

## Stanley Doucette, tout un constructeur de bateau

Julien Doucet

Volume 54, Number 2 (189), August–November 2017

Nos faiseurs de bateaux

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/85941ac>

[See table of contents](#)

---

### Publisher(s)

Musée de la Gaspésie

### ISSN

1207-5280 (print)

2561-410X (digital)

[Explore this journal](#)

---

### Cite this article

Doucet, J. (2017). Stanley Doucette, tout un constructeur de bateau. *Magazine Gaspésie*, 54(2), 28–29.

# Stanley Doucette, tout un constructeur de bateau

L'auteur trace le parcours de ce grand entrepreneur et constructeur de bateau que fut son père, celui que tout le monde appelait « Stanley » !

## ◆ Julien Doucet

Carleton-sur-Mer

### Son apprentissage

Originaire de Cap Sainte-Marie, Nouvelle-Écosse, Jean Stanislas Doucet (1919-2008) ou Stanley, car on l'appelle ainsi dès son jeune âge, commence à travailler dès seize ans. Au Cap on trouve deux *boat shop*, propriétés de Roy Doucette et Herman Doucette, deux frères. Stanley y travaille en 1935-1936.

Après ces deux années intensives dans la construction navale artisanale, Stanley s'engage comme menuisier-charpentier dans la construction résidentielle à Truro. Après quelques mois de travail dans cette petite ville, il est vite retourné à son premier amour, les bateaux. Il part alors pour Halifax dans la grosse *Ship Yard* sur la base navale. À vingt ans, en 1939, Stanley s'inscrit à Yarmouth dans les forces armées canadiennes. À la suite d'une erreur produite lors de son enregistrement, Doucet devient Doucette.

Marié en 1943 à Marguerite-Marie Doucet, Stanley travaille comme *steward* au mess des officiers à Sandy Beach, Gaspé. Après la guerre, le couple s'établit à Saint-Omer chez les beaux-parents de Magrite (son surnom) et à l'été 1947, Stanley décide de se construire un bateau. Il possède un permis de homard et veut gagner sa vie comme pêcheur. Sur le terrain voisin de la résidence à Alphonse Doucet, son beau-père, il commence avec lui et l'aide

de ses beaux-frères, la construction du *Margarita*, un navire de 40 pieds par 10. Après la fin de la saison de pêche, un propriétaire d'usine à poisson de Port-Daniel, Locker Journeaux, décide d'acheter le bateau pour son usine. C'est alors que dès le printemps suivant, Stanley débute une autre construction du même genre, le *Mandine* qui permet

au propriétaire, Valmont Leblanc, de desservir le tourisme à Carleton.

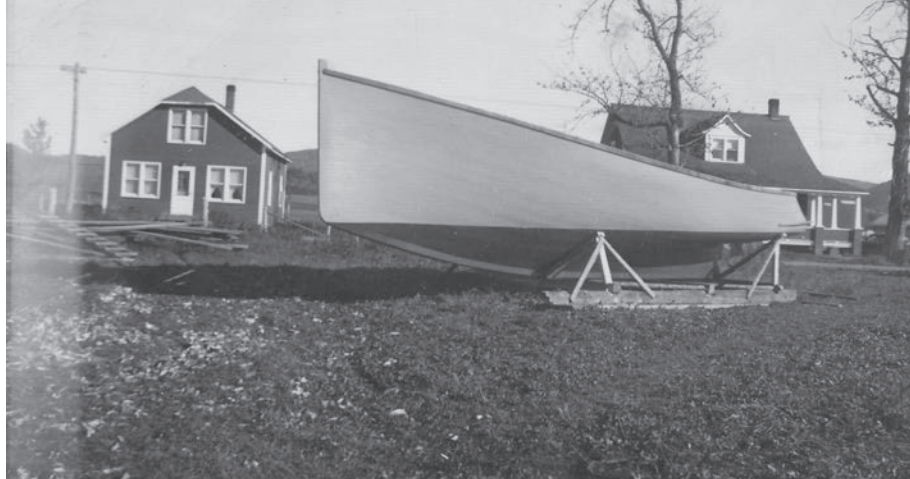
### À la merci des intempéries

De 1949 à 1956, il construit ses bateaux à ciel ouvert, à la merci des intempéries de toute sorte. Il achète un terrain et se construit une maison en 1953. À ce moment, il construit, dans le futur jar-



Stanley Doucette a 55 ans en 1974.

Photo : collection Julien Doucet.



Bateau à Pacifique (Pax) Plante, chef de Police de Montréal dans le jardin à Magrit, 1953.  
Photo : collection Julien Doucet.



Lancement du *SP Bonaventure*, 1963, à bord : Stanley Doucette, Gervais Chouinard, Fabien Brière et Roger Mourand, ces derniers étant des gardes de pêche.  
Photo : Ministère des Pêcheries du Québec.

din à Magrite, un bateau pour le chef de Police de Montréal, Pax Plante, très bien connu. Ce bateau fut expédié à son propriétaire par le chemin de fer. On le mit sur un *flat bed* à la station de Saint-Omer. En 1954, le chantier maritime de Gaspé, à Sandy Beach, engage Stanley comme contremaître pour la construction de chalutiers et de Gaspésiennes pour le Québec. En 1956, il revient à Saint-Omer, décidé d'avoir un toit pour construire, beau temps mauvais temps. Il loue alors près de la gare un bâtiment désaffecté de la compagnie Broom, une ancienne manufacture de manches de vadrouilles et de ballets. Il transporte ses bateaux construits au quai de Saint-Omer sur un traîneau fait de billots et supports, tiré par des chevaux ou un tracteur. Face à cette contrainte, Stanley loue un garage à Roméo Allard, à proximité du quai, de sorte qu'il n'a qu'à traverser le chemin

du Roi (route 6) pour qu'après quinze minutes, le bateau soit à l'eau. C'est durant cette période qu'il construit des traversiers pour les touristes à Percé. Les frères Rodolphe et James Méthot lui ont acheté quatorze embarcations pour faire le tour de l'île Bonaventure.

### **Le Chantier maritime S. Doucette et Fils Inc.**

En 1960, Stanley subit un grave accident. En construisant un bateau pour les bateliers de Percé dans l'atelier de Roméo Allard, il perd son œil gauche. Au printemps 1961, avec la tête sous des pansements, il gère la construction de son chantier maritime car il a des contrats à finir. Pour ce faire, il pourra compter sur des charpentiers artisans de marine de la Nouvelle-Écosse, les Comeau, Surette.

De 1962 à 1970, complétant ses commandes, il construit des patrouil-

leurs pour le ministère des Pêcheries du Québec, le *SP Bonaventure*, le *SP Saguenay* et le *SP Madelinot*. Il construit aussi quelques voiliers et des bateaux à faible tirant d'eau pour la pêche aux coques. En 1973, il forme une compagnie avec ses enfants et il agrandit le chantier. On passe aux embarcations de plus grand tonnage grâce à des contrats qu'il obtient des gouvernements provincial et fédéral. Plusieurs cordiers, palangriers, homardiens, chalutiers et pétoncliers sont construits au Chantier maritime S. Doucette et Fils Inc. La construction de ce type de bateaux sera en chêne rouge et gris, un bois précieux qu'il se procure en Nouvelle-Écosse.

Le problème du début des années 1956-57 revenait, les bateaux étant plus gros, plus de tirant d'eau, il fallait donc les transporter entre le chantier et là où il y avait de l'eau, le quai de Carleton. Ça nécessitait une remorque avec poutre d'acier, une escorte policière et souvent Stanley devait s'assurer qu'aucun fils électrique ou téléphone ne nuise durant le parcours.

Dans les années 1985-87 la fibre de verre est apparue. Ce nouveau matériau, plus léger et exigeant moins d'entretien, devient populaire chez les pêcheurs côtiers et hauturiers, ce qui produit un ralentissement pour la construction de coques en bois et d'acier.

Au printemps 1989, le chantier termine un pétonclier de 35 pieds pour Baie Trinité, le *Lady Élise C*, qui sera le dernier bateau à sortir du chantier. Le moratoire sur la pêche à la morue en 1992-1993 frappe durement l'industrie de la construction navale. En 1996 les bâtiments sont vendus à Normand, son fils cadet. Celui-ci transforme alors la *shop à bateau* (comme on disait) pour une *shop à vieux*, soit la très belle résidence pour personne âgées « Chez Stanley » sise dans un magnifique paysage au bord de l'eau. Aujourd'hui, on trouve encore plusieurs de ses bateaux naviguant allègrement, sur les côtes du Québec maritime. ♦