

# Éloi Perron

## La mémoire des navigateurs de l'île aux Coudres

Par Michel Sacco

J'ai rencontré le capitaine Éloi Perron pour la première fois devant le musée Les Voitures d'eau, où nous nous étions donné rendez-vous en juin 2012. Le grand gaillard de 90 ans m'a guidé à l'intérieur de ce musée qu'il a construit petit à petit de ses propres mains au début des années 1970. À l'époque où les goélettes du Saint-Laurent désarmaient les unes après les autres et liquidaient tous leurs équipements, Éloi Perron a récupéré les pièces de charpente des navires pour construire le bâtiment qui abrite aujourd'hui une riche collection d'artéfacts. Devant un vieux poêlon en fonte, il me raconte que, les jours de brume, il fallait payer quelqu'un avec un 10 onces d'alcool pour qu'il vienne tambouriner sur la poêle au bout du quai, guidant ainsi les goélettes à bon port. Un signal de brume des plus artisanaux, mais qui n'étonnait personne à une époque où les habitants de l'île aux Coudres vivaient sans électricité ni service de traversier pendant tout l'hiver.

Au milieu d'une collection de chaloupes et de canots trône la pièce de résistance du musée, la goélette **Mont St-Louis**. M. Perron en fit l'acquisition en 1951 pour la revendre plus tard. En 1970, la goélette reste en rade au chantier de l'île aux Coudres. Éloi Perron en offre 50 \$ à son propriétaire, bien heureux de s'en débarrasser. Le bateau est tiré au sec en face du motel nouvellement bâti pour attirer les touristes. Ce sera l'acte fondateur du musée Les Voitures d'eau pour lequel M. Perron récupère tout l'armement d'une flotte en train de disparaître: moteurs, gréements, équipements de navigation, pièces de charpente. Son frère Gabriel se charge de



Éloi Perron photographié en 2012 au musée Les Voitures d'eau.

Michel Sacco

construire des maquettes de goélettes. La **Mont St-Louis**, construite sur l'île en 1939, sera la première goélette conservée dans un musée. Elle est aujourd'hui l'une des trois dernières que le public peut visiter au bord du Saint-Laurent.

Alors que je le complimente sur son ingéniosité de bâtisseur/récupérateur, Éloi Perron me présente ses deux mains devant lui. «J'ai travaillé 77 ans avec mes mains... Quand on est bâtisseur, le cerveau n'arrête jamais.» Toute une vie résumée en quelques mots.

### Matelot à 11 ans

Orphelin dès l'âge de 8 ans, le jeune Éloi embarque avec son beau-père Théodore Desgagné en 1934 à bord du **Château-Richer**, une goélette à voile. Sa famille n'a pas les moyens de l'envoyer à l'école; il devient matelot dès l'âge de 11 ans. Il n'existe à l'époque que deux métiers pour gagner sa vie sur l'île aux Coudres: cultivateur ou navigateur.

Les goélettes étaient alors vitales pour l'économie de l'île; elles assuraient la livraison des pommes de terre, qui représentaient 90 % de la production locale. Contre le vent d'ouest, il fallait plusieurs marées pour parvenir à Québec en louvoyant, tout en

prenant soin de choquer les voiles lorsqu'une risée faisait monter l'eau sur le pont au risque de noyer les cochons enfermés dans les cages en pontée. Le vieux bateau «se tordait dans la grosse vague comme un accordéon», obligeant l'équipage à pomper toutes les deux

### Naviguer pour survivre

La précarité des conditions de navigation sur de vieux navires en fin de vie fait la vie dure aux équipages. Pour éviter que sa femme ne s'asphyxie dans son sommeil avec les gaz d'échappement du vieux moteur

est à la peine quand la mer se lève, le bordé s'entrouvrant sous la pression de la cargaison. Pompe de cale en panne devant Saint-Irénée, moteur noyé dans l'eau, on écope à la main avec la force du désespoir. Le bateau s'échoue à 400 pieds du quai, l'équipage a de l'eau



La goélette **Mont St-Louis** conservée à l'île aux Coudres.

heures, jour et nuit, même au port, pour garder les cales au sec. Au printemps, la goélette demeurait dans le port de Québec tout le temps nécessaire à l'écoulement de sa cargaison, ce qui pouvait prendre jusqu'à un mois complet. Sur le chemin du retour, le **Château-Richer** livrait les commandes passées par les insulaires, à bout de réserve après un hiver sur une île dépourvue du moindre magasin. La saison de navigation continuait avec un voyage à l'île Verte pour charger les harengs qui servaient à engraisser les terres. Une entente tacite liait cultivateurs et navigateurs. La livraison des barriques de poissons garantissait aux capitaines des goélettes l'obtention du contrat de transport de la prochaine récolte.

installé dans la cabine, Théodore Desgagné envoyait régulièrement le jeune Éloi la réveiller pendant la nuit. Le pont graissé de goudron pour limiter les infiltrations, la marchandise recouverte de prélat pour la protéger des voies d'eau, le **Château-Richer** est à bout de souffle.

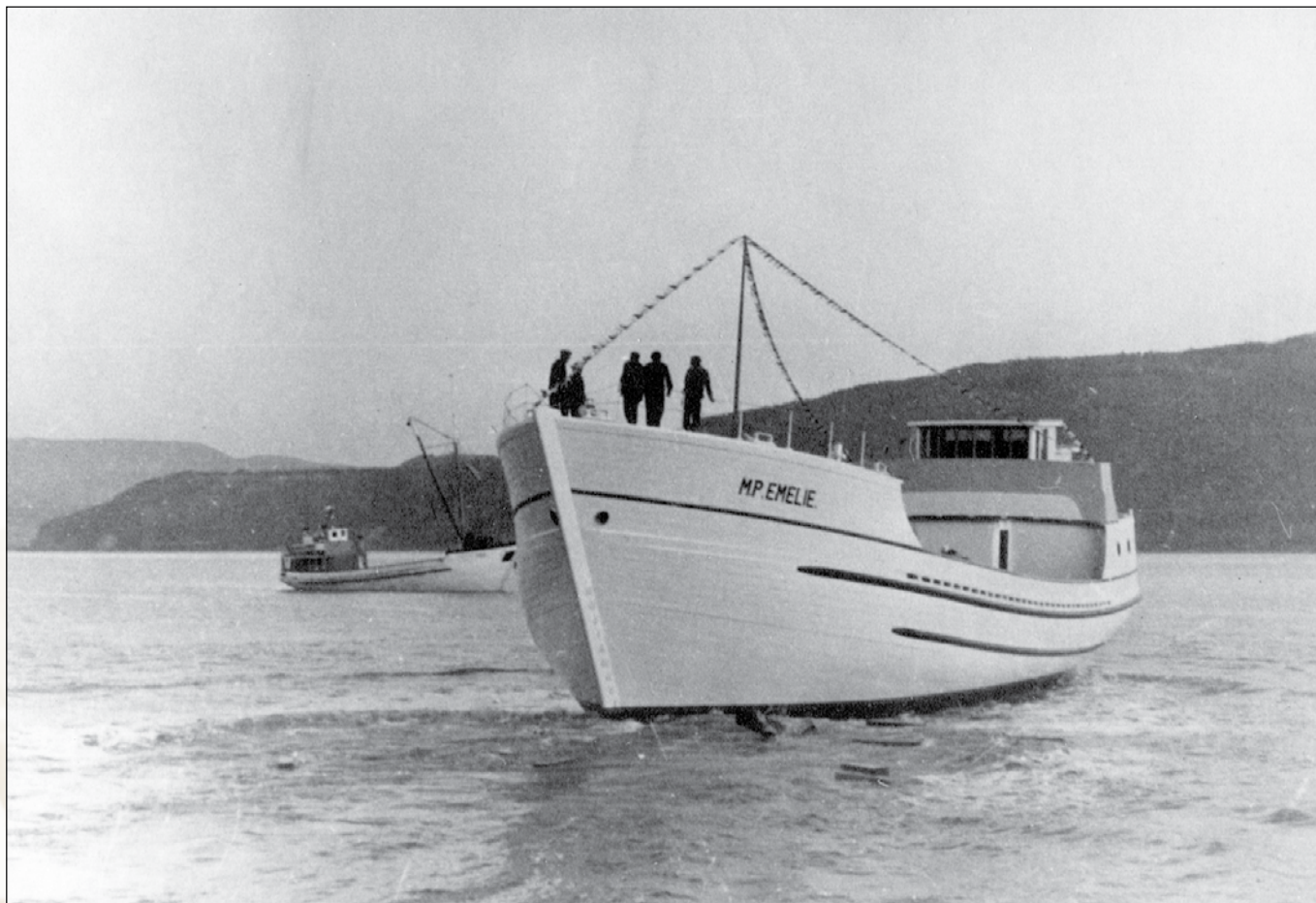
Pour le remplacer, la famille fait l'acquisition en 1935 du **H.C. Marchand**, un petit bateau de 45 pieds acquis à Deschaillons et doté d'un moteur de 36 CV.

Dans la saison morte, l'équipage tente de joindre les deux bouts en récupérant des vieux métaux pour les revendre à la ferraille. Après la tournée des rangs et des garages, on vide dans la cale les trouvailles entassées dans un camion de location. Parfois chargé au delà du raisonnable, le **H.C. Marchand**

jusqu'à la ceinture, mais le **H.C. Marchand** est sauvé. «Notre bateau faisait partie de la famille, c'était lui qui nous faisait manger», se rappelle M. Perron.

Afin de trouver du fret tout au long de la saison de navigation, la famille décide de se lancer dans le transport du bois. Le moteur du **H.C. Marchand** est installé dans une vieille goélette, le **Sainte-Rita**, acquis en 1939 pour 200 \$ à Petite-Rivière-Saint-François. «Ce n'était pas cher, mais elle ne valait pas plus et elle prenait l'eau comme un panier. On pompait 3 500 coups à l'heure. Un désastre. La queue de la pompe reluisait comme notre montre bracelet», raconte M. Perron dans ses mémoires. Il continue dans la même langue savoureuse: «On pompait la mer et les poissons.» Le vieux bateau qui peut charger





Collection Éloi Perron

Lancement de la goélette de 120 pieds **MP. Émélie** en 1957 à l'île aux Coudres. À gauche, le **T.B.É.** vient la remorquer.



Collection Éloi Perron

Banquet familial à l'occasion du lancement de la goélette **MP. Émélie**. M. Perron est au centre, le charpentier Paul Mailloux se trouve à sa gauche.

75 cordes de bois de pulpe passe lui aussi bien près de finir au fond du fleuve avant son désarmement en 1941.

#### La construction du **T.B.É.**

Las de trimer sur des bateaux à bout d'âge, les frères Perron convainquent en 1936 leur beau-père Théodore Desgagné de se lancer dans la construction d'une goélette neuve. La suite de l'histoire a l'air d'une chronique sortie tout droit du XIX<sup>e</sup> siècle...

Durant cinq hivers successifs, les frères Perron traversent le fleuve en canot tous les lundis pour aller passer la semaine à bûcher le bois nécessaire à la construction de la future goélette. Une fois parvenus sur la rive nord, les hommes allument un feu pour





Collection Éloi Perron

Éloi Perron s'essaie à la construction de «chaloupes en tout genre». La construction de canots automobiles prend l'air d'un simple amusement.

signaler à leur famille sur l'île qu'ils sont à bon port. Les insulaires répondent à leur façon: un feu et tout va bien, deux indiquent un problème, un troisième donne le signal pour aller chercher un docteur de toute urgence.

Sur la montagne du Cabaret à Baie-Saint-Paul, il faut déterrer les racines des arbres pour dénicher celles qui ont la bonne courbure pour fabriquer les membrures. Une fois les troncs sortis du bois à cheval ou à force de bras, il reste à trouver le moyen de leur faire dévaler la pente jusqu'au bord du fleuve, parfois même de faire passer les billes par-dessus la voie ferrée. La dernière étape consiste à remorquer tout ce bois à l'île sur la grève où sera construite la goélette. Une vie de labeur qu'on a bien de la peine à s'imaginer aujourd'hui. «Une chose qu'on peut dire, c'est qu'on n'avait pas le temps de

faire du sport» lance à la blague M. Perron.

La construction du **T.B.É.** débute au printemps 1940; «T pour Théodore le beau-père, B pour Benoît mon frère et É pour Éloi.» La coque de 90 pieds est assemblée sans un seul outil électrique, pour la bonne raison que l'île aux Coudres ne sera reliée au réseau électrique qu'en 1954. Les perçages des boulons de 40 à 60 pouces de long se font avec des tarières tournées à force de bras. Le **T.B.É.** est lancé en avril 1942 avec un moteur d'occasion.

Les difficultés de financement pour boucler le budget de construction et l'achat de la motorisation sont récurrentes pour

la plupart des familles de navigateurs. Les banques financent les emprunts à des taux élevés qui grèvent la rentabilité des opérations. Bien souvent, lorsque le bateau est enfin libéré de sa dette, sa vie utile s'achève. Il ne reste plus qu'à s'en départir à vil prix pour le remplacer. Dans ces conditions difficiles, la coutume veut que les familles s'entraident volontiers pour aller bûcher le bois de construction et parvenir à joindre les deux bouts.



Collection Éloi Perron

Ci-contre et en fond: la construction de la goélette **T.B.É.** sur la grève de l'île aux Coudres au début des années 1940.

## Naviguer sur le fleuve et courir après les chargements

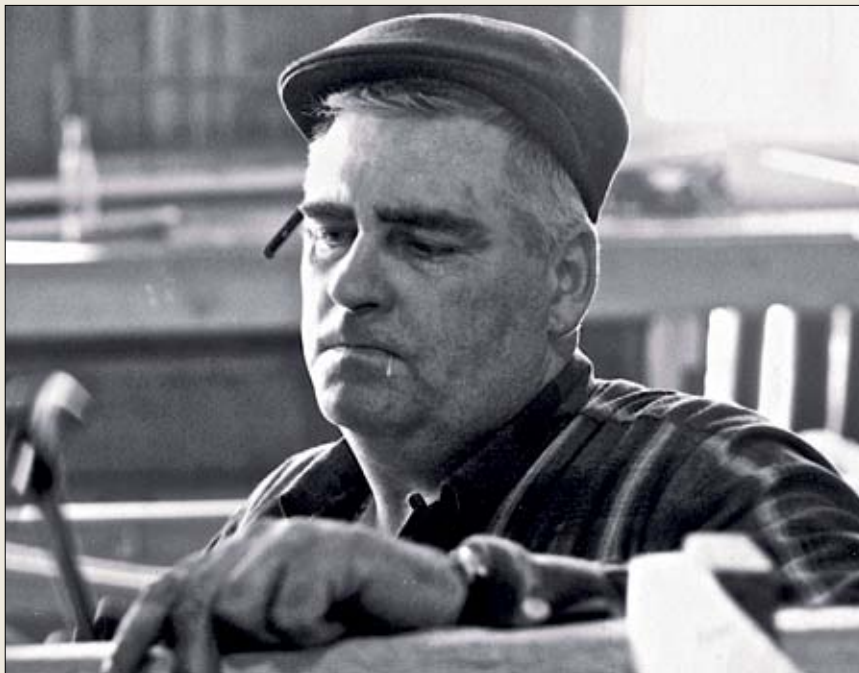
Sur le fleuve, la vie n'est guère plus facile. Privés de radar dont ils ne pourront s'équiper que vers la fin des années 1950, les capitaines des goélettes font du sang de cochon. Ils pilotent avec les signaux de brume et le plomb de sonde. «[...] très souvent, ce sont les anges du ciel qui venaient nous aider», aime à répéter Éloi Perron. Il faut du doigté pour manœuvrer les goélettes, le plus souvent sous-motorisées et surchargées. On franchit les barres de courant en serrant les fesses de peur que le bateau ne vienne à se mettre en travers. Et dans le mauvais temps, les carènes enfoncées dans l'eau presque jusqu'au plat-bord offrent une proie facile aux vagues qui bousculent facilement les billes de bois par-dessus bord. «On faisait manœuvrer les bateaux avec très peu de pouvoir. On était au maximum des forces de nos installations», se rappelle M. Perron.

Les artisans du transport fluvial doivent sans cesse redoubler d'efforts pour tenter de suivre le rythme toujours plus exigeant imposé par les industries du bois. En plus des journées de navigation éreintantes, les patrons passent des heures au radio-téléphone pour dénicher des contrats de transport et éviter de naviguer à lège. Des journées interminables et des nuits où l'on tombe de sommeil à la barre.

En 1951, la famille Perron met en service une seconde goélette, la **Mont St-Louis**, dans l'espoir d'améliorer la rentabilité de l'entreprise. Elle réussit également à négocier au meilleur prix la remotorisation du **T.B.É.** avec la compagnie Caterpillar. Mais Éloi Perron comprend vite que les petits navires n'ont plus d'avenir sur le Saint-Laurent. En 1956, il se lance avec ses frères dans la construction d'une grosse goélette de 120 pieds, la **MP. Émélie**. M pour son fils Michel, P pour son papa Polycarpe et Émélie en hommage à sa mère. Le bateau est lancé à l'île

aux Coudres au printemps 1957. M. Perron évoque avec admiration le travail du maître charpentier Paul Mailloux: «C'était un homme surnaturel dans l'adresse. Il taillait le bois d'une manière incroyable. Il n'y avait pas un morceau qui ne faisait pas à la place où il allait. On regarde ses bateaux, on dirait que c'est construit dans un moule.»

La **MP. Émélie** tient ses promesses. Elle peut charger 500 tonnes de fret tout en filant à bonne allure. Elle est dotée de solides mâts de charge et de larges écoutes qui facilitent la manipulation des marchandises. Elle élargit aussi le rayon d'action de l'entreprise familiale, qui peut désormais aller chercher des chargements sur la Côte-Nord et en Gaspésie. À la même époque, les navigateurs



Éloi Perron en 1965. «J'ai une incroyable facilité pour le travail du bois. C'est comme s'il me parlait.»

de l'île aux Coudres cherchent à se doter de nouvelles facilités en ouvrant un chantier naval sur l'île. Rapidement, l'entreprise tourne court et le chantier croule sous les dettes. Éloi Perron et 13 autres navigateurs de l'île mettent alors sur pied une coopérative de 120 membres pour sauver des installations si précieuses pour la communauté maritime locale. M. Perron demeurera pendant 15 ans l'administrateur bénévole du chantier. Celui-ci sera plus tard cédé à la famille Hamel, qui le revendra ensuite à son propriétaire actuel, le Groupe Océan.

## La fin d'une époque

Lorsque les papetières décidèrent de s'approvisionner en Abitibi plutôt que sur les bords du Saint-Laurent, elles portèrent le coup de grâce à de petites entreprises familiales déjà fort malmenées par les mutations économiques et le développement du réseau routier. Après 15 ans de service, la **MP. Émélie**, encore en fort bonne condition, est vendue à regret en 1974. Son moteur est transféré sur un bateau en acier, le **Gilani**, qui est vendu à son tour en 1978. L'entreprise de la famille Perron met ainsi un terme à 42 saisons de navigation où elle aura accumulé plus d'expérience que de capital. Elle se consacrera par la suite sur ses activités hôtelières.

Échouée dans la rivière du Gouffre à Baie-Saint-Paul, la **MP. Émélie**, rebaptisée **L'Accalmie**, servira pendant des années à inspirer peintres et photographes de passage. Un incendie a achevé l'épave l'hiver dernier sur la grève.

En 2005, à l'âge de 82 ans, Éloi Perron s'est à nouveau retroussé les manches pour faire une grande toilette à la **Mont-St-Louis** et la préserver des outrages du temps. Avec la même fierté des capitaines de l'île aux Coudres qui lançaient leurs goélettes fraîchement repeintes au

printemps, il a pris soin de restaurer une dernière fois la vieille dame aujourd'hui âgée de 76 ans. Comme un dernier hommage à tous ces caboteurs qui ont contribué à bâtir villes et villages le long du Saint-Laurent. Et à tous ces artisans navigateurs, qui savaient parfois à peine lire et écrire, mais qui, à l'image d'Éloi Perron, avaient du génie au bout de leurs mains.

## Bibliographie

*Goélette de l'île-aux-Coudres* (1981)  
*Les mémoires du capitaine Éloi* (2007)  
Éloi Perron, Éditions du Bien public.





Michel Sacco

Le musée a été construit avec des éléments de charpente de goélettes. Si la présentation est des plus artisanales, la collection vaut le détour.

**VSW**  
**VACANCES SOUS VOILES**  
 • DEPUIS 2004 •

LOCATION DE VOILIERS SANS ÉQUIPAGE  
 ET CROISIÈRE TOUT INCLUS DANS  
 LES ÎLES VIERGES BRITANNIQUES

Distributeur des voiliers HANSE dans les Caraïbes et au lac Champlain ainsi que des catamarans BALI fabriqués par CATANA  
 INFORMEZ-VOUS SUR NOS PROGRAMMES D'ACQUISITION ADAPTÉS À VOS BESOINS

**Hanse**

**BALI**  
 CATAMARANS  
 CATANAGROUP

Vacancesousvoiles.ca • 514-994-9142 • info@vsbvi.com