

Construction navale, cabotage et goélettes de l'Île aux Coudres À propos du film *Les voitures d'eau* de Pierre Perreault

Yves Laberge

Number 138, Summer 2019

À la découverte du patrimoine maritime

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/91611ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Laberge, Y. (2019). Construction navale, cabotage et goélettes de l'Île aux Coudres : à propos du film *Les voitures d'eau* de Pierre Perreault. *Cap-aux-Diamants*, (138), 22–25.

CONSTRUCTION NAVALE, CABOTAGE ET GOÉLETTES DE L'ÎLE AUX COUDRES

À PROPOS DU FILM *LES VOITURES D'EAU* DE PIERRE PERRAULT

par Yves Laberge

Sorti au début de 1969 après quasiment trois années de tournage, *Les voitures d'eau* de Pierre Perrault (1927-1999) demeure le film le moins connu de sa fameuse « trilogie de l'Île-aux-Coudres » qui débutait avec *Pour la suite du monde* (1963) et se poursuivait avec *Le règne du jour* (1966). Et pourtant, un demi-siècle après sa sortie et vingt ans après la disparition du cinéaste, on constate qu'à lui seul, ce dernier titre de la trilogie encapsulait une partie de la mémoire de la construction des goélettes de bois sur l'île aux Coudres en montrant un passé désormais révolu. De plus, *Les voitures d'eau* témoigne dramatiquement de la fin d'une époque : la disparition annoncée d'une forme de navigation fluviale, mais aussi d'un savoir-faire lié au travail du bois selon des procédés qui s'étaient transmis de génération en génération. Des dimensions historiques, ethnologiques, culturelles, patrimoniales et politiques y sont également présentes. Et comme l'écrit notre meilleur historien du cinéma québécois – le professeur Yves Lever – sur son site Internet, le film *Les voitures d'eau* reste indissociable du contexte de la Révolution tranquille, car certains des dialogues abordent en filigrane des thèmes comme la moder-



Jaquette de la vidéocassette du film *Les voitures d'eau*, de Pierre Perrault (réédition de 1999). Production et distribution de l'Office national du film du Canada. Après avoir été distribués en 16 mm et avant leur commercialisation en DVD, les films de Pierre Perrault ont été repris en format VHS, individuellement et en coffrets, dans la collection « Mémoire ». (Reproduit avec l'autorisation de l'Office national du film du Canada).

nisation du Québec, mais aussi la décléricalisation, c'est-à-dire la prise de distance d'une partie de la population avec le clergé et l'abandon de la pratique religieuse.

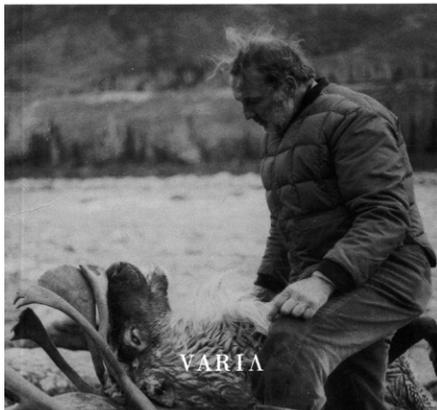
Le point de départ des *Voitures d'eau* est la navigation et surtout les navigateurs sur le fleuve Saint-Laurent. Les deux longs métrages précédents de Pierre

Perrault – *Pour la suite du monde* (1963) et *Le règne du jour* (1966) – montraient des événements provoqués par le cinéaste : d'abord le retour de la pêche au béluga près de l'île aux Coudres, puis le voyage transatlantique de la famille Tremblay au vieux pays de leurs ancêtres. Avec eux, les spectateurs découvraient, dans le premier cas, un patrimoine perdu et partageaient, dans le second film, leur

Pierre Perrault

UN HOMME DEBOUT

Avec la collaboration de
Simone Suchet



Couverture du livre d'entretiens de Pierre Perrault avec Simone Suchet, paru chez Varia en 2015. La couverture de ce livre montre Pierre Perrault à la chasse, probablement autour de 1984. À propos des *Voitures d'eau*, Pierre Perrault déclarait vers 1981: « Contrairement à ce qui a été dit, ce n'est pas un film sur la lutte des classes. Il s'agit d'une métaphore du Québec ». (Propos provenant de Pierre Perrault et Simone Suchet, *Un homme debout*, Montréal, Varia, 2015, p. 45). Et plus loin: « *Les voitures d'eau* s'attache à montrer un contexte socioéconomique très particulier qui caractérisait alors l'île aux Coudres, celui d'une navigation encore florissante mais en perte de vitesse, voire en voie d'élimination à cause de la puissance économique des anglophones » (*ibid.*, p. 46). (Reproduit avec l'autorisation des Éditions Nota Bene).

émerveillement devant cette France à la fois méconnue et pourtant si familière. Dans ces deux premiers films, l'expression souvent reprise de « cinéma vécu » par des participants s'appliquait parfaitement. Dans *Les voitures d'eau*, le spectateur suit ces insulaires dans leur quotidien, principalement au travail, sur l'île aux Coudres, puis en naviguant sur le fleuve, et le spectateur peut apprécier leur expertise autant dans le domaine de la construction maritime que dans celui de la navigation fluviale. On reconnaît certains protagonistes des films précédents comme Alexis Tremblay (1886-1967) et son fils Léopold (1910-1997); mais leur implication semblera ici plus réduite. En revanche, le capitaine

Laurent Tremblay occupe l'espace et devient le « pilote » de tout le récit. Une séquence de la première partie montre un atelier de fabrication de goélettes sur l'île aux Coudres. Une goélette est un bateau de bois, à fond plat et motorisé, servant entre autres au cabotage, pour le transport de provisions ou encore du bois de pulpe (familièrement : la « pitoune »). La précision de ces fabricants de goélettes est longuement décrite en images et par leurs discussions pour tenter de respecter le juste milieu : dans chaque décision, l'artisan doit se situer entre le « trop peu » et le « trop ». Certaines pièces en bois seront méticuleusement sculptées, courbées, sablées selon un savoir-faire précis. On sent le grand sérieux chez ces concepteurs lors de l'élaboration du projet, par exemple dans ce dialogue, chargé du vocabulaire maritime, entre Éloi Perron et Léopold Tremblay à propos de la taille et de la courbure des pièces d'un canot : Léopold : « Là, il a pas assez de tonture. Il serait supposé de baisser encore deux pouces [...] » (Léopold Tremblay, propos retranscrits dans le livre de Pierre Perrault, *Les voitures d'eau*, p. 29). Cette séquence de l'élaboration de la goélette dans l'atelier est emblématique : les travailleurs ne ressemblent pas aux employés d'une PME technologiste, car il s'agit d'une entreprise familiale où des artisans, et non des ouvriers syndiqués, pratiquent un métier ancestral dont la justesse résulte précisément des essais et des erreurs du passé. Parmi les personnes présentes, il y avait des menuisiers, mais aussi certains membres de la famille Tremblay. On y parlait de construction maritime, mais également d'une foule d'autres sujets. Ces digressions n'étaient pas superflues : elles servent à ancrer le travail artisanal dans le récit plus large que s'en feront les générations futures. C'est le processus de mise en récit, voire de mythification, auquel on assiste. La présence de Grand-Louis Harvey, formidable raconteur, allait ancrer cette dimension ima-

ginaire, voire folklorique (au sens le plus noble de ce terme parfois galvaudé). De quoi parlait-il? De sa lointaine jeunesse comme navigateur, de ses voyages, de la tentation exercée par des femmes rencontrées, de la morale d'autrefois. Il intégrait tout naturellement à son époque une chanson traditionnelle, pour laquelle il donnait un accompagnement visuel d'un fantoche dansant. Dans l'univers recréé par Pierre Perrault, Grand-Louis Harvey apparaît à la fois comme un artisan, doublé d'un aventurier assagi et d'un inimitable prosateur, celui par qui les légendes sont imaginées, racontées et recrées. Mais aussi, Grand-Louis se souvient des secrets de fabrication des goélettes et peut discuter savamment des étapes entre les plans tracés et la construction : « Quand ils font le



Livre de 171 pages comprenant la transcription des dialogues du film *Les voitures d'eau*, de Pierre Perrault. Comparativement au long métrage éponyme, ce livre des Éditions Lidec, coédité avec Radio-Canada et paru en 1969, contient un supplément d'informations utiles pour guider le visionnement et l'étude : une subdivision en dix sections et les annotations de Pierre Perrault, des photographies avec des légendes très précises, et beaucoup de mises en contexte. La couverture du livre reprenait l'affiche du film, montrant une goélette échouée. Ouvrage épuisé. (Collection de l'auteur).



Discussion sur la courbure d'une pièce de bois faite sur mesure pour assurer la direction de la goélette : « pas assez de tonture », se disent les experts avant d'en corriger la forme. Ce documentaire de Pierre Perrault montre comment se manifeste l'expertise : par l'observation, le toucher, mais aussi en soupesant la pièce de bois. Extrait du film *Les voitures d'eau*, de Pierre Perrault. Production et distribution de l'Office national du film du Canada. (Reproduit avec l'autorisation de l'Office national du film du Canada).

L'INDUSTRIE RÉGIONALE FACE AUX MULTINATIONALES

Filmée essentiellement au printemps de 1966 jusqu'au début de 1967, la dernière partie des *Voitures d'eau* nous amène successivement à Lauzon puis à Trois-Rivières pour suivre la grève des débardeurs, qui a eu des répercussions sur tout le monde maritime au Québec, juste avant Expo 67. Deux manchettes sont reproduites dans le film. Le quotidien *La Presse* publiait au printemps 1967 un article de Denis Masse : « 114 navires paralysés de Québec à Montréal », et par la suite titrait : « La grève des débardeurs cause de vives inquiétudes à l'Expo ». Sans vouloir en dévoiler le dénouement, on peut néanmoins reconnaître que la séquence finale tournée sur l'île aux Coudres s'apparente à un plaidoyer, à une accusation contre les autorités fédérales qui, à cette époque, n'ont pas su protéger les ouvriers de l'industrie maritime au Québec face à l'envahissement par d'énormes barges venues d'Angleterre pour s'emparer du contrôle du transport sur le fleuve. Impuissants, démunis, abandonnés, les capitaines de l'île aux Coudres voient leur gagne-pain et leur avenir s'effondrer. D'ailleurs, des séquences tournées durant le projet *Les voitures d'eau* (mais non incluses) allaient se retrouver dans un film subséquent, *Un pays sans bon sens* (1970), véritable pamphlet contre la dépossession et l'acculturation.

UN TERRITOIRE À OCCUPER, AFIN QU'IL NE SOIT PAS CONFISQUÉ

Située au cœur de la région de Charlevoix, la position géographique de ces insulaires était décisive, non seulement pour décupler les possibilités de naviguer, mais aussi pour déterminer leur vocation professionnelle. D'où cette phrase si souvent répétée dans les films et les livres de Perrault – et même dans le titre de son ultime livre – pour expliquer un destin maritime pratiquement inévitable, devenu une partie

tracé, ben ils font les gabarits en même temps! » (Grand-Louis Harvey, cité dans le livre de Pierre Perrault, *Les voitures d'eau*. Transcription du film, p. 41). À la limite, toute cette séquence des *Voitures d'eau* pourrait presque rappeler une scène du téléroman *Les belles histoires des Pays d'en haut*, télédiffusé à la même époque, lorsque des notables du village – comme le notaire Lepotiron

ou encore Alexis Labranche – se réunissaient à la boutique de forge du père Chevron pour échanger sur les affaires municipales. Mais dans *Les voitures d'eau*, ce n'était pas un épisode imaginé par un auteur-scénariste comme Claude-Henri Grignon; c'était bien une portion de la réalité qui était captée, montée et retransmise.



La conception de la goélette résulte de plusieurs séries d'essais et d'erreurs, avant de déterminer le juste milieu : un savant équilibre entre tradition et intuition. Entre 1966 et 1968, l'équipe de Pierre Perrault a filmé pour une dernière fois sur l'île aux Coudres une tradition artisanale de construction navale qui ne s'est pas transmise à la génération suivante. Extrait du film *Les voitures d'eau*, de Pierre Perrault. Production et distribution de l'Office national du film du Canada. (Reproduit avec l'autorisation de l'Office national du film du Canada).

intégrante d'une identité partagée : « Nous autres icitte à l'île aux Coudres, on est nés sur un canot ». Mais comme le montre le film, cette insularité allait provoquer l'isolement politique de cette communauté mal représentée et mal défendue par le gouvernement fédéral de l'époque. Se sentant dépassés par une concurrence déloyale et souvent étrangère, ces navigateurs voient des bateaux de fer venus de l'étranger exécuter leur travail plus vite et à moindre coût. Le plaidoyer du capitaine Joachim Harvey dénonce la mainmise des compagnies comme la Consolidated-Bathurst qui accaparent à la fois une grande partie des droits forestiers, des ressources forestières et des exportations, avec l'approbation des autorités fédérales en place. Face à ces stratégies d'intégration verticale, les revendications des cabotiers étaient pourtant claires :

« Que le gouvernement dise à la CONSOL : "on vous accorde des droits de coupe mais vous allez laisser le transport aux cabotiers de Québec" » (Joachim Harvey, propos retranscrits dans le livre de Pierre Perrault, *Les voitures d'eau*, p. 154).

Constamment, on retrouve dans les œuvres de Pierre Perrault cette volonté de raconter, ou plutôt de laisser les protagonistes se raconter eux-mêmes, mais

aussi de préserver la parole authentique d'ici et en outre le geste d'ici, en l'occurrence, le travail artisanal des constructeurs de goélettes et les navigateurs des compagnies indépendantes de Charlevoix. Le cinéaste peut accomplir cette double mission de préservation par les images captées et les paroles enregistrées simultanément; mais la tradition ne se perpétue pas pour autant, surtout si les événements captés se produisent pour une dernière fois, avant la transition des bateaux de bois vers les bateaux d'acier. Ce savoir-faire sera seulement documenté, archivé, mais non enseigné de bouche à oreille aux générations suivantes; le cinéma le révèle et en préservera la trace. À la fin du film, le capitaine Laurent Tremblay évoque amèrement « l'agonie lente des goélettes ». Pierre Perrault répétera souvent que les titres de ses œuvres sont « dits » par un protagoniste durant ses tournages, donc « entendus » dans ses films. Dans cet univers, la place de la tradition reste centrale, dans une volonté de mythifier cette portion du patrimoine : d'ailleurs, le titre de travail de *Pour la suite du monde* était « *La trace* », comme une manière de suivre une piste évanescence et apparemment perdue pour en faire un récit fondateur d'une collectivité. Ce titre provisoire aurait pu convenir à toute cette trilogie. C'est par ce type de docu-

mentaire que peut s'opérer la mise en patrimoine – ou la patrimonialisation – d'une tradition intangible.

Yves Laberge est sociologue et collabore à *Cap-aux-Diamants* depuis 1993. Il est membre du comité de lecture de sept revues universitaires, dont *Éducation relative à l'environnement (UQAM)* et *The European Legacy Toward New Paradigms*.

Pour en savoir plus :

La plupart des films de Pierre Perrault peuvent être visionnés sur Internet à partir du Canada sur le site de l'Office national du film (ONF). <https://www.onf.ca/cineastes/pierre-perrault/>

Pierre Perrault. *La trilogie de l'île-aux-Coudres*, coffret DVD produit par l'ONF et contenant le film *Les voitures d'eau*. Ce coffret est aussi disponible en VHS.

Pierre Perrault. *Les voitures d'eau*. Montréal, Éditions Lidec et Radio-Canada, 1969, 173 p.

Transcription intégrale du film avec tous les dialogues, des photogrammes et de nombreux commentaires ajoutés par Pierre Perrault.

Pierre Perrault. *De la parole aux actes*. Montréal, L'Hexagone, 1985.

Ce recueil d'essais et d'articles (publiés ou refusés), rédigés à des périodes différentes, résume parfaitement la vision du monde du cinéaste.

Pierre Perrault. *Nous autres icitte à l'île*. Montréal, L'Hexagone, 1999.

Ce livre posthume de mémoires réunit des hommages et des portraits littéraires à propos des gens de l'île aux Coudres.

Laberge, Yves (2003). Le cinéma de Pierre Perrault : une réappropriation symbolique d'un fleuve. *Cap-aux-Diamants*, (74), 48-51.

Sur Internet :

Yves Lever, analyses, commentaires et bibliographie sur le film *Les voitures d'eau*. Excellente source de documentation.

<http://pagesvideotron.com/lever/Films/Voitures.html>

Les voitures d'eau du Québec. Le cabotage artisanal.

<http://goelettesduquebec.ca/gens.html>