

Construire des bateaux

Jean-Marie Fallu

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

Nos faiseurs de bateaux

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/85932ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Musée de la Gaspésie

ISSN

1207-5280 (print)

2561-410X (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Fallu, J.-M. (2017). Construire des bateaux. *Magazine Gaspésie*, 54(2), 3–7.

Construire des bateaux

Dans ce pays maritime qu'est la Gaspésie, la construction de bateaux revêt une grande importance et cette tradition de faiseurs de bateaux remonte à très longtemps. Avant qu'on puisse compter sur un réseau routier convenable, la Gaspésie ne sera accessible que par la mer. Ainsi, le bateau s'avère pour le Gaspésien le seul moyen de se transporter d'un lieu à l'autre et d'assurer sa survie grâce à la pêche. D'où vient cette tradition de construire? Comment s'est développé dans tous les villages cet art de construire des embarcations de divers types.

◆ **Jean-Marie Fallu**

rédacteur en chef

« *Les bateaux sont les yeux de la mer¹* ».

– Alexandre Baricco, 1998.

Le canot mi'gmaq

On doit beaucoup aux Mi'gmaqs, ces grands navigateurs qui construisent des canots aussi bien adaptés à la mer qu'aux rivières. Leur spécialité, le canot d'écorce de bouleau, offre les avantages d'être rapide et léger à transporter. Ils en fabriquent quatre types. Le canot de chasse ou de forêt (de 9 à 14 pieds) sert au transport sur les petits cours d'eau et transporte de un à quatre canotiers. Le canot de grande rivière (de 15 à 20 pieds) supporte de quatre à huit passagers avec leurs bagages. Les canots de haute mer, plus imposant (de 18 à 28 pieds), a une capacité de huit à dix personnes et sert à la chasse au phoque et au marsouin. Enfin, le canot de guerre est moins large et a des pinces plus pointues, ce qui lui permet une plus grande vitesse.

On utilise l'écorce du bouleau blanc pour fabriquer la coque. Le bois d'épinette ou de cèdre est utilisé dans la pose des lisses et des traverses, ce qui permet de déterminer la forme du canot. Et on fabrique le bordage avec ce même bois. Les racines d'épinette noire servent au laçage et à différents types de couture. Le calfatage des joints se



Chantier naval à la grande rivière Sainte-Anne, 1927.

Photo : Société d'histoire de la Haute-Gaspésie.



Mi'gmaq chargeant un canot, baie des Chaleurs, fin 19^e siècle. Une particularité du canot mi'gmaq est que sa tonture ou sa partie supérieur des côtés, au centre du canot, est incurvée vers le haut, ce qui protège l'embarcation contre les embruns et facilite son inclinaison sur le côté au moment de sortir du canot des charges lourdes.
Image : W.G.R. Hind, Musée MCord, M-11443.

pruches aussi beaux qu'il soit possible de voir pour faire mâts suffisant de mater navires de trois cents tonneaux³. »

Il faudra attendre la fin du 18^e siècle pour qu'on mette à profit le potentiel forestier gaspésien dans la construction de bateaux. De petits chantiers navals voient le jour sur la côte à Sainte-Anne-des-Monts, aux baies de Gaspé, de Malbaie et de Cascapédia, ainsi qu'à Paspébiac et Bonaventure. C'est à ce dernier endroit qu'on construit, en 1771, le premier navire d'importance en Gaspésie, un vaisseau de 250 tonneaux.

Toutefois, c'est Charles Robin qui donne le véritable coup d'envoi à la construction navale dans la région. Dès son premier voyage en 1766, Robin fait la même observation que Cartier sur la qualité des forêts gaspésiennes. Après avoir acheté ses premiers navires à Jersey et en Angleterre, il engage, en 1791, un constructeur d'expérience, James Day. Il lui confie la mise en place sur le banc de Paspébiac de ce qui sera le principal chantier naval de la péninsule. Un premier navire, le *Fiott*, y est construit l'année suivante. Day concevra les plans des navires et dirigera le chantier jusque vers 1830. Entre 1792 et 1873, ce chantier a produit 33 vaisseaux jaugeant 6 638 tonneaux. De 1808 à 1880, on dénombre 87 navires construits par des entreprises jersiaises en Gaspésie.

Plusieurs autres importants constructeurs gaspésiens sont à signaler : les Annett, les Boyle, les Ascah, les Coffin et les Baker dans le secteur

Cecil E. Eden dans son atelier. Les canots de rivière de la compagnie Eden Bros de Gaspé ont été construits de 1870 à 1947. La renommée du « Gaspé Canoe » repose sur une tradition familiale s'étalant sur trois générations : Joseph, George J. et Cecil Eden.
Photo : collection Cynthia Eden.

fait à l'aide de gomme d'épinette chauffée et mélangée avec du gras animal et du charbon. On grave ou on peint des dessins sur les canots afin d'en identifier le propriétaire ou le constructeur. L'usage du canot d'écorce disparaît dans les années 1920. Il est remplacé par le canot de planches qui offre une meilleure durée de vie.

Le canot de planches

S'inspirant des Mi'gmaq, les Euro-Gaspésiens apprendront à confectionner de solides canots de rivière dont le célèbre « Gaspé Canoe ». On doit cette renommée, entre autres, à deux familles de constructeurs : les Arsenault de Bonaventure et les Eden de Gaspé².

Ce canot de planches se répand dès le 19^e siècle. Auparavant, on fera usage de la pirogue, un canot de bois creusé à même un tronc d'arbre. En eau profonde et pour la descente de rivières en canot de planches, on utilise comme les Mi'gmaq la pagaie et sur les hauts-fonds ou les rapides, la perche ou la pôle, d'où l'expression « pôler la rivière ».

La construction navale

Déjà en 1534, en entrant dans la baie des Chaleurs, Jacques Cartier remarque la qualité des arbres pouvant servir à la construction navale : « une terre haute à montagnes toute pleine d'arbres de haute futaille de plusieurs sortes et entre autres y a plusieurs cèdres et



de Gaspé, les Mabe à Coin-du-Banc, les Perrie et les Collas à Pointe-Saint-Pierre, les Caldwell à New Carlisle, les Nevison à Maria, les Stewart à Escuminac et les Mann à Ristigouche. À New Richmond, l'Écossais William Cuthbert fonde avec son frère Robert la William Cuthbert & Company afin de développer son commerce d'exportation de bois de charpente. En 1844, il aménage un chantier naval à Shipyard Point, dirigé par George Carswell, d'où sortent les deux plus gros navires marchands gaspésiens, soit le *Lahore* (787 tonneaux) en 1846 et le *Cuthbert* (914 tonneaux) en 1848. De 1762 à 1895, quelque 460 navires sont construits dans la péninsule et plusieurs d'entre eux s'adonnent au commerce transatlantique.

La construction navale périclité particulièrement dans le dernier quart du 19^e siècle. Les raisons : la rareté du

L'aventure de la *Four Brothers*

Pendant trois ans, de 1865 à 1868, le rivage de Maria se convertit en chantier naval. Quatre frères Porlier ayant navigué pour la compagnie Robin veulent se prouver qu'ils peuvent aussi bien que cette firme jersiaise construire une goélette pouvant naviguer au long cours. Devant l'incrédulité de plusieurs, Odilon, Laurent, Louis et William Porlier, sous la supervision de Boniface Fugère, se mettent à la tâche et relèvent le défi de construire une goélette qu'on nomme *Four Brothers* pour lui faciliter l'enregistrement dans les ports anglais. Lors de son voyage inaugural, le deux mats d'une longueur de 73 pieds, jaugeant 81 tonnes, charge 1 100 quarts de hareng salé qu'il amène à bon port à Belfast, en Irlande pour le compte du marchand William H. Clapperton de Maria. En 1890, une surcharge de bardeaux destinés à l'île Barbade est fatale à la goélette qui, commençant à prendre l'eau à Halifax, rend l'âme une fois rendue à Bridgetown, île Barbade.

bois, le déclin du marché préférentiel anglais pour les produits canadiens, les difficultés financières des compagnies anglo-normandes et l'arrivée des bâtiments à coque de métal qui rendent désuets les vaisseaux de bois. Au milieu du 20^e siècle, une ère de prospérité au moment de la guerre et dans la décennie 50 favorisent la venue de chantiers maritimes modernes dont ceux des Méchins et de Gaspé.

Les constructeurs artisanaux

De tout temps, les Gaspésiens se transmettent de génération en génération l'art de construire leurs embarcations de pêche dont la chaloupe, le « flate » et la barge. Avant que soient mis en place des ponts, on traverse les rivières à l'aide de bacs et de chalands (« scow »).

Barges dans le havre de L'Anse-à-Beaufils.

Photo : Musée de la Gaspésie. Fonds George Bertram Wilmott. P76 82.5.49



La Trois-mille clous de l'abbé Painchaud

En 1812, l'évêque de Québec, Mgr Plessis, complète sa visite des missions de l'Acadie et de la Gaspésie. Le trajet vers la Madawaska se fait à bord d'une barge construite par nul autre que l'abbé Charles-François Painchaud, ancien vicaire de l'évêque qui est depuis 1806 missionnaire résident à Carleton. Ce dernier, fier de sa barge construite, dit-on, dans le grenier du presbytère et affichant une particularité unique, s'empresse de faire bonne impression auprès de son évêque : « L'abbé Painchaud fit faire à la hâte une fournée de pain, de tartes, pain de savoie, biscuits, galettes, [...] tout cela fut mis à bord du *Trois-mille clous*, (c'est le nom donné l'année dernière à la barge faite par l'abbé Painchaud, parce qu'il se vantait d'y avoir fait entrer trois mille clous au lieu de 1500 que les habitants du pays font ordinairement entrer dans les leur)⁴. » C'est à bord de sa *Trois-mille clous*, pilotée par le capitaine Isaïe Boudreau, que l'abbé Painchaud quitte Carleton en 1814 pour aller prendre la cure de Saint-Anne-de-la-Pocatière.

Nérée, le faiseur de barges

Félix Leclerc sera fasciné par un faiseur de barges de Ruisseau-à-Rebours. « C'était un faiseur de barges aussi, qui savait jouer du compas, du marteau, de la scie, du pied-de-roi, de la hache et de l'équerre. Sur son établi il composait des coques, rabotait le cèdre vert et parmi les copeaux surgissait une quille, une proue, un mât. Des barres au crayon rouge, des coins bien arrondis, des bons coups de varlope, du lissage où il glissait la paume de sa main, du frottage au sablé, des fioritures parfois qu'il gossait au canif quand l'ouvrage lui plaisait, voilà qui était Nérée, le faiseur de barges⁶. »

La barge gaspésienne

Utilisée pour la pêche à la morue, la barge⁵ est l'embarcation emblématique des Gaspésiens. Montée par deux hommes, la barge gaspésienne s'inspire de la *baleinière* et du *long boat* anglais. On la fabrique surtout en cèdre et elle mesure 5,5 mètres de quille et environ 1,8 mètre de large. Sa construction solide et sa coque évasée lui permettent de bien tenir la mer et de résister à de grands vents. Contrairement à la *barge de Gaspé* ou du type *Belle-Anse*, la barge du type *baie des Chaleurs* se distingue par des extrémités plus élancées et une coque plus creuse et large. Vers 1860, période d'apogée de la pêche à la morue, on compte plus de 1 400 barges en Gaspésie. Dans les meilleures journées de pêche, une barge ramène jusqu'à 600 morues, ce qui exige de chaque pêcheur la capture à la ligne à main de 300 morues par jour !

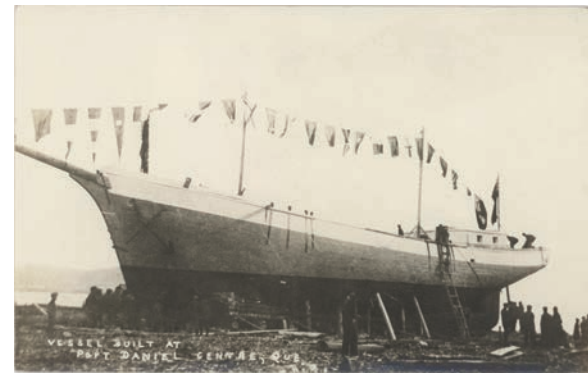
Dans les années 1950, les barges seront peu à peu remplacées par des bateaux plus modernes, des cordiers dont la « Gaspésienne », et eux-mêmes céderont leur place aux chalutiers. ♦



C'est le temps de « flamber » sa barge

En septembre 1941, près de Port-Daniel, un pêcheur s'adonne au *flambage* de sa barge. Au printemps ou à l'automne, il remet sa barge à neuf. Il sort les outils de calfat de sa *marmotte*, une petite boîte de bois, et calfate la coque en insérant de l'étope entre les planches. Il complète l'étanchéité de la barge en flambant le bordage, ce qui consiste à faire chauffer le *brai*, ou *bré*, un suc résineux obtenu du pin, du sapin, mélanger à du goudron. Il enduit les joints de la coque grâce à un chiffon fixé au bout d'une tige de bois. Une fois durci, le brai a la propriété, tout en restant élastique, de ne pas fendre

Photo : D. L. White. PA-115454. Bibliothèque et Archives Canada.



Le Annie M. Nadeau et la Croix de Gaspé

Le *Annie M. Nadeau*, un deux mats, a été construit sur la grève de la baie de Port-Daniel près de la route de Clemville en 1918. « Cette goélette a été en exploitation durant quelques années avant d'être vendue. Par la suite, elle a entre autres fait un voyage transatlantique et c'est à bord de ce navire que fut transporté la Croix de granite de Gaspé, de Québec à sa destination, en 1934.»

(Madeleine Quesnel, cité de *Une famille, Un village et Un Moulin*, brochure souvenir de la famille Nadeau, non datée.)



Merci à Rémi Coutier, André Escojido, Michel Goudreau et Dominique Sergerie pour leur précieuse collaboration.

Le texte intégral est disponible au www.magazinegaspésie.ca

teenth century », dans *The enterprising Canadians : Entrepreneurs and economic development in eastern Canada, 1820-1914*, Maritime History Group, Memorial University of Newfoundland, 1979, p. 125-145.

Chalands utilisés sur la rivière Cascapédia.
Photo : collection privée.

- Roch SAMSON, *La pêche à Grande-Grave au début au XX^e siècle*, Parcs Canada, (Travail inédit numéro 249), 1977, « Le bateau de pêche », p. 49-60.

Notes

1. Alexandre Baricco, *Océan mer*, Albin Michel, 1998, 102-103.
2. À lire : Robert Arsenault, « Félix et Donat Arsenault, des hommes de rivières », *Magazine Gaspésie*, vol. 47, n° 1 (168), p. 29-33.
3. Michel Bideaux, *Jacques Cartier. Relations*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 1986, (Coll. : « Bibliothèque du Nouveau Monde »), p. 109.
4. M^{re} Joseph-Octave Plessis, « Journal de deux voyages apostoliques dans le golfe Saint-Laurent et les provinces d'en bas, en 1811 et 1812 », cité dans *Le Foyer Canadien*, tome 3, Québec, 1865, p. 259-260.
5. À lire dans www.magazinegaspésie.ca le texte « Construction d'une barge », un récit de Séverin Langlois, Percé, 1937.
6. Félix Leclerc, *Le hamac dans les voiles*, Fides (première édition 1951), 2013, p. 17.

Sources

- Antoine BERNARD, « Goélettes d'antan », *Ma Gaspésie*, 15 juin 1953, p. 2-3.
- Marc DESJARDINS et al., *Histoire de la Gaspésie*, Nouvelle édition, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1999, p. 212-215.
- Jean FRÉCHET, « La "Gaspésienne" », *Actualités marines*, vol. 2, n° 2, avril-juin 1958, p. 6-8.
- Richard GAUTHIER, « L'évolution du canot au Québec et en Gaspésie », *Gaspésie*, vol. 20, no 2 (78), avril-juin 1982, p. 18-24.
- John JEAN, *Jersey Sailing Ships*, Phillimore, Chichester, Sussex, 1982, 178 p.
- André LEPAGE, *Le Site historique du Banc-de-Paspébiac*, MCCQ, 1997, p. 10.
- Ingebord MARSHALL, « Le canot de haute mer des Micmacs », dans Charles A. MARTIN et autres, *Les Micmacs et la mer*, Recherches amérindiennes au Québec, 1986, p. 29-48.
- David J. MCDUGALL, « The shipbuilders, whalers and master mariners of Gaspé Bay in the nine-

LA MÈRE TROLL

12 juillet au 17 août 2017

LE THÉÂTRE PETITE MARÉE

B
THÉÂTRE MONTÉE DES COUSSÉS

23^e SAISON

THÉÂTRE FAMILIAL
7 ans +

Mardi au vendredi 19 h 30
Samedi 10 h 30

PRÉAU DU CAMPING
PLAGE BEAUBASSIN
154, rue de Beaubassin, Bonaventure

Réservation : 418 534-2386
theatredelapetitemaree.com

La famille des

Thibault

de la Gaspésie fête ses

100 ans

de présence en optométrie
au fil de 3 générations!

Roch Thibault
de 1916 à 1955
Sainte-Anne-des-Monts

Clément Thibault
de 1964 à 1992
Gaspé

Louis Thibault
(fils de Clément Thibault)
depuis 1993 à Gaspé

**Qualité,
service,
professionnalisme
et technologie**

Dr Louis Thibault BSc, OD, MSc
Dre Lucie Tremblay OD
optométristes

cliniques
d'optométrie
EN VUE

8A, rue de la Cathédrale, Gaspé
Tél. : 418 368-2122
www.envue.ca