonse-Desjardins, bureau 3320  
2325, rue de l'Université  
Université Laval  
Québec (Québec) G1V 0A6  
Renseignements - Secrétariat : (418) 656-3081 Ligne sans frais : 1-866-323-2271  
Courriel : [info@ombudsman.ulaval.ca](mailto:info@ombudsman.ulaval.ca)

Projet approuvé par le Comité d'éthique de la recherche de l'Université Laval  
(no d'approbation \_\_\_\_\_ le \_\_\_\_\_ initiales \_\_\_\_\_)

Questionnaire :

**Constructions, savoirs et usages**

*Bateaux*

Pouvez-vous me parler **des six bateaux qui sont pour vous les plus significatifs** et que vous avez construits ou participé à construire?

Voudriez-vous me nommer leurs types et la période de leurs constructions?

Vous souvenez-vous des lieux de construction et des destinataires de ces bateaux? Détaillez.

Vous rappelez-vous des matériaux utilisés et des usages auxquels ils étaient destinés? Détaillez.

Pouvez-vous me dire les territoires de navigation auxquels ils étaient destinés? Spécifiez.

Types année de construction + origine(s) du modèle	Attributs qualitatifs spécifiques  (Coque, matériaux, conception)	Lieux de construction et destinataire + Territoires de fréquentation du bateau	Matériaux utilisés + usages appréhendés du bateau	Pourquoi est-il significatif pour vous dans votre parcours de constructeur-charpentier naval?

Pourriez nommer les bateaux que vous avez construits? (Type et nombre)

Quelles sont généralement les principales étapes de la construction d'un bateau?  
Nommez et résumez.

Variant-elles selon les types ou les chantiers? Expliquez.

Sont-elles partagées par tous les constructeurs artisanaux et traditionnels au Québec? Spécifiez.  
(Principes, méthodes, étapes, besoins)

La livraison ou la mise à l'eau d'un bateau engage-t-elle parfois à une pratique rituelle (prière, chant, geste symbolique, recueillement, activité sociale, artistique, culturelle ou politique, prise de parole, médecine sacrée, autre)? Expliquez.

### *Usages et performances*

Pour les bateaux nommés pour étant les plus significatifs, pourriez-vous me parler de quelques éléments importants qui déterminent la performance et l'adéquation du bateau par rapport à tel usage, tel usagé et telle condition d'usage ou de construction?

Procédez par indice.

Usages (projet de voyage, rôle de travail ou rôle social, pratique, etc.)	Horizons, moyens et rapports avec les usagés et les conditions d'usage  (exigences, compétences, habitudes, sensibilités)	Territoires et temps d'usages  (milieu naturel marin, climat, saison)	Réponses du constructeur artisan  (adaptation, économie, conseil(s), modification(s), travail)



*Matériaux*  
("pour les nuls")

Quels sont les matériaux que vous avez utilisés pour construire les différents bateaux nommés plus haut? Qu'est-ce qui justifie ces choix?

D'où proviennent ces matériaux? Détails pour les matériaux.

Quels soins apportez vous à la collecte et avec le travail? Détails pour les matériaux.

Quel travail appliquez-vous aux matériaux?

Matériaux (nature, essence, spécificités physiques)	Provenance (temps de collecte, lieu de collecte et milieu naturel, intermédiaires engagé(s) pour l'obtention)	Traitement (transport, conservation, préparation)	Travail (transformation (ex.: coupe(s) ajustement(s), insertion(s), agencement(s))

La cueillette de l'un ou l'autre de ces matériaux engage-t-elle à une pratique rituelle (prière, chant, recueillement, activité sociale, artistique, culturelle ou politique, prise de parole, médecine sacrée, autre)? Expliquez.

Avez-vous perçu des changements dans votre situation quand à l'approvisionnement en matériaux adéquats pour vos chantiers? Expliquez.

### *Outillage*

Pouvez-vous me parler **des principaux outils** que vous utilisez pour la construction de bateaux?

Ils sont de quel(s) type? Sont-ils d'origine(s) traditionnelle(s)?

Où, par qui et comment sont-ils fabriqués?

Comment, pour qui et pourquoi sont-ils utilisés?

Type	Fabrication (Par qui? Si possible Comment?)	Usage (Pour quoi?)	Attributs qualitatifs (qualités, limites intrinsèques ou extrinsèques)

Êtes-vous propriétaire de la plupart de vos outils?

Comment vous y êtes vous pris pour monter votre coffre (l'outillage de votre atelier)?

*Lieux de travail : sites et ateliers*

Où est-ce que vous réalisez vos chantiers ? Comment choisissez-vous les lieux de votre pratique ?

Est-ce que l'organisation physique de votre atelier est stable ?  
Si elle change, pouvez-vous m'expliquer les principaux changements survenus  
oU qui surviennent ?

Cet endroit a-t-il toujours eu fonction d'atelier depuis sa construction ?  
Sinon, a-t-il du être adapté et comment ?

Quelles autres activités y sont ou y ont été pratiquées ?

Est-ce possible de me parler de son organisation actuelle ?  
Est-ce que je pourrais prendre des photos ?

## *Annexe 8*

Description des cours de Ghislain Pouliot  
offerts à la chalouperie du Musée Maritime du Québec

MUSÉE MARITIME  
DU QUÉBEC  
Musée maritime Bernier



Musée maritime du Québec  
55, des Pionniers Est  
L'Islet-sur-Mer (Québec)  
GoR 2Bo

Tél.: (418) 247-5001  
courriel : [info@mmq.qc.ca](mailto:info@mmq.qc.ca)  
site web : [mmq.qc.ca](http://mmq.qc.ca)

## Ateliers de formation

Construction de  
bateaux de bois

MUSÉE MARITIME  
DU QUÉBEC  
Musée maritime Bernier



Chalouperie

Dans le cadre des activités de la saison touristique 2006 au Musée maritime du Québec, le charpentier de marine animera trois ateliers de formation sur la construction de bateaux de bois d'une durée de deux jours chacun.

**Atelier #1 : Les principes du tracé grandeur réelle**

- Compréhension des lignes
- Lecture et application de la table des cotes
- Tracé grandeur réelle
- Tracé grandeur réelle en compression
- Tracé du tableau arrière
- Application demi-coque

15 et 16 juillet 2006

**Atelier #2 : Les bordés**

- Les essences de bois
- Les différentes techniques, bordé franc, bordé à clin, bordé avec des lattes
- Le développement de la carène
- Traçage des gabarits de bordés
- Les outils à utiliser
- Utilisation de la vapeur

22 et 23 juillet 2006

**Atelier #3 : Atelier de restauration**

- Évaluation de l'état de l'embarcation
- Planification des travaux
- Évaluation des matériaux de remplacement
- Techniques de restauration

29 et 30 juillet 2006

## Informations supplémentaires

Coût : 172,54\$ (150\$ + taxes) / bloc

Dépôt exigé : 57,51\$ (20\$ + taxes) / bloc (non remboursable)

Nombre de participants requis : 6 à 10

Durée : 2 jours de 7 heures / bloc d'atelier (9h à 12h et 13h à 16h)

Uniques au Québec, ces ateliers sont une excellente occasion d'acquérir des connaissances «en voie d'extinction». Une invitation à ne pas manquer !

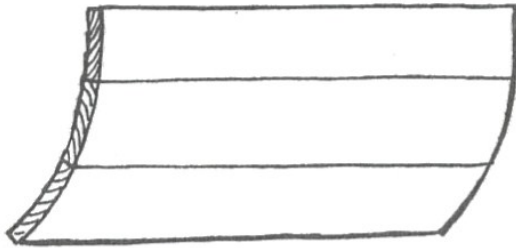
### Fiche d'inscription

Nom : _____	Choix du (des) atelier(s) :
Adresse : _____	Atelier #1
_____	<input type="checkbox"/> Bloc 1 (15 et 16 juillet)
Téléphone : _____	Atelier #2
_____	<input type="checkbox"/> Bloc 1 (22 et 23 juillet)
Le solde devra être acquitté avant le début de l'atelier.	Atelier #3
_____	<input type="checkbox"/> Bloc 1 (29 et 30 juillet)
Mode de paiement :	
<input type="checkbox"/> Chèque	<input type="checkbox"/> Carte crédit
<input type="checkbox"/> Argent	<input type="checkbox"/> Carte débit
Montant joint : _____	

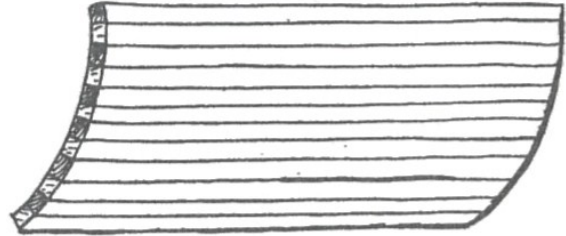
## ***Annexe 9***

Des types de bordages

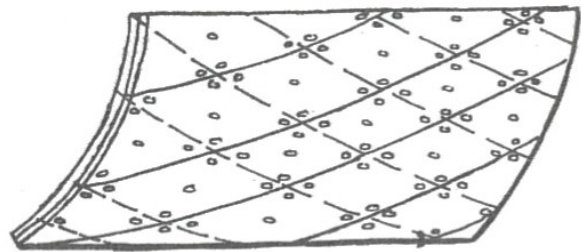
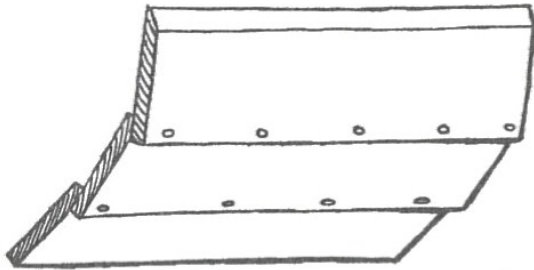
S.S. Rabl, (1958) *Boatbuilding in your backyard*,  
Cornell Maritime press : Centreville.



*Carvel*



*Strip*



*Clinker or Lap Strake Double Diagonal*  
**TYPES OF PLANKING FIG. 44**  
*For Round Bottom Boats*



***Annexe 10***

Article de Louis Boucher sur  
« Les bateaux de drave des rivières Mitis et Rimouski »

*L'estuaire. Revue d'histoire des pays de l'estuaire du St-Laurent.* Rimouski  
No. 70. janvier 2010 Rimouski. P.19-22

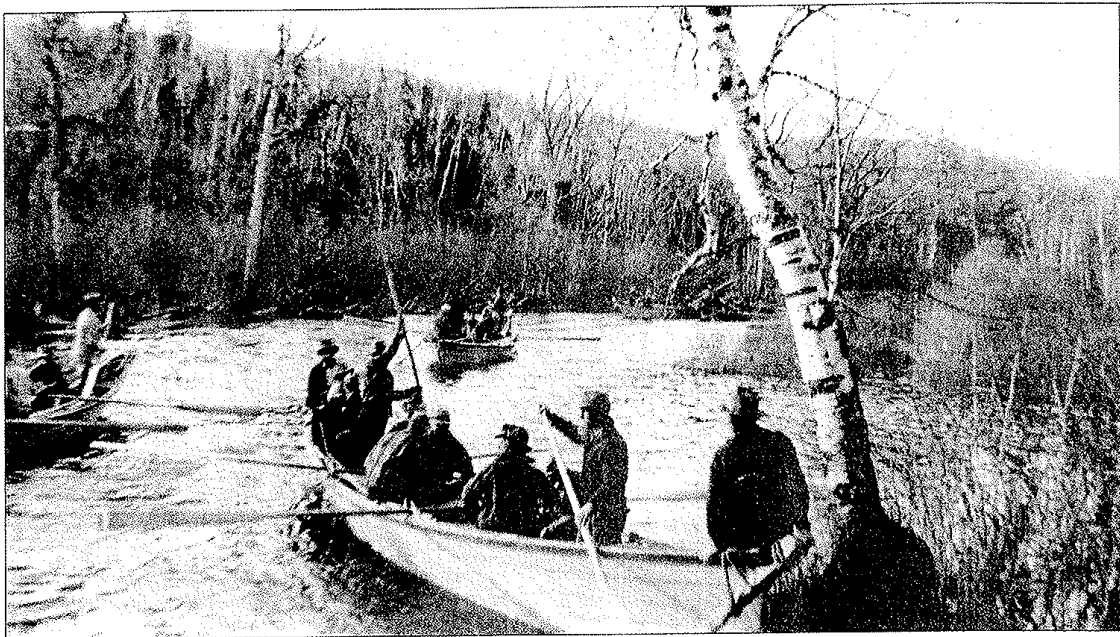
Rimouski  
no. 70 juin 2010

L'Estuaire

Revue d'histoire de  
la région de l'estuaire  
du St-Laurent

## Les bateaux de drave des rivières Rimouski et Mitis

Louis BOUCHER



Drave au fond d'orme. (Collection Guy Hamilton, Université du Québec à Rimouski, Uqar-09-01-97)

Cet article est basé sur des sources bibliographiques, des mesures et observations réalisées sur les vestiges de différents bateaux ainsi que sur une série de discussions menées avec un monsieur de Price, Lionel Deroy, constructeur de bateaux de drave. Les embarcations fabriquées par monsieur Deroy furent jadis utilisées sur la rivière Mitis.

Au Bas-Saint-Laurent, jusque dans les années soixante, le gros de la production forestière était transporté par flottage vers les usines de sciage. Les moulins de la compagnie Price recevaient, à Rimouski, leur bois via la rivière Rimouski, et à Price, via la

rivière Mitis. Les opérations de flottage requéraient diverses installations: estacades, glissoirs à billots, petits et grands barrages. Malgré la présence de structures qui aidaient au flottage du bois, les draveurs devaient intervenir lorsque des embâcles se créaient le long des rivières. Ces hommes se déplaçaient par petits groupes, à bord d'embarcations simples et efficaces. Même si l'on constate une homogénéité dans la forme générale des bateaux de drave, des variantes locales existaient.

L'étude de la forme et de la charpente de ces embarcations n'a rien de nouveau pour nos voisins de

sud<sup>1</sup>. Le musée maritime du lac Champlain, au Vermont, a fait une reconstitution exacte du modèle en usage dans leurs eaux. Plus proche de nous, une réplique de l'Ottawa Valley Pointer, lui aussi un bateau de drave, a été réalisée par des élèves d'une école secondaire de Pembroke, en Ontario.

Une description succincte du type de bateau utilisé sur la rivière Rimouski apparaît dans l'ouvrage *Les chantiers forestiers de Rimouski: techniques traditionnelles et culture matérielle*, de Louise Proulx<sup>2</sup>. Dans *American Small Sailing Craft*<sup>3</sup>, Howard Irving Chapelle, historien américain,

pour joindre les bordés entre eux que des clous carrés galvanisés étaient «clinchés» ou recourbés, agissant ainsi comme des rivets. Pour joindre les bordés bout à bout, un bloc d'au moins 16 pouces de long était aussi cloué de cette façon.

Des tolets d'une forme particulière servaient autant pour les bateaux des rivières Rimouski et Mitis (figure 4). Ces tolets s'inséraient dans une petite pièce de bois franc, clouée au plat-bord.

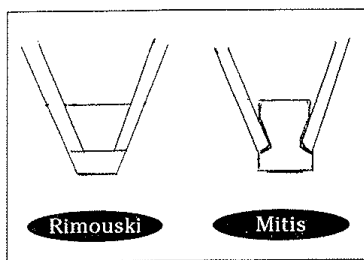


Figure 3 Vue en plan  
(Esquisse Louis Boucher)

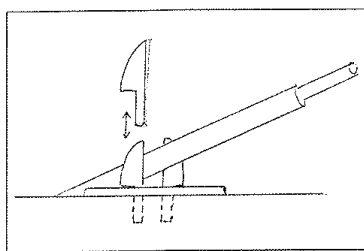


Figure 4 Tolets  
(Esquisse Louis Boucher)

Vu les risques de la navigation en rivière, attribuables aux roches et aux billots immergés, ces bateaux ne pouvaient pas durer très longtemps. Si nécessaire, des réparations de fortune étaient effectuées en bordure des cours d'eau. La plupart du temps, une simple tôle gondronnée était posée sur le bordé endommagé à l'aide de petits clous. Entre les saisons de drave, des réparations plus importantes pou-

vaient être effectuées sur les coques, en plus de la peinture. Cependant, cela ne permettait pas de conserver ces embarcations bien au-delà de cinq ans. Sur les vestiges de plusieurs chaloupes trouvées près du lac Rimouski, on dénombre beaucoup de réparations. Ceci suggère que la fin de vie d'une chaloupe se faisait mieux en lac qu'en rivière.

D'après les vestiges observés au lac Rimouski, il ne semble pas y avoir eu de changement dans la forme des chaloupes de drave. C'est la disponibilité du bois qui dicte le nombre de planches d'un bordé et ce dernier demeure semblable d'une chaloupe à une autre. La membrure reste inchangée, les bancs également. Sur le site, les plus vieilles chaloupes mesuraient, elles aussi, 32 pieds de longueur. Toutes les coques trouvées au lac Rimouski avaient des renforts d'étrave et d'étambot, formés simplement de deux bandes de fer munies d'anneaux d'amarrage (figure 5). Selon Lionel Deroy, aucune ancre n'était utilisée sur ces bateaux. On s'amarrait à la rive.

Une importante évolution sur ce type d'embarcation a été observée sur la chaloupe d'un monsieur Rodrigue, trouvée près de la ville de Rimouski, dans le secteur Beauséjour. La forme du bateau est inchangée, mais la membrure n'est plus faite de pièces de bois courbes, mais bien de métal. Les pièces de bois qui forment généralement les brions, les membres, ainsi que les renforts supérieurs des bancs sont de formes particulières. De grosses branches, naturellement courbes, ou encore des pièces sciées à la jonction d'un tronc et d'une racine, étaient utilisées (figure 6). Aussi, une série de pièces d'acier pouvaient être soudées selon des angles précis. Ceci évite d'avoir à chercher dans la forêt les pièces de bois adéquates. De plus, une pièce de remplissage peut être ajoutée pour combler les vides laissés à la jonction des bordés.

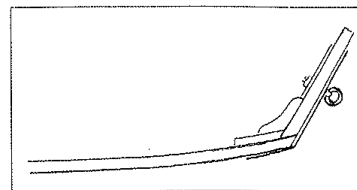


Figure 5 Ferrures d'étrave  
(Esquisse Louis Boucher)

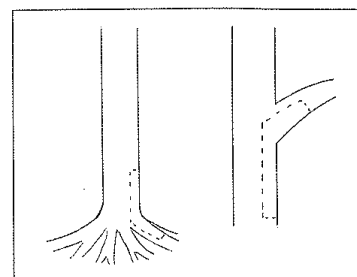


Figure 6 Pièces sciées à la jonction  
d'un tronc (Esquisse Louis Boucher)

La standardisation de la forme des bateaux et des méthodes de construction s'est probablement traduite par une fabrication plus rapide de chaque chaloupe. On ignore si cette méthode est apparue trop tard, à l'époque de la drave, pour être généralisée ou si elle fut abandonnée pour une autre raison. Le cas de cette chaloupe, trouvée dans le secteur Beauséjour, reste unique dans la région.

D'après Lionel Deroy, ces embarcations simples étaient bâties en une semaine par un maître d'œuvre assisté de trois travailleurs expérimentés. Les chaloupes de la rivière Mitis ne mesuraient que 24 pieds de longueur. La forme ne changeait que peu, mais certaines caractéristiques comme la présence ou non d'une lisse de bouchain, pouvaient varier selon les constructeurs.

Simple, robuste, légères, faciles à manœuvrer et à construire, ces chaloupes ont accompagné les draveurs dans leur dur métier. Tel un outil devenu désuet, elles sont

donne, quant à lui, un relevé très précis de la forme d'un bateau de drave en usage au Québec. La description qu'il en fait s'applique, elle aussi, aux bateaux de la rivière Rimouski. Ce relevé est présenté sous la forme d'un tableau de cotes. Ces données permettent au constructeur de tracer le plan en grandeur réelle. Le plan est la première étape à suivre lors de la construction d'un bateau, mais les bateaux de drave, comme tant d'autres, étaient souvent «faits à l'œil».

Au printemps 2007, des recherches effectuées par la Corporation touristique du Domaine des Portes de L'Enfer à Saint-Narcisse-de-Rimouski ont permis de trouver plusieurs coques de bateaux de drave au lac Rimouski ainsi qu'une autre près de la ville du même nom. Elles étaient toutes dans un état de dégradation avancée. Ce matériel a d'abord permis de relever plusieurs mesures et d'établir des caractérisations des bateaux de drave. Aucune de ces embarcations ne présentait un potentiel de restauration. C'est à partir de deux côtés de tribord, récupérés sur deux bateaux différents, qu'une réplique de bateau fut réalisée.

Le bateau de drave, comme la doris ou «dory» en anglais, trouve ses origines au Québec sous le régime français<sup>4</sup>. L'usage des bateaux de transport de troupes utilisés par monsieur de Courcelles, gouverneur de la colonie (1665-1672), serait la première mention de ce type au Nouveau Monde.

Nos voisins du Sud ont, eux aussi, adopté ce genre d'embarcation. Chez eux, c'est sous la graphie «batteaux» que le nom apparaît. Le terme décrit un type particulier de coque qui est nécessairement à fond plat, de faible tonnage et propulsé principalement à la rame.

Le modèle a évolué en différentes formes selon les exigences locales, ce que relève la littérature<sup>5</sup>. Mais cette liste n'a rien d'exhaustif. Il n'est donc pas surprenant de constater que les bateaux de drave des rivières Rimouski et Mitis diffèrent.

Ce sont le transport des équipes de draveurs et les conditions de navigation d'une rivière qui vont déterminer la forme d'une embarcation. Tous ces bateaux de rivière ont un faible tirant d'eau. Leur forte quête d'étrave et d'étamot<sup>6</sup> donne plus de volume de flottaison dans le haut de la coque pour franchir les rouleaux. Le plancher est fait d'une série de madriers posés longitudinalement et assemblés à l'aide de travers qui serviront de cale-pieds aux rameurs. La courbure du fond permet de rapides changements de direction. Une vue en coupe montre que la coque est évasée, cela donne une réserve de stabilité dans des eaux agitées (figure 1). La poupe est pointue comme la proue, car très souvent les rameurs inversent la poussée pour ralentir et manœuvrer<sup>7</sup>. Cette manœuvre serait plus difficile avec un tableau arrière. Le modèle de la rivière Rimouski, qui mesure 32 pieds de long, est semblable au modèle décrit par Howard Irving Chapelle parce qu'il n'est pas fortement évasé. Les bateaux de drave plus courts, comme ceux de la rivière Mitis ont 24 pieds de long et une forme plus évasée donc, plus de stabilité de réserve.

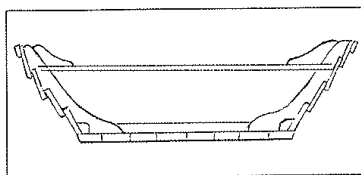


Figure 1 Coupe transversale (Esquisse Louis Boucher)

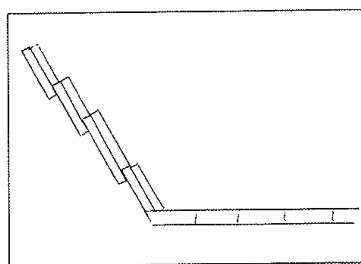


Figure 2 Coupe transversale (Esquisse Louis Boucher)

Ces coques sont aussi légères que possible. Le bordé<sup>8</sup> est fait de cèdre, est «posé à clin» et forme un assemblage très rigide. Le cèdre est choisi pour son abondance et son faible poids (figure 1). L'épaisseur du bordé est de 7/8 ou de 3/4 de pouce. Il n'est pas obligatoire de calfater les bordés d'une chaloupe à clin. Pourtant, les coques observées avaient presque toutes un calfatage fait de mastic et de goudron, parfois mélangé à de l'étoupe. Toutefois, seules les portions avant et arrière de la coque avaient subi cette opération. L'utilisation de bateaux en rivière semble rendre le calfatage nécessaire. Les bancs de ces embarcations sont fixes, aidant ainsi à la rigidité de l'ensemble. Il est probable qu'un calfatage soit nécessaire entre le plancher et le premier bordé à moins que le joint ne se révèle parfait.

Entre les membres<sup>9</sup>, le bordé était doublé du côté intérieur par une seconde pièce de bois, et ce, sur la pleine hauteur de la coque, à l'avant et à l'arrière et sur deux bordés inférieurs des côtés de la coque (figure 2). Par cette mesure, la coque offrait une meilleure résistance aux impacts, diminuant les risques de perforation.

Comme les doris, les sharpies et les batteaux, les chaloupes de la rivière Rimouski ont une fausse étrave. L'étrave se compose alors d'une partie intérieure sur laquelle est cloué le bordé et d'une partie extérieure qui ferme le joint, rendant le tout étanche (figure 3). D'après Lionel Deroy, on taillait plutôt une râblure dans l'étrave pour y loger le bordé. Cette façon de faire correspond à la méthode classique.

Dans les bateaux de drave, il n'y a pas de lisse de bouchain. C'est avec une série de pièces courtes que le plancher se rattache au premier bordé, soit le galbord. Ceci permet de garder les membres complets et évite de les affaiblir par une entaille à leur base.

La vaste majorité des clous utilisés étaient de type commun donc, lisses et ronds. Ce n'est que

restées là où elles avaient été laissées. Le temps fit son œuvre et les coques originales sont, aujourd'hui, presque toutes disparues. Cela représente bien le destin des bateaux de travail. Parfois, un auteur éclairé a

relevé les lignes de l'embarcation et c'est sur papier, puis dans l'imagination du lecteur qu'elles restent vivantes. C'est grâce à un de ces auteurs, Howard Irving Chapelle, que la reconstitution d'un de ces bateaux

de drave fut rendue possible. Cette chaloupe est exposée à Saint-Narcisse-de-Rimouski au Canyon des Portes de l'Enfer.

---

**Notes**

- 1 John Gardner, *The Dory Book*, Mystic Seaport Museum, 1987.
- 2 Louise Proulx, *Les chantiers forestiers de Rimouski: techniques traditionnelles et culture matérielle*, Rimouski, UQAR, GRIDEQ, 1985.

- 3 Howard Irving Chapelle, *American Small Sailing Craft*, W. W. Norton, 1951, p. 80-82.
- 4 John Gardner, *op. cit.*
- 5 Howard Irving Chapelle, *op. cit.*
- 6 Note de l'éditeur: L'élanement avant et arrière d'un bateau.

- 7 Selon monsieur Lionel Deroy, constructeur de bateau.
- 8 Note de l'éditeur: Ce qui constitue la coque d'un bateau.
- 9 Note de l'éditeur: Poutres transversales qui soutiennent le bordé.

## *Annexe 11*

La Fédération Régionale pour la Culture  
et le Patrimoine maritimes en Bretagne

Une présentation

25 Bld du Général de Gaulle – BP 234

29172 Douarnenez cedex

[www.frcpm-bretagne.fr](http://www.frcpm-bretagne.fr)

## FRCPM Bretagne

### UN PROJET CULTUREL FORT

La FRCPM Bretagne est à la fois un pôle d'animation culturelle locale et régionale et un Centre de formation en Charpente navale, voilerie et sellerie.

Elle contribue à la valorisation de la culture et du patrimoine maritimes et ce, au profit des associations, de l'enseignement, de la recherche, du tourisme culturel et du développement régional.

La FRCPM Bretagne s'engage dans de multiples actions :



- Développer le réseau des acteurs du patrimoine maritime, notamment grâce au site portail [www.frcpm-bretagne.fr](http://www.frcpm-bretagne.fr)
- Former au métier de charpentier de marine, de voilier et de sellier par son centre de formation : Les Ateliers de l'Enfer.
- Collecter et conserver les techniques et les savoir-faire traditionnels
- Mener des actions pédagogiques envers les enseignants et le public scolaire.
- Soutenir et conseiller les acteurs du patrimoine maritime.
- Mettre en valeur et diffuser les travaux et réalisations des associations et institutions qui oeuvrent à la sauvegarde du patrimoine et de la culture maritimes.

La FRCPM-Bretagne mène et soutient toutes démarches pour la collecte du patrimoine culturel immatériel des populations maritimes : le recueil des témoignages oraux d'anciens marins, charpentiers, voiliers, gens de mer en général.

Son objectif est :

- \* D'inventorier au niveau régional les détenteurs des savoir-faire traditionnels en charpente et voilerie.
- \* D'organiser la collecte des témoignages oraux et restituer les travaux de recherche par le biais de publications, rencontres et colloques.
- \* De présenter les travaux de recherche aux instances politiques afin de prendre en considération la particularité de l'identité maritime de la Bretagne au sein des décisions politiques.



25 Bld du Général de Gaulle - BP 234  
29172 Douarnenez cedex

Tél. 02 98 92 14 20 - Fax 02 98 92 45 07

E-mail : [frcmateliers-enfer@wanadoo.fr](mailto:frcmateliers-enfer@wanadoo.fr)

Site : [www.frcpm-bretagne.fr](http://www.frcpm-bretagne.fr) & [www.lesateliersdelenfer.fr](http://www.lesateliersdelenfer.fr)