

# UN PREMIER FESTIVAL DU BATEAU CLASSIQUE DANS LE VIEUX-PORT DE MONTRÉAL

Texte et photos de Michel Sacco

**Bunty**, la chaloupe de cèdre de 12 pieds de Richard Harding, était certes la plus petite embarcation présente à la première édition du Festival du bateau classique de Montréal, mais elle n'était pas pour autant la moins intéressante. Son histoire débute en 1921 sur le lac Manitou dans la région de Sainte-Agathe. La jeune Margaret Cleghorn l'avait alors reçu en cadeau d'anniversaire. À l'époque, les jeunes filles ne devaient pas avoir peur des monocylindres que l'on démarrait en poussant d'un geste vif le volant d'inertie, la fameuse *flywheel* monumentale qui équipait alors tous les moteurs marins. Le monocylindre à deux temps de **Bunty** est un authentique St. Lawrence Engine. Sorti en 1920 des ateliers de Brockville, ce type de mécanique était fabriqué pour les bateaux de pêche qui commençaient tout juste à l'époque à faire la transition vers le moteur à explosion. Une mécanique rudimentaire et simplissime, dépourvue de point mort, qui affiche encore une santé rutilante et vous arrache un sourire dès qu'elle se met à tourner. En 1943, le père de Richard Harding a acheté **Bunty** pour 50 \$. J'ignore si l'on peut considérer que c'était alors une bonne affaire, mais il fallait d'abord renflouer **Bunty** qui gisait au fond du lac Manitou avec son St. Lawrence Engine toujours à bord. **Bunty** n'a pas beaucoup voyagé puisqu'elle a passé toute son existence sur le même lac des Laurentides, mais elle a eu néanmoins la chance de tomber en de bonnes mains. Celles

de Richard Harding bien sûr, qui prend soin aujourd'hui de ce jouet d'enfant avec un plaisir évident, mais auparavant dans celles d'Ernest Therrien, le charpentier de marine qui l'a construite en 1921.

Pas moyen d'en savoir beaucoup plus sur ce constructeur installé alors à Tétreaultville – devenu aujourd'hui un arrondissement de l'est de Montréal – qui semble avoir été l'un des premiers artisans impliqués dans la



construction de bateaux de plaisance au Québec. On lui doit notamment la regrettable **Aphia** (disparue dans un incendie à l'île Perrot), une magnifique unité de 48 pieds construite en 1907. Comme s'ils voulaient d'une certaine façon saluer la mémoire de ce pionnier mal connu de la navigation de plaisance locale, Elizabeth et Dave Sinclair



sont venus de Merrickville pour amarrer **La Vagabonde** dans le vieux port de Montréal. Leur joli croiseur de 35 pieds, bordé de cèdre sur des membrures de chêne, a lui aussi vu le jour à Tétreaultville dans l'atelier d'Ernest Therrien.

Le bonheur et la surprise de découvrir des unités classiques québécoises, dont on ne connaissait souvent même pas l'existence, est à porter au crédit de Simon Lebrun, pilote du Saint-Laurent, et à son équipe de bénévoles à qui l'on doit l'organisation de cette



Le Chris Craft *Allez*, un *fast commuter* lancé en 1930. Le bateau est aujourd'hui amarré sur la rivière Richelieu.

première édition du Festival du bateau classique de Montréal qui s'est tenu du 21 au 23 août dernier. Une cinquantaine de propriétaires venus à proportion égale des États-Unis, de l'Ontario et du Québec ont accepté l'invitation de cette équipe de passionnés qui souhaite inscrire Montréal sur la liste des rassemblements nord-américains d'amateurs de bateaux classiques. Il leur aura fallu beaucoup de conviction et d'enthousiasme pour réussir à installer des appontements dans le bief qui sépare les deux premières écluses du canal de Lachine et y amarrer la trentaine d'embarcations en exposition à flot.

La qualité des unités présentées, la convivialité de l'organisation ainsi que la présence d'un bon nombre d'exposants et d'artisans spécialisés sur le quai adjacent ont contribué à faire de cette première édition un franc succès. Les organisateurs estiment que le festival a attiré 30 000 visiteurs sur le site. Exploiter le remarquable potentiel du vieux port de Montréal pour les rassemblements nautiques tout en fournissant aux propriétaires le prétexte d'une croisière à destination de Montréal, l'idée ne manque pas de pertinence et elle continuera certainement de faire son chemin dans les années futures.

Pour Jacques Ribot, un Grenoblois d'origine installé dans la région d'Ottawa, l'occasion était belle de venir présenter *Nemesis*, son Chris Craft de 1940 qu'il a entièrement restauré. «J'ai toujours voulu venir au centre-ville de Montréal en bateau» me dit-il en me tendant un verre de pastis. Ils sont comme ça les propriétaires de bateaux d'époque; ils savent prendre le temps de vivre, naviguent volontiers en flottille, rarement à plus de 7 nœuds, et ils pourraient vous parler pendant des heures «des 5 000 vis retirées pour démonter le bordé et remplacer 19 membrures».





Richard Harding à bord de **Bunty**, une chaloupe de 12 pieds construite par le charpentier montréalais Ernest Therrien en 1920. La barre déportée sur le plat-bord constitue une solution astucieuse pour dégager de l'espace dans le cockpit.

Ces plaisanciers qui font de la navigation un véritable art de vivre, et pour lesquels le souci du détail et de l'authenticité constituent autant de règles à respecter, sont finalement bien plus que des navigateurs du dimanche. Il serait plus juste de les présenter comme de véritables collectionneurs, conscients de la responsabilité qui leur incombe de préserver des objets rares.

Louis Gagnon, copropriétaire du Chris Craft **Allez**, est l'un de ceux-là. Pour cet ancien entrepreneur spécialisé dans la restauration d'unités en bois, posséder et entretenir un

bateau classique représente une véritable vocation. Pendant 12 ans, il a rêvé de faire l'acquisition de ce *fast commuter*<sup>1</sup> de 48 pieds lancé en 1930. **Allez** avait été abandonné en Floride après le décès de son précédent propriétaire; Louis l'a rapatrié au Canada et a consacré quatre années à sa remise en état. Le résultat est irréprochable et la démarche de restauration n'aurait pas été désavouée par un conservateur de musée. Louis Gagnon a retrouvé toute la documentation et les plans relatifs à la coque 6000, dont **Allez** est bien le nom original, au Mariners Museum en Virginie où Chris Craft a déposé tous ses fonds d'archives. Il a réussi à documenter assez précisément l'histoire et la construction de ce *commuter*, premier d'une série de seulement sept unités, le

1. Les *commuter* étaient en quelque sorte des limousines qui faisaient la navette entre les propriétés de Long Island et le quartier des affaires à Wall Street.

Découvrez ce que plusieurs plaisanciers connaissent déjà. Les produits Glass Shield, Division Nautique, une gamme complète de produits éprouvés depuis plus de 30 ans pour tous vos besoins en eau douce ou en eau salée.

The advertisement features a large image of a white boat's hull cutting through blue water. In the bottom left corner, there is a circular logo for 'glass shield' with the text 'PEINTURE INDUSTRIELLE HAUTE PERFORMANCE' and 'DIVISION NAUTIQUE'. In the bottom right corner, there is a grid of nine small images showing various boats and marine equipment. To the right of the grid, the text 'SOLUTIONS DE PEINTURE POUR L'INDUSTRIE NAUTIQUE' is written vertically. At the bottom right, the contact information '1-800-361-6652' and 'www.glass-shield.com' is provided.





L'équipage du Runabout **Sea Biscuit** (1953) ne manquait pas d'élégance.



Le Launch de 24 pieds **Xanadu**. Lancé en 1922, il s'agit de l'une des plus anciennes unités présentées pendant le Festival.



Plusieurs propriétaires sont venus des Etats-Unis pour participer à ce premier Festival du bateau classique. Ici, le runabout de 22 pieds **Whitecaps**, un Chris Craft datant de 1947.

haut de la gamme du chantier Chris Craft à cette époque. Pour retrouver les détails du mobilier et les restituer à l'authentique comme au jour du lancement, Louis s'est parfois aidé de photographies anciennes. Une démarche de collectionneur méticuleux qui n'a rien laissé au hasard, ni fait de compromis. Le bâton en bois gradué qu'il plonge dans le réservoir pour vérifier le niveau d'essence en est un merveilleux exemple. «À l'ancienne!» me lance-t-il avec

un clin d'œil. Il n'était pas question d'installer une jauge dans le réservoir, pour la bonne raison que le bateau n'en possédait pas en 1930. Au dire de l'un des exposants, Jean-Pierre Fournel, un charpentier de marine de Verchères spécialisé dans la restauration de bateaux de bois depuis plus de 20 ans, le goût pour les unités classiques, et plus particulièrement pour les runabouts, est une nouvelle mode à laquelle succombe volontiers les baby-boomers pour satisfaire un

rêve de jeunesse. Il a vu plusieurs de ses clients délaissé leur croiseur en fibre de verre pour se mettre à la recherche d'un canot automobile d'époque à restaurer. Ce nouveau Festival du bateau classique de Montréal tombe donc à point et devrait profiter dans les années futures d'une conjoncture favorable. L'avenir des bateaux classiques n'a finalement jamais été aussi prometteur.

## Les bateaux de la Nouvelle-Écosse ... ... construits pour la mer !



Visitez-nous au  
**Nova Scotia In-Water Boat Show**  
du 23 juillet au 25 juillet, Halifax, Nouvelle-Écosse

Embarquez à bord des bateaux construits dans les  
Maritimes et rencontrez les constructeurs.



Découvrez la Nouvelle-Écosse. Planifiez votre visite !

[www.nsboats.com](http://www.nsboats.com)



## Pro ClassiQ, le runabout réinventé d'Yves Bouchard

La passion du runabout des années 1930, Yves Bouchard l'a connue pour la première fois en 2002 à Clayton dans l'État de New York où l'Antique Boat Museum organise chaque année un salon à flot très couru par les amateurs de vieille marine du monde entier. Pour ce natif de l'île aux Coudres, la construction navale a quelque chose de naturel. «Tous les vieux navigateurs et charpentiers de marine de l'île ont disparu. C'était si important chez nous autrefois cette vie maritime. Lorsque j'ai appris que mon propre grand-père avait dessiné et construit un canot pour mon père, j'ai eu envie à mon tour de fabriquer des bateaux», se rappelle ce professeur de techniques d'usinage.

À son retour de Clayton, Yves Bouchard fabrique une demi-coque de runabout avec l'idée d'en faire un jour un bateau. Un résident du lac Beauport lui en fournit l'occasion. Ce riverain souhaite toutefois un bateau équipé d'une turbine pour naviguer plus facilement dans les faibles profondeurs d'eau. Un runabout propulsé par une turbine, une hérésie pour les amateurs de canot automobile de la belle époque. Une hérésie qui se révélera finalement une excellente idée.

Le premier bateau est terminé en 2005 et donne entière satisfaction à son propriétaire. Les essais sur le fleuve en aval de Québec sont aussi particulièrement concluants. Yves a fabriqué deux charpentes au moment de sa première commande. La seconde unité ne sera terminée qu'en 2008 et exposée pour la première fois au Salon nautique de Québec en 2009 où elle attire l'attention. C'est ce même bateau que nous avons découvert à l'occasion du Festival du bateau classique de Montréal.

Le Pro ClassiQ est bien un runabout entièrement construit en bois et dont les lignes



Difficile de deviner que la structure du Pro ClassiQ est en contreplaqué; les appliqués d'acajou n'en laissent rien deviner.

reprennent l'esprit des canots automobiles de la région des Mille Îles. Si l'habillage est très classique, la mise en œuvre utilise des techniques contemporaines. La charpente axiale et transversale (quille et membres) est faite de chêne blanc, la meilleure essence que l'on puisse utiliser pour ce type de structure. Pour réaliser la coque, Yves a délaissé le bordé classique et plutôt choisi d'assembler deux plis de contreplaqué de 6 mm collés dans l'époxy de chaque côté de la charpente de chêne. La carène est recouverte de fibre de verre laminée également dans l'époxy pour accroître la rigidité de la structure. Comme il fallait conserver à cet hybride l'aspect classique que les amateurs attendent de lui, on a rajouté sur la coque (au-dessus de la flottaison) un bordé d'acajou de 6 mm. Cet appliqué décoratif, comme le désigne Yves Bouchard, n'est pas du contreplaqué mais bien de l'acajou massif débité en feuilles et refendu en planches de la largeur d'un bordé traditionnel. Cette même peau d'acajou sert au revêtement du pont et à la réalisation des aménagements du cockpit. Les couches de vernis apportent la subtile touche finale conforme à la tradition.

La rigidité de la coque en contreplaqué, tout comme son sérieux échantillonnage, contribue à faire du Pro ClassiQ un bateau extrêmement rigide capable d'encaisser les chocs des vagues à haute vitesse. Nous avons pu nous en rendre compte à l'occasion de l'excursion organisée juste avant l'ouverture du Festival, entre Montréal et les îles de Verchères. Ce runabout de 21 pieds traverse les vagues comme une véritable torpille et la rigidité de sa structure permet de l'équiper d'une très puissante motorisation. Le moteur Oldsmobile 455 de 400 CV installé à l'arrière emporte le Pro ClassiQ et ses quatre passagers à 35 nœuds; avec seulement une personne à bord, l'animal flirte avec les 45 nœuds.

L'utilisation de la turbine, qui fait grimacer les puristes, n'est pas étrangère à ces performances. Elle permet d'installer le bloc moteur plus bas qu'avec une transmission en ligne, ce qui abaisse le centre de gravité et améliore d'autant la stabilité dans les vagues. L'autre avantage de la turbine est de permettre de repousser le moteur complètement à l'arrière pour offrir plus d'espace et de confort dans le cockpit. L'installation de cette turbine a néanmoins causé bien des difficultés à Yves Bouchard. Elle venait bouleverser la répartition des poids par rapport à un moteur central et posait de nombreuses difficultés techniques, notamment pour élaborer les détails du circuit d'admission d'eau sur la carène.

Yves Bouchard a fini par trouver les réponses techniques aux nombreuses questions soulevées par la construction d'un canot automobile d'époque aussi puissamment motorisé. Il est tellement satisfait du résultat qu'il souhaite démarrer maintenant la production d'une petite série à l'île aux Coudres.

Adrénaline Sports se propose de distribuer le produit au Québec et un agent ontarien veut couvrir le territoire nord-américain.



**MariaM**, le runabout dessiné et construit par Yves Bouchard, peut filer à plus de 45 nœuds. Yves a rajouté un peu plus de volume sur l'avant de la carène qu'on le faisait habituellement sur les runabouts d'époque.

- Longueur: 6,47 m
- Largeur: 1,97 m
- Tirant d'eau: 0,30 m
- Déplacement: 1 580 kg
- Motorisation: de 350 à 500 CV
- Prix: 150 000 \$

[www.proclassiq.com](http://www.proclassiq.com)