

L'Estuaire

Revue d'histoire des pays de l'estuaire du Saint-Laurent

Volume XXII, numéro 1 (54), janvier 1999 7,95\$

La barge de Gaspé
Le chemin Kempt
Les fantômes du Saint-Laurent
Paysages et patrimoine
Le comté de Matane



L'Estuaire

Revue d'histoire des pays de l'estuaire
du Saint-Laurent
(Auparavant Revue d'histoire
du Bas-Saint-Laurent)

Publiée deux fois l'an par le GRIDEQ de
l'Université du Québec à Rimouski (le Groupe
de recherche interdisciplinaire sur le
développement régional, de l'Est du Québec).

Comité de rédaction:

Paul LAROCQUE, historien
Jean LARRIVÉE, agent de recherche
au GRIDEQ

Pierre COLLINS, archiviste à la
bibliothèque de l'UQAR

Graphiste:

Richard FOURNIER, Service des
communications UQAR

Traitement de texte:

Jean Larrivée

Impression :

Transcontinental IMPRESSION

IMPRESSIONS DES ASSOCIÉS

Politique rédactionnelle:

Les personnes intéressées à publier des
articles, notes de recherche, notes bio-
graphiques ou comptes rendus peuvent faire
parvenir leurs manuscrits ou disquettes en
tout temps. Les textes devront être sur un
format 8,5 x 11 à **double interlignes** avec un
maximum de **15 pages**.

Il n'est pas nécessaire d'être un spécialiste
pour publier dans la revue L'Estuaire. Le
comité de rédaction peut, dans certains cas,
assurer un support technique aux auteurs.
Les textes sont lus par le comité et
recommandés, selon le cas pour publication.
Les auteurs demeurent cependant res-
ponsables du contenu de leurs textes. Une
invitation cordiale est faite aux intéressés.
Dépôts légaux:

Bibliothèque nationale du Québec

Bibliothèque nationale du Canada

ISSN-1484-6969

© Tous droits réservés, L'Estuaire, 1999

Reproduction des textes et des photo-
graphies interdite sans la permission du
comité de la revue.

Photographie de la page couverture:

Fisherman's Haven, near Percé Rock, Gaspé
(photographie de George Hunter, ayant
probablement illustré un calendrier).

Sommaire

L'Estuaire

Volume XXII numéro 1 (54), janvier 1999

	Page
Éditorial	2
<i>Jean Larrivée</i>	
La barge de Gaspé	3
<i>Michel Desgagnés</i>	
Les résidents de la maison seigneuriale de Rimouski (1696-1735)	15
<i>Béatrice Chassé</i>	
Le chemin Kempt	18
<i>Gérard Levasseur, traduction de Paul Cauchon</i>	
Une randonnée pédestre sur le chemin Kempt	20
<i>Yvon Roy</i>	
À la recherche des fantômes du Saint-Laurent	22
<i>Gaston Desjardins</i>	
Julien Fortin, l'arrière-grand-père de Pierre Lepage, le 2^e seigneur de Rimouski	28
<i>Clément Fortin</i>	
Paysages et patrimoine	31
<i>Euchariste Morin</i>	
Notes historiques sur les pipes	34
<i>Robert Fournier</i>	
Vieux écrits: le comté de Matane (Arthur Buies)	36
<i>Pierre Collins</i>	
La Société généalogique de l'Est du Québec	41
<i>Pierre Rioux</i>	
Mgr Jean Langevin: de la pensée à l'action	42
<i>Raphaël Thériault</i>	
Nouvelles brèves	46
<i>Paul Larocque et Euchariste Morin</i>	
Des livres à lire!	48
<i>Mario Bélanger et Jean Larrivée</i>	

• Pour s'abonner à la Revue: (deux numéros par année)			
Individu	20 \$	Individu (soutien)	25 \$
Institution	35 \$	Institution (soutien)	50 \$

Faire votre chèque au nom de **La Société d'histoire du Bas-Saint-Laurent**
et expédiez votre commande à:

Pierre Collins

300, allée des Ursulines, Rimouski, Québec, G5L 3A1

418-723-1986 poste 1669

Visitez notre site WEB: <http://www.uqar.quebec.ca/devlopre/main.htm>

Encore une fois, le comité de rédaction de la revue **L'Estuaire** vous offre une superbe photographie en couleurs pour illustrer la page couverture de ce numéro de janvier 1999. Nous voulons montrer dans toute sa splendeur cette photo d'une barge de Gaspé prise sur la plage de Percé au début des années 1950. Michel Desgagnés retrace pour nous l'histoire de cette barque qui fut si populaire à une certaine époque. Vous constaterez comment l'auteur a utilisé de nombreuses sources pour faire revivre ce petit bateau des pêcheurs gaspésiens. Vous remarquerez aussi la qualité des illustrations.



Éditorial

D'autres auteurs nous ont fait parvenir des textes sur des thèmes fort variés: Béatrice Chassé aime particulièrement remonter aux sources premières, c'est-à-dire les archives, pour nous faire connaître davantage les résidents de la maison seigneuriale de Rimouski. Quant à Gérard Levasseur, il s'intéresse au chemin Kempt. Yvon Roy, que nous avons rencontré par hasard, a accepté notre invitation de vous raconter sa randonnée pédestre sur le chemin Kempt au cours de ses vacances estivales de 1998.

Nous sommes conviés à la recherche des fantômes du Saint-Laurent avec Gaston Desjardins qui s'intéresse aux mythes et légendes de notre imaginaire collectif. Clément Fortin remonte aux origines de sa famille pour nous raconter le cheminement de Julien Fortin qui, à l'âge de 27 ans, s'embarque pour la Nouvelle-France. Paysages et patrimoine, voilà le thème retenu par notre collaborateur assidu Euchariste Morin qui nous rappelle l'importance de préserver les paysages, reflet de notre identité. Pierre Collins nous présente la première partie d'un texte d'Arthur Buies sur la région de Matane à la fin du XIX^e siècle. Et c'est un période effervescente qui renaît sous la plume évocatrice de Buies. Vous aimez collectionner divers objets? Robert Fournier nous présente quelques notes historiques sur les pipes. Pierre Rioux nous divulgue une autre passion: la généalogie très populaire dans la région rimouskoise et ailleurs. C'est un portrait de Mgr Jean Langevin que nous offre Raphaël Thériault. L'auteur s'intéresse surtout à la pensée socio-économique du premier évêque du diocèse qui a dirigé les destinées du diocèse de Rimouski de 1867 à 1891.

De quoi alimenter les soirées hivernales de l'estuaire du Saint-Laurent.

Jean Larrivée,

pour le comité de rédaction (Pierre Collins et Paul Larocque)

La barge de Gaspé

MICHEL DESGAGNÉS



Gaspé Bay pinky
(Samuel F. Manning, Maine maritime Museum).

Pendant plus de cent cinquante ans, soit de la fin du dix-huitième siècle jusqu'au milieu du vingtième, les pêcheurs gaspésiens, dont le nombre atteignait plusieurs milliers à certains moments, ont gagné le large dans de petits bateaux de bois appelés barges. D'une longueur qui a varié de sept à quinze mètres, ces barges avaient comme caractéristiques principales d'être à quille, d'avoir les deux extrémités pointues, d'être le plus souvent bordées à clin, non pontées et gréées en goélettes. Par ailleurs, leur équipage était généralement composé de deux hommes, qui pêchaient la morue à l'aide de lignes à main.

Les forêts de la Gaspésie ont fourni le bois nécessaire à la construction de centaines, voire de milliers de barges que les constructeurs locaux, souvent pêcheurs eux-mêmes, ont façonnées avec adresse et patience.

Bien qu'on ne trouve pas d'étude spécifiquement consacrée à la barge dite *de Gaspé*, beaucoup d'auteurs, à travers des récits de voyage ou des études plus générales sur l'histoire de la région, sur les pêches ou, même, sur les bateaux de pêche y ont consacré quelques paragraphes ou quelques pages. Les rapports des différents responsables gouvernementaux des pêcheries dans cette partie du fleuve

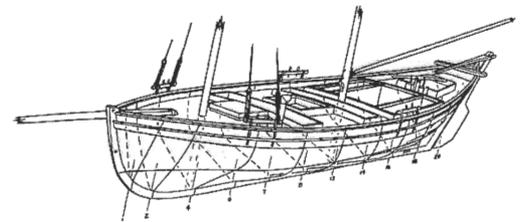
fournissent également des informations précieuses sur l'utilisation de ce type de bateau, sans parler des quelques plans et des nombreuses photographies qui nous sont parvenus, ce qui nous permet d'en avoir aujourd'hui une image assez juste.

Compte tenu du fait qu'on l'a utilisée de façon très intensive, et cela pendant une longue période de temps, la barge de Gaspé occupe une place majeure dans l'histoire maritime du Québec. Il nous a donc semblé intéressant de nous y attarder encore un moment.

Origine américaine

Il est difficile de dire à quel moment, exactement, les pêcheurs de la Gaspésie ont commencé à utiliser ce type de bateau, mais on peut penser que c'est vers la fin du dix-huitième siècle. On sait en effet que les Américains ont commencé à venir pêcher dans les eaux baignant la péninsule peu après la Conquête¹ et que la barge de Gaspé était une très proche parente de certains types de bateaux de pêche de la Nouvelle-Angleterre.

Pour l'architecte naval américain Howard Chapelle², il est clair que le «*Gaspé Boat*» présente les caractéristiques d'un bateau du Mas-



sachusetts, le «*Chebacco Boat*», lequel, comme le décrit Baker³, était lui-même le résultat d'une série de modifications apportées dans la seconde moitié du dix-septième siècle à la «*seventeenth-century shallop*» qu'il présente comme «*an open double-ended workboat propelled by both oars and sails and employed for inshore fishing and limited coastwise trading*».

Comment le modèle a-t-il été importé en Gaspésie? Pullen⁴, pour sa part, émet deux hypothèses. Il croit d'abord que les Loyalistes ont pu apporter ce type de bateau des États-Unis «*vers 1783*» ou, encore, «*que ses plans subirent l'influence des pêcheurs américains qui naviguaient à cette époque dans le golfe Saint-Laurent*».

Mais il est fort probable que les Américains aient apporté avec eux quelques «*Chebacco boats*» dont Baker note que «*they had a good reputation for seaworthiness and fast sailing*». D'ailleurs, affirme-t-il, les «*Chebacco boats also voyaged to the West Indies*

*and regularly in the Gulf of St. Lawrence*⁵, ce qui s'avérait certes de longues et périlleuses routes.

Sans doute les qualités nautiques de ces petits bateaux convinrent-elles également aux eaux gaspésiennes, car ils s'y répandirent rapidement. Au début des années 1820, on les comptait déjà par centaines. À Grande-Grave, par exemple, on en comptait plus de 70; plus d'une centaine à Percé, 40 à l'Anse-à-Beaufils et à Cap-D'Espoir; à Newport 48, à Paspébiac 58 et plus d'une cinquantaine à Bonaventure. Il y en avait dans tous les ports de pêche, depuis Cap-Chat, sur la côte nord de la péninsule, jusqu'à Restigouche, tout au fond de la Baie des Chaleurs⁶.

Visitant la région en 1836 en compagnie de l'évêque du diocèse, l'abbé J.B.A. Ferland rapporte que, s'approchant des villages côtiers à bord de la goélette *Sara*, il peut régulièrement apercevoir bon nombre de «berges» qui, comme à Pointe-au-Genève (Newport), sortent «les unes pour [les] transporter, les autres pour remorquer la goélette»⁷.

Description

C'est probablement le commandant Pierre Fortin qui, le premier, s'est attardé à décrire ces bateaux qu'on appelait «berges» dans la première moitié du dix-neuvième siècle. Magistrat chargé de la protection des pêcheries dans le golfe Saint-Laurent, qu'il sillonnait à bord de la goélette *La Canadienne*, Pierre Fortin nous a donné du bateau de pêche gaspésien, dans son rapport de la saison 1859, une intéressante description dont voici un premier extrait: «*the boats used by our fishermen are built like Whale boats, that is to say, they are pointed at the stem as well as much as at the stern. Along the coast of Gaspé, their length of keel is from [5,50 m] to [6,70 m], and their breadth of beam from [1,52 m] to [2,13 m]*».

Étant donné l'élanement de l'étrave de ce bateau et la quête prononcée de son étambot, sa longueur réelle, de l'extérieur de l'une jusqu'à l'extérieur de l'autre, devait bien varier de 7,30 m à 9,15 m. Sa largeur, alors, nous paraît plutôt faible et on comprend que le commandant ait comparé ce bateau aux baleinières dont il semblait au moins avoir les dimensions, sinon la forme. On sait en effet que la longueur des baleinières construites aux États-Unis dans la seconde moitié du dix-neuvième variait de 8,53 m à 9,14 m alors que leur largeur variait de 1,88 m à 2 m⁸.

La description du commandant Fortin contient également une mention

augmenté avec les années, du moins sur le côté sud de la péninsule. Ainsi, la barge de la «*so-called English Shore, the stretch of coast between Percé and the town of Gaspé*», mesure au milieu du vingtième siècle «*around [10,66 m] in Length., with between [2,74 m] and [3,04 m] Beam, and a Draft of about [1,06 m]*»⁹.

La barge de la Baie des Chaleurs est plus longue et plus large. Elle mesure «*from about [9,75 m] to [13,71 m] length*», et sa largeur aurait atteint jusqu'à 5,18 m. Décrivant les barques servant à la pêche semi-hauturière, Tremblay indique qu'elles mesurent «*entre [10,66 m] et [11,58 m] de bout en bout et [que] la longueur de leur quille est de [8,53 m];*

quant à leur largeur moyenne, ajoute-t-il, elle est de [3,66 m], mais ne dépasse jamais [4,27 m]». Enfin, l'Atelier Créac a édité au début des années '80 la sérigraphie d'une barge sans beaupré de «*15,10 m hors-tout*», d'après un dessin de l'architecte naval Paul-André White.

Dans sa description de 1859, Pierre Fortin indique encore que la quille des bateaux qui servent à la pêche tout autour de la péninsule est généralement en bouleau - sans doute en bouleau jaune ou merisier -, et que leurs bordages, de pin ou de cèdre, sont posés à clin sur une

membrure dont il ne détermine pas l'essence de bois, tout comme il ne précise pas celles de l'étrave et de l'étambot.

Peut-être ces deux pièces étaient-elles en bouleau également, ou encore en épinette, voire en érable lorsque cette essence de bois était disponible. Pour la membrure, les constructeurs utilisaient peut-être un bois franc à l'occasion, mais on sait que le cèdre convenait bien à cet élément de la structure, probablement à cause de sa légèreté.

Tout au long du dix-neuvième siècle, la barge est présentée comme



Sunday Afternoon, beau plan de pont (photographie de Mary Van Nest tirée de *The Gaspé Coast in Focus*, 1940).

d'un autre bateau de pêche, plus imposant, du moins en longueur, celui de Grande-Rivière. Ce dernier mesurait de 6,10 m à 7,62 m de quille, c'est-à-dire environ de 7,90 m à 10,35 m de longueur de l'extrémité extérieure de l'étrave à celle de l'étambot. Fortin n'en donne malheureusement pas la largeur, mais elle devait être suffisante pour permettre la stabilité nécessaire à de plus longs séjours en mer et la capacité de revenir avec une certaine cargaison de poissons.

Les descriptions plus récentes qui ont été faites de la barge de Gaspé démontrent que ses dimensions ont

un bateau ouvert ou partiellement ponté, c'est-à-dire «*decked at the bows*»¹⁰. Ainsi, à défaut de pont, ce sont les bancs, au nombre de quatre ou cinq, qui assurent la solidité transversale de la coque à laquelle ils sont réunis au moyen de courbes. Les bancs servent également à compartimenter le bateau en créant des sections pour les pêcheurs, des sections pour le poisson, une section pour le lest.

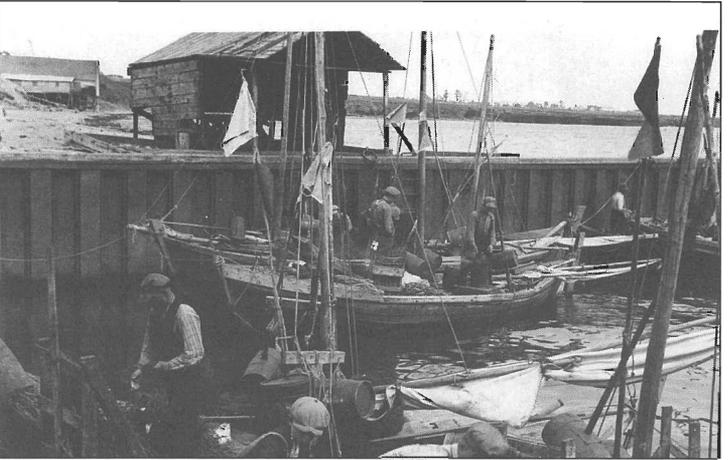
Deux bancs sont percés de trous dans lesquels on passe les mâts dont le pied va prendre appui dans une emplanture fixée à la quille. Contraints ainsi en deux points, les mâts pouvaient être utilisés sans l'appui d'étais et de haubans, ce qui rendait les opérations de mâtage et de démâtage beaucoup plus simples. On abaissait en effet les mâts pendant la pêche pour diminuer le roulis de la barge. Cependant, il ne pouvait véritablement en être ainsi que pour les barges les plus légères.

Lorsque la barge est pontée à l'avant, les pêcheurs utilisent l'espace couvert comme abri. Le confort, bien sûr, y était plus que sommaire, mais on pouvait envisager dans ces conditions de faire des voyages de pêche qui duraient «*quelques fois deux jours*»¹¹.

Le gréement des barges est simple: deux mâts munis chacun d'une voile à livarde ou enverguée sur une corne. Seule la grande voile était bômée.

Les barges les plus longues étaient parfois munies de trois mâts. Le commandant ne fait allusion ni à la présence d'un beaupré ni à celle d'un foc. C'eût été logique étant donné l'absence probable d'étais. Une photo de William Notman prise à Percé en 1896 tend d'ailleurs à confirmer l'absence de beaupré. Néanmoins, la plupart des photographies prises quelques décennies plus tard nous montrent des barges munies d'un beaupré pointant du côté tribord de l'étrave à laquelle on le retenait au moyen d'une tige de fer et d'un câble. Un foc s'ajoutait alors à la voilure.

Comme les barges quittaient le plus souvent la rive au petit matin, à un moment de la journée où le vent ne souffle pas toujours, celles-ci étaient dotées de rames d'environ six mètres qui permettaient aux pêcheurs de gagner leurs lieux de pêche¹². Il ne devait pas être facile de faire avancer à la seule force des bras des bateaux de cette dimension, lestés en plus. Parfois, note Fortin, «*they are obliged to row for several hours*».



Gaspé, 1949, petite barge de construction «rugueuse» à Pabos-Mills (photographie de E. L. Désilets, Archives nationales du Québec à Québec).

moitié de l'année. Il est vrai que nombre d'entre elles, utilisées dans des lieux mal protégés des vents, devaient fréquemment être halées sur la grève et que cela devait occasionner des stress à la coque et, fort probablement aussi, accélérer la détérioration du bordé¹³.

Si la plupart des auteurs qui se sont intéressés à la barge de Gaspé ont repris cette affirmation par la suite, deux d'entre eux l'ont certainement nuancée. L'abbé Ferland, parlant des barges de Grande-Rivière, note d'abord qu'elles y sont «*plus fortes*» qu'ailleurs parce que «*chaque pêcheur construit lui-même ses berges, et les fait très solides, afin qu'elles durent longtemps*». Chapelle, pour sa part, contredira également, quoiqu'un siècle plus tard, l'affirmation de Fortin. Décivant la barge de la Baie des Chaleurs, il notera que «*they are somewhat more roughly built [que celles de la côte anglaise, elle-même] roughly built, but are equally strong and lasting*»¹⁴.

Mais si elles ne sont pas toujours construites très soigneusement, les barges n'en ont pas moins fière allure sur l'eau avec leurs belles couleurs. Doris Montgomery signale en effet que leurs oeuvres mortes étaient «*painted vivid shades, probably to satisfy the Frenchman's love of color and partly to render them more easily visible out on the water*», alors que leurs oeuvres vives étaient «*painted a bright red*». Leurs voiles étaient souvent «*of rich shades of russet and henna*» et portaient parfois



Grande-Rivière, 1949, détails d'un bordé plutôt inégal (photographie de Gustave Bédard, Archives nationales du Québec à Québec).

des pièces d'une couleur différente¹⁵.

La motorisation

La modification la plus tangible qui a été apportée à la barge de Gaspé au cours des années est bien sûr l'ajout d'un moteur marin à essence, au début de la décennie 1910. Apparu quelques années auparavant, ce type de moteur fut rapidement adopté par les pêcheurs du golfe et plusieurs équiperont leur bateau d'un moteur dont la marque devint vite réputée. Il s'agit de l'*Acadia*, que la compagnie *Acadia Gas Engines Limited* a commencé à fabriquer en 1908 à Bridgewater, en Nouvelle-Écosse. Le succès de cette compagnie fut immédiat et, dix ans après sa fondation, elle avait déjà vendu 8 000 moteurs, principalement «*throughout the Maritimes Provinces, the Gaspé coast of Quebec, Newfoundland and Labrador*»¹⁶.

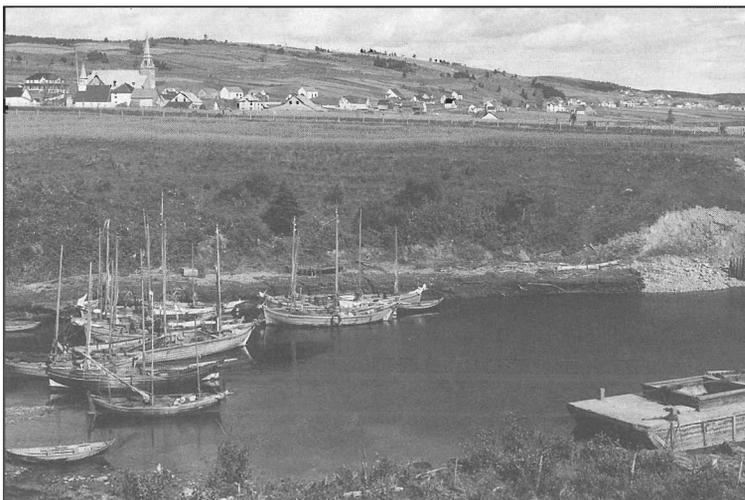
Pour des bateaux aux dimensions des barges de Gaspé, les modèles les plus répandus étaient le moteur à un cylindre, de 3, 4, 6, 6 1/2, 8 et 10 chevaux-vapeur, et le moteur à deux cylindres, de 8, 10 et 12 chevaux-vapeur. Ces moteurs de type *make-and-break* étaient directement refroidis à l'eau de mer. Ils fonctionnaient à l'essence et étaient munis d'une

lourde roue d'air dotée d'une poignée rétractable qui servait à leur démarrage, qui s'effectuait manuellement. D'autres marques de moteur furent également utilisées, notamment les *Knox* et les *Imperial*, fabriqués à l'Île-du-Prince-Édouard, les *Atlantic*, également de la Nouvelle-Écosse, de même que des *Fairbanks* et des *Adams* américains¹⁷.

Dès la saison 1911, on compte «63 barges à gazoline» dans tout le Québec¹⁸, dont près d'une trentaine le long de la péninsule gaspésienne. Leur nombre augmentera progressivement, mais assez lentement si on compare la situation québécoise à celle des Maritimes. En 1911, par exemple, on

compte déjà 283 barques motorisées à l'Île-du-Prince-Édouard, 766 au Nouveau-Brunswick et 1 542 en Nouvelle-Écosse. Cinq ans plus tard, le nombre de barques motorisées atteint 488 au Québec, c'est-à-dire environ un bateau sur sept, mais 1 271 à l'Île-du-Prince-Édouard, soit deux bateaux sur trois, 1 682 au Nouveau-Brunswick, un bateau sur cinq, et 4 682 en Nouvelle-Écosse, soit un bateau de pêche sur trois environ¹⁹.

On comprend, selon Wakeham, que les pêcheurs qui devaient s'éloigner davantage du rivage, jusqu'à «*une quarantaine de milles [65 km] de la côte*», étaient les plus intéressés à la motorisation. Le moteur leur épargnait le pénible labeur de la rame et accélérât



1940, barges de dimensions variées à L'Anse-aux-Gascons (photographie de H. Lavoie, Archives nationales du Québec à Québec).

leur retour à terre après la pêche, ce qui présentait de grands avantages au chapitre de la conservation du poisson. Pour Wakeham, «*l'adoption du moteur marque donc un grand progrès, car les pêcheurs pourront construire des barques plus grandes et meilleures que par le passé, et ils pourront, en outre, se rendre plus loin en mer*»²⁰.

Si l'utilisation du moteur a pu permettre la construction de barges de plus grandes dimensions, elle n'a pas pour autant entraîné de modifications majeures à la coque du bateau. Son installation requérait néanmoins «*some experience and skill*», et la construction, sur le fond de la barge, d'un lit solide composé de «*very best material and of*

some kind of strong and solid wood, and of a construction to distribute the weight and vibration over as large a portion of the boat as possible».

À l'arrière, pour assurer le bon fonctionnement de l'hélice, qu'il était recommandé de placer «*at least [5,08 cm] from stuffing box and about [12,75 cm] from the rudder*»²¹, et pour conserver au gouvernail une taille suffisante à la manoeuvre, la quille était rallongée et l'étambot était doublé d'un faux-étambot qui permettait l'éloignement du gouvernail.

Motorisées, les barges se déplaçaient désormais à une vitesse d'environ 6 ou 7 noeuds. Pour les pêcheurs, dont beaucoup n'avaient jamais été en contact avec quelque élément mécanique que ce soit, les premières semaines, voire les premiers mois de l'ère motorisée durent bien comporter quelques désagréments et frustrations²². Cependant, le fonctionnement des *make-and-break* était relativement simple et l'apprentissage dut être assez rapide pour ceux, du moins, qui pouvaient lire les manuels d'instruction. Et les pêcheurs gaspésiens durent acquiescer à l'égard de leur moteur le même sentiment de confiance que les pêcheurs d'autres régions du pays, comme le souligne

le bulletin *Dory Mates* (mai 1994) du *Fisheries Museum of the Atlantic*: «*Fishermen developed a great loyalty towards their particular brand of engine. After usually many years of service, when a new engine was purchased, the fishermen would often write to the companies and request an engine exactly like their original model...*»²³

Parlant de ces moteurs, Chapelle note toutefois que «*the present engine used in the Gaspé boat is simple and reliable in operation but is also heavy and has high fuel consumption. The installation is often poorly done and there is sometimes danger of gasoline explosion*». Pour lui, la possibilité d'utiliser «*a light-weight air-cooled*

*manual-starting Diesel, of about 15 h.p., might be examined*²⁴.

Désignation

Le terme barge est devenue une désignation assez familière du bateau auquel nous nous intéressons ici. Cependant, ce terme ne semble s'être imposé qu'assez tard.

Décrivant les bateaux des pêcheurs gaspésiens, un rapport gouvernemental rédigé en 1821 les désigne comme étant des «*berges ouvertes*». On ne sait pas trop, toutefois, si les auteurs du rapport ont repris à leur compte un terme que les pêcheurs eux-mêmes utilisaient ou si ce sont les traducteurs qui ont eu recours au terme «*berges*» pour traduire le terme «*barges*», comme dans «*open barges*», que l'on retrouve dans la version anglaise du rapport.

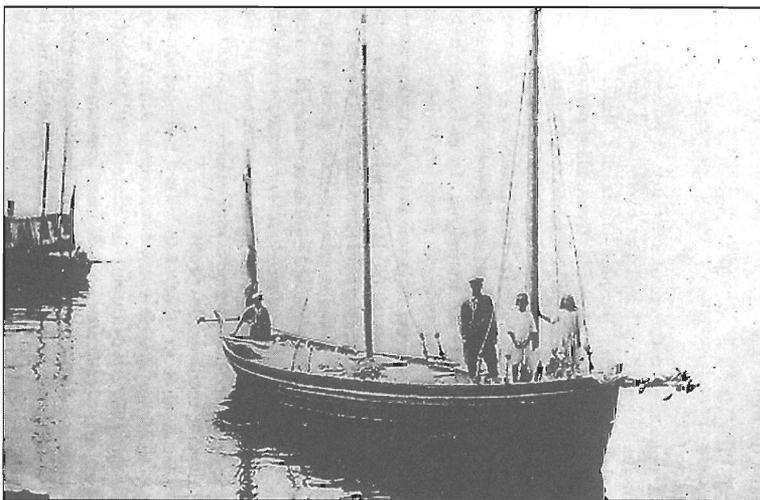
Par ailleurs, bien qu'il n'ait publié qu'en 1861 le récit de son voyage réalisé en 1836, l'abbé Ferland emploie également le terme «*berges*» pour désigner les bateaux de pêche gaspésiens. On pourrait cette fois penser qu'il a simplement repris le terme de pêcheurs, d'autant plus que l'abbé Nérée Gingras emploie le même terme dans son récit de 1857.

Devant constamment signaler la présence de ce type de bateau dans ses rapports, Pierre Fortin, pour sa part, n'utilisera jamais les termes «*berge*» et «*barge*». On trouve plutôt dans ses documents les termes bateau (bateau de pêche) et *boat* (*fishing boat*), selon qu'il s'agit des versions française ou anglaise.

C'est dans les rapports de Théophile Têtu, finalement, qu'on verra apparaître, dans la version française, le terme «*barge*»²⁵ pour désigner notre bateau, terme que son successeur, Napoléon Lavoie, continuera d'employer. Le terme sera repris régulièrement par la suite, se mêlant à d'autres termes fréquemment utilisés, comme bateau et barque (de pêche). À l'occasion, on apportera au terme la

précision de son lieu de construction, comme pour la «*barge de Belle-Anse*», ou de son lieu de pêche, comme pour la «*barge de Miscou*» ou «*barge de bancs*». Quant à l'expression «*barge de Gaspé*», il nous a semblé pratique de l'utiliser, mais il serait difficile d'affirmer qu'elle était très répandue; Fréchet²⁶ et Samson l'ont toutefois utilisée. Chapelle, pour sa part, avait auparavant utilisé, en anglais, l'expression *Gaspé Fishing Boat* et, même, sur l'un de ses plans, l'expression *Gaspé Schooner Boat*.

Dans son récit d'un voyage de pêche qu'elle effectua au début des années 1940, Gabrielle Roy a laissé la batellerie du Nil guider son inspiration pour nous présenter la barge des pêcheurs gaspésiens. Mais lisons ces



La barge de pêche pontée de la Gaspésie ou barge de Miscou (tirée de **Coup d'oeil sur les pêcheries de Québec**).

quelques phrases de la grande écrivaine décrivant un paisible retour au mouillage, après une sortie en mer:

*Au retour, il y a dans la journée bien remplie des pêcheurs, une belle heure de flânerie où, le moteur se taisant, les voiles gonflées entraînent le petit navire mollement comme un oiseau qui se plaît à planer après les courses fatigantes. On dirait alors que la felouque à misaine rouge aime se laisser porter par les flots et, s'en allant doucement, se regarder passer elle-même... À cette heure, les hommes sont comme la barque qui les porte, le corps abandonné à toutes les molles secousses, roulant, tanguant un peu; et ils suivent une confuse méditation*²⁷.

Les conditions de navigation

Bien que les barges fussent reconnues pour bien se comporter par mauvais temps et que les pêcheurs gaspésiens aient été «*très hardis à la mer et très expérimentés*», il y eût au cours des ans plusieurs naufrages dont bon nombre coûtèrent des vies.

On connaît la réputation du golfe Saint-Laurent pour la force de ses vents. Au danger d'y voir des barges non pontées renversées ou emplies par de fortes vagues, s'ajoutait celui, pour les petits équipages, de gagner la terre pour échapper aux éléments quand ceux-ci se déchaînaient. Comme beaucoup de villages de pêcheurs n'offraient pas de bons havres naturels, la manoeuvre a souvent revêtu un caractère dangereux et incertain. Elle s'avérait même, parfois, pratiquement impossible, comme le souligne Pierre Fortin.

Ainsi, lors d'une tempête de la mi-septembre 1856, tempête au cours de laquelle deux pêcheurs se perdirent présumément sur le banc de Miscou, «*plusieurs bateaux étaient restés à la cape, au large [de Grande-Rivière], pendant plusieurs jours sans pouvoir s'approcher du rivage*». L'année suivante, le sort de pêcheurs du Nouveau-Brunswick qui avaient voulu

gagner la côte pendant une tempête fit toutefois beaucoup plus de malheureux et c'est par dizaines que l'on compta les pertes de vie, note le commandant Fortin. «*La mer était devenue si grosse près des côtes, indique-t-il dans son rapport, que grand nombre de bateaux qui revenaient des bancs avaient chaviré en voulant attérer. On comptait qu'il avait péri près de soixante pêcheurs de Caraquettes, de Shippagan...*»

Les rapports des inspecteurs des pêches font mention de plusieurs autres tempêtes. En 1873, «*la terrible tempête qui a eu lieu le 24 août a causé de grands dommages le long de la côte, surtout de la pointe Saint-Pierre à Percé, où les barges, représentant une valeur [totale]*

de \$ 12, 000, ont fait naufrage». L'année suivante, on eût une tempête «*qui dura trois jours et qui détruisit tous les bateaux-pêcheurs de Percé ainsi que la plupart de ceux de l'Anse du Cap*». En 1878, c'est un «ouragan» qui, sur le banc des Orphelins, «*fit périr quatre autres pêcheurs...*»²⁸

À la pointe Saint-Pierre, très exposée aux vents, les pêcheurs sont frappés régulièrement par les tempêtes et les dégâts y sont fréquents. Lors de la «bourrasque» du 5 octobre 1890, par exemple, «*plusieurs bateaux furent détruits*». Le 16 octobre 1899, ce sont «*vingt bateaux de pêche...*» qui y sont perdus. Le 22 mai 1901, «*tous les bateaux et les stations de pêche furent balayés*». Une autre tempête frappa deux ans plus tard et «*une grande quantité de rets, de bateaux de pêche et de séchoirs a été soit entièrement détruite soit endommagée*».

À Percé, guère mieux protégé, les pêcheurs éprouvaient des difficultés semblables. Ainsi, lors de la tempête du 1^{er} octobre 1897, «*plus de 40 bateaux ont été perdus ou avariés au point de ne plus pouvoir sortir pendant le reste de la saison*».

Les mêmes désagréments surviennent sur la Côte-Nord du Saint-Laurent. En 1859, Fortin note que «*all the fishing boats, twenty in number, at anchor at Long Point [de Mingan], were carried away by the sea. About 12 were saved at Mingan, the others were lost*». Près de trente ans plus tard, au même endroit, lors d'une tempête de juin, «*deux barges se sont perdues [...] et dix ont coulé bas, ce qui a entraîné une perte de \$1,000. À Magpie, vingt-sept barges ont été plus ou moins endommagées*»²⁹.

De fait, en l'absence de bons havres naturels et d'ouvrages de protection, les pêcheurs avaient le choix entre subir les tempêtes au large ou ramener leurs barges à terre pour les haler sur la grève. Les deux solutions comportaient leur part de risques, la

première parce qu'il s'agissait de bateaux non pontés que de fortes vagues pouvaient emplir, la seconde parce qu'il n'était pas facile de haler ces bateaux sur la grève. Et encore fallait-il d'abord s'en approcher et subir un inévitable talonnement qui devait causer des stress à la coque et au gréement, puis disposer des «*sept à huit hommes*» nécessaires pour tirer le bateau au sec.

Constatant ces pertes nombreuses d'hommes et de bateaux qui survenaient à une fréquence trop grande, les inspecteurs des pêches recommandèrent différentes solutions pour remédier à ces désastres. Pierre Fortin, par exemple, recommanda

lement, l'utilisation «*de vaisseaux d'un plus fort tonnage*» aurait certes constitué une solution pour mettre fin au «*triste tableau des naufrages qui [plongeaient] tant de familles dans l'affliction*»³¹.

William Wakeham considérait que l'absence de bons havres naturels obligeait les pêcheurs à utiliser des bateaux suffisamment légers pour être halés sur la grève en cas de gros mauvais temps. La construction de meilleurs ports de refuge semblait pour lui la solution idéale puisqu'elle aurait permis l'utilisation de bateaux «*plus grands et plus sûrs*» et qui, en outre, n'auraient pas été obligés de revenir chaque soir «*à terre pour débarquer leur charge de poissons*».

Aucun de ces inspecteurs, cependant, ne semble avoir envisagé d'apporter des correctifs au bateau même. L'aurait-on ponté que, déjà, celui-ci se serait révélé beaucoup plus sécuritaire. Une telle modification aurait été à la portée de ces pêcheurs pour qui la barge convenait manifestement et que, de toutes façons, ils n'avaient pas les moyens de remplacer.

Une recommandation semblable fut pourtant formulée ailleurs, dans un pays aux conditions de navigation un peu comparables, semble-t-il. En

effet, appelé à rédiger un rapport sur les circonstances de la tempête (du 19 août 1898) qui, sur la côte est de l'Écosse, avait causé 100 pertes de vie et la destruction de plus d'une centaine de bateaux, le capitaine John Washington avait constaté que «*the main fault was lack of shelter of the open boats*». Il avait alors souligné que «*it would have been safer for the fleet to stay at sea when the storm hit if the boats had been decked over...*»³² La catastrophe s'était produite parce que la tempête avait frappé de nuit et que, la marée étant basse, les bateaux n'avaient pu gagner leurs refuges habituels, accessibles uniquement à marée haute.



1940, barges amarrées à l'épaule, vues de l'arrière (photographie de H. Lavoie, Archives nationales du Québec à Québec).

d'abord la construction, «*aux principales stations de pêche, où il n'y [avait] pas de mouillage sûr pour les bateaux de pêche, des glissoires sur lesquelles [les] pêcheurs [...] pourraient tirer et mettre en sûreté leurs embarcations*». Il estimait que deux pêcheurs auraient suffi pour effectuer l'opération. Le commandant croyait par ailleurs que, malgré ses qualités nautiques, le bateau de pêche utilisé sur les côtes gaspésiennes avait peu évolué au cours des années et que de meilleurs bateaux, notamment des goélettes, étaient désormais construits aux États-Unis, en Nouvelle-Écosse et dans «*les autres provinces d'en-bas*»³⁰.

Pour l'inspecteur Lavoie éga-

Au vingtième siècle, avec la construction d'ouvrages de protection, la motorisation et l'ajout d'un pont à la barge, les accidents sont devenus plus rares, mais les tempêtes ont continué de souffler. Elles ont causé quelques désagréments à l'occasion, comme le souligne le curé de Cap-des-Rosiers, en 1933, dans un lettre au ministre de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries:

Comme vous le savez déjà, les tempêtes successives que nous avons eues, cet automne, n'ont pas été sans causer des dommages aux pêcheurs de la Gaspésie. Je me permets de signaler le cas de [...], l'un de mes paroissiens. Ce pêcheur, dans une seule tempête, a perdu pour une valeur de cent quarante-huit dollars, soit deux rets ou filets soixante dollars, une barge quatre-vingt dollars...

Enfin, en ce qui concerne la recommandation des inspecteurs des pêcheries relative au remplacement des barges par des bateaux plus grands, on sait qu'elle ne fut pas suivie... avant le milieu du vingtième siècle. Les pêcheurs gaspésiens demeurèrent fidèles à leurs habitudes de pêche de courte durée, à quelques kilomètres de la côte, et eurent peu recours aux goélettes pour des campagnes plus longues. Celles-ci servaient presque exclusivement au cabotage, voire au transport du poisson³³.

La Côte-Nord

La barge ne fut pas utilisée uniquement le long de la péninsule gaspésienne. Peu après le milieu du dix-neuvième siècle, les pêcheurs gaspésiens commencèrent en effet à se rendre sur la Côte-Nord pour pêcher la morue, comme le souligne Pierre Fortin dans son rapport de 1855: «on a tenté la pêche de la morue aux Sept-Iles cette année». Il y compte alors «une vingtaine de bateaux, montés par deux hommes chaque, [qui] s'y sont rendus de la Baie des Chaleurs».

L'année suivante, il souligne qu'on trouve à Natashquan «*huit familles... bien pourvues en bateaux de pêche*». La même année, lorsque, sur la côte gaspésienne, il aperçoit des pêcheurs de Sandy Beach, qu'il visite le 22 septembre, il note qu'ils ont une vingtaine de bateaux et qu'ils «*ont déjà fait un voyage de pêche sur la côte du nord*». Il mentionne en 1857 que l'on trouve 300 bateaux appartenant à la population de la Côte-Nord. Le poisson semble abondant dans ces eaux et la pêche s'y développe rapidement, et un peu partout, depuis Sept-Iles jusqu'à Blanc-Sablon. Dès le début des années 1860, on y compte près de 800 bateaux, nombre qui dépassera le millier trente ans plus tard.



Grande-Vallée, 1955, petites barges sans mât de la côte nord de la Gaspésie (photographie de Gustave Bédard, Archives nationales du Québec à Québec).

Qu'un bon nombre de ces bateaux aient été des barges, cela est certain. Les pêcheurs gaspésiens n'ont certainement pas traversé le golfe pour aller exploiter les bancs de morues de la Côte-Nord en utilisant d'autres bateaux que ceux dont ils avaient l'habitude de se servir.

Comment ont-ils traversé leurs barges sur la Côte-Nord, on peut y aller d'hypothèses. Ils ont pu, par exemple, faire voile dans leurs barges pour traverser le Saint-Laurent, profitant de temps relativement cléments dans la mesure du possible. On les imagine même en petites flottilles. Bien sûr, par fort vent d'est, c'est-à-dire par vent latéral, le voyage ne devait pas être de

tout repos pour des bateaux non pontés. Ou bien les chargeaient-ils sur des navires dans lesquels ils prenaient place comme passagers, ce qui suppose évidemment qu'on ne pouvait utiliser que de petites barges, plus faciles à lever³⁴. Enfin, traversant sur des goélettes, ils ont pu, avec eux, apporter le bois nécessaire à la construction de leurs barges et les construire sur place, ce qui aurait alors été une entreprise considérable et peu avantageuse.

Quoi qu'il en soit, il y a eu des barges sur la Côte-Nord et celles-ci ont probablement constitué une bonne partie de la flotte locale de bateaux de pêche. À Havre-Saint-Pierre (alors Pointe-aux-Ésquimaux), Placide Vigneau note en 1893 la présence de 70 barges, «*petites et grandes*», occupées à faire la pêche. Il en compte près de 100 grandes et plusieurs petites dès l'année suivante, ce que confirme Huard³⁵, qui en compte aussi une vingtaine à Natashquan et 85 à Rivière-au-Tonnerre.

Quand il parle de grandes barges, Vigneau fait sans doute assez directement allusion aux barges de type Gaspé puisque, par opposition, il associe les petites barges aux bateaux de pêche que les pêcheurs de la Nouvelle-Écosse transportaient dans leurs goélettes. En décembre 1863, il note en effet dans son journal:

on s'est presque toujours loué [sans doute des compagnies jersiaises] de grandes barges pour la pêche depuis l'établissement de la Pointe; mais à présent qu'il faut que les bâtiments s'éloignent à de grandes distances pour la pêche à la morue, ainsi que pour le hareng, on va être obligé de nous procurer de petites barges de pêcheurs de la Nouvelle-Écosse.

Ainsi, on pouvait utiliser un type de barges pour la pêche côtière, qui devait être la barge de type Gaspé, et un type de barge différent pour la pêche en zone éloignée qui, elle, se pratiquait avec des goélettes. Des barges plus

petites s'embarquaient et se débarquaient forcément avec plus de facilité. Huard précise que

les goélettes de 40 à 55 tonneaux [avaient] un équipage de huit hommes et trois mousses d'une quinzaine d'années, et [étaient] munis de trois barges; quelquefois elles [avaient] quatre barges, et dans ce cas elles [emmenaient] deux hommes de plus. Les goélettes de 25 à 35 tonneaux [portaient] six hommes et deux mousses et n'[avaient] que deux barges. Ces petites embarcations [étaient] très légères; elles n'[avaient] que dix-huit pieds de quille. Elles [pouvaient] contenir jusqu'à cinq ou six cents morues de grosseur moyenne³⁶.

L'architecte Chapelle souligne que les pêcheurs du Maine et du Massachusetts qui venaient dans le golfe Saint-Laurent et le long de Terre-Neuve à cette époque transportaient sur le pont de leurs goélettes de deux à quatre bateaux de type Hampton, connus sous le nom de *Hampton whalers* ou *New England boats*. Ces bateaux étaient apparus au New Hampshire au tout début du dix-neuvième siècle et avait subi quelques modifications par la suite. Selon Chapelle, *«the model had a long, sharp bow and a "pinky" stern; the boat was two-masted and ketch-rigged, with a shifting bowsprit and jib for light-weather work»*. Lorsque les goélettes avaient complété leur cargaison de morues, *«the boats were often disposed of by sale to Newfoundland, Labrador and New Brunswick fishermen for use as shore boats»³⁷*. Sur la Côte du Labrador (Basse-Côte-Nord), ces bateaux prenaient le nom de *«Labrador boats»*. Après 1860, l'arrière d'un certain nombre de ces bateaux étaient également à tableau et on a pu, bien sûr, voir les deux exemples de ce bateau dans les eaux du golfe. Les bateaux qu'emportaient les goélettes mesuraient de 5,2 m à 7 m de longueur.

Par ailleurs, Vigneau mentionne dans son journal que, *«à l'époque de l'établissement de la Pointe et les 7 ou 8 années qui suivirent les sauvages étaient en grand nombre dans les parages. À Mingan, indique-t-il, j'ai compté au-delà de soixante barges au temps de la mission, contenant chacune deux et trois*

familles». Il ajoute: *«j'en ai vu jusqu'à 35 dans la même flotte mouillée au bout de la Pointe. C'était presque toutes des barges achetées de pêcheurs américains, d'environ [6,7 m] de quille peintes en blanc»*.

En ce qui concerne les grandes barges, elles deviennent particulièrement populaires à la fin du dix-neuvième siècle, du moins à Havre-Saint-Pierre, où elles remplacent progressivement les goélettes. En 1898, Vigneau note que *«la flotte [de goélettes] diminue toujours et personne n'a ni les moyens ni l'envie d'acheter ni de bâtir. Tous ceux qui peuvent achètent et bâtissent des grandes barges...»* Selon Wakeham, il s'agit d'ailleurs de *«splendides bateaux de pêche, pourvus de petites cabines et aménagements nécessaires pour rester sur les lieux deux ou trois jours et nuits à la fois»³⁸*.

Comme il n'y a pas de route sur la Côte-Nord, on utilise aussi les barges pour toutes formes de déplacement, de transport ou de pêche et on n'hésite pas à les utiliser pour d'assez longs voyages. C'est ainsi que, en 1920, Vigneau voit arriver à Havre-Saint-Pierre une barge en provenance de Sept-Iles *«venue ramener un certain nombre de travailleurs des chantiers»*. La même année, en route pour Terre-Neuve, la barge *Manola* s'arrête à Havre-Saint-Pierre pour débarquer des passagers. En 1924, Vigneau rapporte dans son journal que deux barges se rendent aux Iles-de-la-Madeleine pour y chasser le phoque et en reviennent un mois plus tard avec 240 peaux. Pour entreprendre un tel voyage, ces deux barges étaient certainement pontées.

Un bateau blanc

De mars à mai 1936, Frédéric Jomphe, un pêcheur de Havre-Saint-Pierre, construisit, pour son propre compte, une barge d'une douzaine de mètres de longueur par 3,65 m de largeur. Pour déterminer la forme de ce nouveau bateau, quelques gabarits, appelés «moules», furent d'abord placés sur la quille, de place en place, entre l'étambot et l'étrave, selon l'oeil avisé du constructeur.

On posa ensuite sur ces gabarits

les bordages d'épinette grise qui réunirent l'étrave à l'étambot. Comme pour la majorité des barges, celle-ci serait construite à clin, c'est-à-dire que ses bordages allaient se chevaucher. Les bordages mis en place, on plia sur leur face interne des membres d'épinette rouge (mélèze) de 3,8 cm d'épaisseur par 5 cm de largeur qui avaient été préalablement chauffés à la vapeur. Puis les gabarits furent enlevés. Les membres furent alors réunis à leur vis-à-vis au moyen de varangues et recouverts d'un vaigrage, ce qui assurerait plus de rigidité à la coque.

Selon Roland Jomphe, l'un des fils de Frédéric qui participa également à la construction de ce bateau, celui-ci fut construit pratiquement tout en épinette, le bois le plus facilement disponible localement.

Il s'agissait d'une barge pontée et la partie avant de la cale, sur 4 m de longueur, fut réservée pour le logement de l'équipage. Cet aménagement fut surmonté d'une «cabine», petite construction qui dépassait le pont de quelques dizaines de centimètres de hauteur et qui servait à augmenter le confort des hommes et à leur faciliter l'accès à leur poste, qu'ils appelaient *cuddy* ou *codé*³⁹, tout comme en Gaspésie. Celui-ci fut doté d'un petit poêle à bois, d'un tonneau de 45 L pour la réserve d'eau, d'une table et de quatre couchettes pour les pêcheurs. On comprend que l'espace était fort restreint et que tous devaient faire preuve de beaucoup de discipline, surtout quand le voyage de pêche effectué dans les îles de l'archipel Mingan ou autour de l'île d'Anticosti durait jusqu'à une semaine.

Quand la pêche était très bonne, il est arrivé, quoiqu'exceptionnellement, que la barge regagne son port d'attache avec une cargaison de 3 500 à 4 500 kg de morue. La morue pêchée dans la journée était nettoyée le soir même, puis salée. Avec le poids du sel, celui des agrès de pêche, de la chaloupe de 5 m chargée sur son pont et du carburant, la charge totale de la barge pouvait alors atteindre 9 000 kg.

La barge était équipée d'une pompe fabriquée au moyen d'un tuyau

en métal et d'un ancre ou grappin; son capitaine disposait d'un compas et de cartes marines. Bien que motorisée - d'abord un moteur de marque *Imperial*, puis un moteur à essence de quatre cylindres de marque *Ford* -, la barge naviguait fréquemment sous voiles.

Ce bateau fut vendu en 1948 pour la somme de 400 \$ et servit encore quelques années par la suite. Roland Jomphe en a évoqué l'histoire dans son poème *Le Bateau blanc*⁴⁰.

Aux Iles-de-la-Madeleine

Il est vraisemblable qu'il y eût des barges de type Gaspé aux Iles-de-la-Madeleine, où on a toujours dénombré quelques centaines de bateaux de pêche. Plusieurs familles des Iles ont en effet émigré sur la Côte-Nord vers les années 1850 et, pendant quelques décennies, il y a eu des échanges constants entre les Iles et quelques villages de la Côte, notamment Havre-Saint-Pierre.

Si, pendant un certain temps, on a été fidèle sur la Côte à l'habitude des insulaires d'utiliser des goélettes pour la pêche, on peut supposer que l'inverse est vrai et que les insulaires ont pu reconnaître les qualités de la barge pour la pêche côtière. Dans

Capitaine des hauts-fonds⁴¹, une photographie ancienne qui aurait été prise aux Iles laisse voir ce qui semble bien être une barge bordée à clin, pointue aux deux extrémités, munie de deux mâts et partiellement pontée.

Toutefois, l'auteur de l'ouvrage nous a indiqué que les goélettes de vingt à trente tonneaux ont été les bateaux les plus utilisés aux Iles pour la pêche, entre 1793 et 1940. On y a aussi utilisé un autre type de bateaux plus petits et dont deux répliques ont été construites par le Musée de la mer il y a quelques années. Il s'agit d'un autre type de barge ou chaloupe, à bordé à joints carrés, également à arrière pointue, mais à étambot et à aiguille.

Bien que les dimensions de ce bateau soient comparables à celles d'une petite barge, il est peu comparable à la barge de Gaspé par la forme.

Acquisition

Si on a pu compter les barges par centaines au début des années 1820, c'est par milliers qu'elles se comptaient 50, 60 ou 80 ans plus tard. En effet, selon les statistiques gouvernementales, leur nombre aurait dépassé 2 000 en 1865, puis atteint 3 000 en 1889. Au tournant du siècle, on en aurait dénombrées environ 4 000⁴² qui sillonnaient les eaux poissonneuses baignant la péninsule gaspésienne.

Sans doute un bon nombre de ces bateaux furent-ils construits par

*«qui possédaient des lots trouvaient sur leur propriété tout le bois nécessaire (sauf le cèdre) à la construction, et ils avaient un atelier de travail comprenant une forge dans certains cas»*⁴³.

Jusqu'à la fin du dix-neuvième siècle, les compagnies de pêche étaient très souvent propriétaires de bonne quantité de barges, qu'elles louaient aux pêcheurs. Pour la construction de ces bateaux, comme pour leur entretien, les compagnies avaient recours à des artisans. En raison du nombre élevé de barges généralement en opération, on peut penser que leur construction a fourni un travail régulier à plusieurs artisans en même temps. Comme on a lancé de nombreux navires le long de la côte de Gaspé - près de 500 entre 1762 et 1895 -, ces artisans ont pu travailler également à leur construction, comme charpentiers, ouvriers spécialisés ou simples journaliers.

Le prix des barges semble n'avoir jamais été très élevé et n'a évolué que lentement. C'est qu'*«elles étaient construites avec des matériaux disponibles localement»*⁴⁴.

Nérée Gingras souligne en 1857 que de *«belles berges très bien faites, bien peintes, bien voilées, très légères, qui [volaient] sur*

l'eau coûtaient chacune environ 20\$».

Dans son rapport de 1874, Lavoie indique que les pêcheurs de Gaspé qui avaient perdu leurs barges dans une tempête avaient à déboursier *«de quatre-vingt à cent piastres pour s'en procurer d'autres, vieilles ou neuves»*. Dans ce rapport, il note plus loin qu'une paire de bottes de pêche coûtait huit dollars, ce qui permet une comparaison au moins sommaire.

Sur la Côte-Nord, toutefois, les choses étaient différentes. Ainsi, en aval de Natashquan, où le bois de construction était rare, le coût des barges était élevé et, selon Têtu, *«il n'y [avait] que ceux qui [avaient] pu mettre quelque argent de côté qui [étaient] en*



Barges ancrées à Barachois, circa 1900-1930, nombreuses barges à trois mâts (Centre d'archives de la Gaspésie, P77 collection Marcel Lamoureux).

leurs propriétaires, quand il s'agissait de pêcheurs. La pêche ne les occupait qu'une partie de l'année et ils disposaient de tout le temps, pendant l'hiver ou au printemps, pour se construire une barge.

Mais encore devaient-ils posséder les outils nécessaires au travail du bois et l'habileté qu'exigeait l'opération. Car la charpenterie navale n'a toujours été réservée qu'à un petit nombre d'initiés. Il est très possible, alors, que les pêcheurs les plus adroits à construire de belles barges aient construit leurs propres barges et celles d'autres pêcheurs qui leur en auraient spécialement passé la commande. Selon Rock Samson, certains pêcheurs

mesure de s'en procurer. Les autres n'[avaient] qu'une misérable chaloupe pour aller au large, de beau temps seulement»⁴⁵. Plus à l'ouest, Huard indique toutefois en 1897 qu'une «barge toute grée coûte \$ 100»⁴⁶.

Bérubé précise quant à lui que le prix des barques à essence atteint 336 \$ en 1913 et 363 \$ en 1918 alors que le prix des barques à voiles atteint, au cours des mêmes années, respectivement 53 \$ et 100 \$⁴⁷.

Vers les années 1940, les barges, désormais motorisées, coûtaient quelques centaines de dollars. La Loi sur le Crédit maritime, votée à Québec en 1943, permettait en effet aux caisses populaires de la Gaspésie de prêter aux pêcheurs locaux les sommes nécessaires pour qu'ils se construisent des barges, s'achètent des «engins» (moteurs) et des agrès de pêche. Ainsi, pour l'achat ou la construction d'une barge de trente pieds (de quille, probablement), munie d'un moteur de dix chevaux-vapeur, on prêtait un montant pouvant atteindre 300 dollars sans dépasser les 2/3 de la valeur de l'ensemble. En avril 1951, pour un bateau de longueur identique, on pouvait prêter 600 dollars, aux mêmes conditions.

Déclin

Jusqu'aux années 1940, la barge demeure le bateau de pêche par excellence des pêcheurs gaspésiens. Certains y trouvent toujours de grandes qualités, comme le sous-ministre de la Colonisation et des Pêcheries qui vante en 1943 son coût extrêmement bas, son importance pour l'industrie locale de la charpenterie navale et sa grande sécurité sur l'eau⁴⁸.

Mais les techniques et les conditions de pêche sont appelées à changer et, «pour aller maintenant chercher le poisson plus au large, sur les bancs d'Anticosti, par exemple, il ne peut être question de [...] petites barques et de [...] lignes à main», note en 1941 le professeur d'économie appliquée Louis Bérubé. Pour s'adapter à cette nouvelle pêche, ajoute-t-il, il faut un nouveau



La Pauline, L'Anse-au-Griffon, été 1998 (photographie Michel Desgagnés).

bateau, «une barque à moteur puissant et à bonne voilure, assez solide pour faire des sorties régulières à la pêche malgré le mauvais temps, et assez grande pour pouvoir, si nécessaire, emporter une provision de glace»⁴⁹.

Il faut aussi améliorer l'état du poisson capturé, qui n'est pas toujours conservé dans de bonnes conditions. En 1941, un décret gouvernemental concernant la préparation et l'inspection du poisson frais et congelé stipule notamment que «toute embarcation qui sert à la pêche et au transport du poisson doit posséder un double fond afin que le poisson ne vienne pas en contact avec l'eau de cale...»⁵⁰

En 1944, les responsables gouvernementaux des pêcheries font construire, sur le modèle de la barge de Grande-Rivière, une barque qui en possède les caractéristiques tout en ayant quelques avantages sur celle-ci. Son moteur a une puissance de 55 chevaux-vapeur, l'espace réservé à l'équipage y est mieux aménagé et ses soutes à poisson sont isolées et munies de compartiments à glace. Elle peut ainsi passer trois ou quatre jours au

large. Les résultats des premières expériences menées avec cette barque sont jugés «satisfaisants».

Puis des expériences menées avec un cordier, pour la pêche à la palangre, et avec un chalutier, pour la pêche au chalut, s'avérant concluantes, «on commença la construction en série de cordiers genre Cape Island de 16,76 m et de petits chalutiers de 14,63 m» dont la longueur fut ensuite portée à 18,28 m. Déjà, on constate que, «au cours des dernières années, il ne s'est pratiquement pas construit de barques de pêche et [que] leur nombre a considérablement diminué»⁵¹.

Enfin, en 1955, sont apparues les premières Gaspésiennes, un nouveau type de bateau de pêche dessiné par l'architecte américain Chapelle qui s'est alors inspiré des lignes de quelques barges⁵². Malgré leur prix forcément plus élevé, ces bateaux relativement efficaces comme cordiers connurent du succès auprès des pêcheurs et vinrent assurer «la survie de la pêche artisanale si nécessaire à l'économie des régions de pêche de [la] province»⁵³. Des 50 Gaspésiennes construites entre 1955 et 1960, 11 étaient encore en service en 1987.

Les barges comme éléments du patrimoine maritime gaspésien

On trouve encore des barges en Gaspésie. Il en reste peut-être une dizaine dont l'état de conservation varie de plutôt bon à épave. Un rapide «tour de la Gaspésie» effectué à l'été 1998 nous a d'ailleurs permis de voir au moins cinq barges ayant servi à la télésérie *L'Ombre de l'épervier* qui fut présentée à la télévision de Radio-Canada l'hiver précédent. Deux d'entre elles sont des pièces de musée et on peut les apercevoir, l'une sur le terrain du Manoir LeBoutillier, à L'Anse-au-Griffon, l'autre sur le terrain du Site du Banc-de-Pasbébiac, où l'on trouve également deux Gaspésiennes. Comme ces bateaux ne sont pas couverts, leur durée de vie sera forcément limitée si elles ne font pas l'objet d'un plan suivi

d'entretien.

Les trois autres barges appartiennent à des particuliers. Nous avons eu la chance d'en voir une à l'eau et, même, de faire une petite sortie en mer à son bord. Il s'agit de *La Pauline*, qui a conservé le nom qu'elle portait dans la télé-série. Elle appartient à Bernard Chouinard, de L'Anse-au-Griffon. Il la tient de son père, Laurent, qui l'a construite en 1973 avec l'aide du constructeur de barges Magella Whitty. C'est ce dernier qui a bordé le bateau. Son propriétaire actuel a aussi participé à sa construction et on sent qu'il a pour sa barge un profond attachement.

Le bordé (2,5 cm d'épaisseur), les membres (2,5 cm d'épaisseur par 7,5 à 12,5 cm de largeur) et le revêtement intérieur de *La Pauline* sont en cèdre; sa quille est en épinette, son étrave et son étambot en merisier. Elle mesure 9,1 m de longueur par 3,25 m de largeur. Propulsée par un moteur *Chevrolet* à essence de six cylindres spécialement adapté, *La Pauline* avance sur l'eau à une vitesse d'environ cinq noeuds. On lui a posé deux mâts pour les besoins de la télé-série, mais elle n'en portait qu'un à l'origine.

Les deux autres barges appartenant à des particuliers se trouvent à L'Anse-au-Griffon et à Cap-des-Rosiers respectivement. Celle de L'Anse-au-Griffon pourrait être la dernière barge construite en Gaspésie (1977) et c'est la plus petite que nous ayons vue: 7,26 m de longueur par 3,2 m de largeur. Elle est bordée en épinette et membrée en cèdre. Sa quille et son étrave sont en chêne. La seconde est très intéressante parce qu'elle a une cinquantaine d'années et qu'elle a été conservée à peu près dans son état original. Elle a aussi son moteur d'origine, un *Acadia* de 6 1/2 chevaux-vapeur. Son propriétaire l'a acquise en 1980 et elle est entreposée dans une grange, ce qui devrait la préserver de la pourriture, tout au moins⁵⁴.

On a pu voir deux autres barges à Mont-Saint-Pierre et à Coin-du-Banc, près de Percé, mais elles sont à l'état d'épave, l'étambot de la première étant même arraché. Notre inventaire ne se veut pas exhaustif et sans doute

pourrait-on ajouter encore quelques barges aux sept modèles que nous avons vus. Toutefois, elles ne sont pas faciles à trouver. En effet, contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, on ne les trouve pas sur les plages, mais sur des terrains, à l'arrière des maisons, et dans des champs, quand ce n'est pas dans des hangars.

Outre les barges proprement dites, on trouve des éléments qui leur sont liés. Dans l'église de Mont-Saint-Pierre, par exemple, on expose un modèle réduit. Le Musée de la Gaspésie en possède quelques-uns et on peut aussi en voir d'autres dans des boutiques, à Percé notamment. Le Musée de la Gaspésie possède également un jeu de gabarits, tout comme le centre d'interprétation du Site du Banc-de-Pasbébiac. À cet endroit, on utilise d'ailleurs le jeu de gabarits pour montrer comment se construisait une barge. C'est ainsi qu'on a assemblé une quille, un étrave et un étambot, fixé les gabarits sur la quille et posé, de chaque côté, trois ou quatre virures de bordages. Un tel exemple vaut bien des explications.

On se rend compte, en examinant ces gabarits, dont la hauteur est d'environ 60 cm, que ceux-ci ne donnaient la forme qu'aux fonds de la barge. Ils ne déterminaient en rien la hauteur de la coque, pas plus qu'ils ne déterminaient sa longueur. C'est le constructeur, alors, qui fixait la longueur et la hauteur de la barge à construire, probablement en accord avec le pêcheur qui l'avait commandée. Ainsi, avec un même jeu de gabarits, on pouvait construire plusieurs barges de longueur et de hauteur variées.

Enfin, avec un peu de chance, on trouverait sans doute dans les villages gaspésiens d'autres éléments liés à l'histoire des barges, comme des ancres, des mâts, des gouvernails. Dans quelle mesure ce bateau de pêche qui, fait incroyable, a duré deux siècles, survivra-t-il dans notre mémoire collective? Il n'est pas facile de le dire. Mais on l'a vu dans les pages qui précèdent, la barge a joué un rôle prédominant dans l'histoire de la Gaspésie et dans celle de la Côte-Nord.

On devrait en conserver un souvenir précieux.

Remerciements

Pour la réalisation de cet article, l'auteur tient à remercier tout spécialement madame Claudine Tremblay, pour la documentation, monsieur Jean Belzil, pour certaines reproductions photographiques, monsieur Pierre J. Guay, ing., N.A., pour les photographies, les informations et les conseils techniques, de même que messieurs Bernard Chouinard, Frédéric Landry, Roland Jomphe, Gilles Smith et le personnel du Musée de la Gaspésie, pour les informations.

Notes

- 1 Jules Bélanger, Marc Desjardins et Yves Frenette, **Histoire de la Gaspésie**, Montréal, Boréal Express/IQRC, 1981, 797 p.
- 2 Howard I. Chapelle, «*Practical Fishing Launches*» (The Design, Construction and Powering of Small Fishing Boats), **Boat**, (may 1954): 29-31.
- 3 William Baker, **Sloops and Shallops**, Barre (Mass.), Barre Publishing Company, 1966, 174 p.
- 4 H. F. Pullen, **Goëlettes de l'Atlantique**, Brunswick Press, 1967, 64 p.
- 5 William Baker, **op. cit.**
- 6 «*Rapport du comité d'enquête sur les prétentions de diverses personnes à des terres dans le district inférieur de Gaspé...*», **Journal de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada**, vol. 29-30 (1820-1821).
- 7 J. B. A. Ferland, «*Journal d'un voyage sur les côtes de la Gaspésie*», **Les soirées canadiennes**, Québec, Brousseau Frères, 1861, p. 301-476.
- 8 Willits D. Ansel, **The Whaleboat: a study of design, construction and use from 1850 to 1970**, USA, Mystic Seaport Museum, 1978, 147 p.
- 9 Howard I. Chapelle, **op. cit.**
- 10 Rapport de Pierre Fortin, inspecteur des pêches, 1859.
- 11 Jules Bélanger et al., **op. cit.**
- 12 Rapport de William Wakeham, inspecteur des pêches, 1911.
- 13 Pour lancer une «berge» quand la vague est forte, nous raconte Ferland, les pêcheurs regardent la mer et attendent la bonne vague. Quand celle-ci va rouler sur le rivage, ils poussent le bateau sur le gravier et celui-ci est bientôt saisi par la vague qui, «*en se retirant, l'emporte loin de la terre*». Pour la haler, selon Chapelle, on la vide de son lest et on utilise un cabestan à bras et un câble que l'on relie à la quille au moyen d'une tige de fer passée dans un trou. Plus tard, des camions furent utilisés à la place des cabestans. Souvent, pour faciliter le travail et protéger le bateau, celui-ci était halé sur un lit composé de pièces de bois entrecroisées.

- ¹⁴ Howard I. Chapelle, **op. cit.**
- ¹⁵ Doris Montgomery, **The Gaspé Coast in Focus**, New York, E. P. Dutton and Company inc., 1940, 88 p.
- ¹⁶ Anonyme, «*The Making of Acadia Gas Engines*», **The Busy East**, vol. 9, no 3 (1918): 24-30.
- ¹⁷ Rock Samson, **La pêche à Grande-Grave au début du XX^e siècle**, Ottawa, Approvisionnement et Services Canada, 1980.
- ¹⁸ Ces statistiques sont légèrement différentes dans **L'Annuaire statistique du Québec** de 1919, cité dans Bélanger et al., 1981, p. 429. **L'Annuaire** indique d'ailleurs cinq «*barques à essence*» dès 1910.
- ¹⁹ Statistiques sur les pêcheries, 1911-1912, 1915-1916.
- ²⁰ William Wakeham, **op. cit.**
- ²¹ Acadia Gas Engines Limited, **Instructions for operating Acadia Engines**, s. d.
- ²² Pour leur faciliter la tâche, le fabricant avait établi à leur intention une liste des principales erreurs à éviter, les *don'ts*. *Don't forget to oil the motor frequently; don't let batteries get wet; don't...* Il y avait en tout 13 recommandations du genre.
- ²³ Anonyme, «*Marines Engines - The Make and Breaks*», **The Dory Mates**, vol. 5, no 2 (mai 1994).
- ²⁴ Howard I. Chapelle, **op. cit.**
- ²⁵ C'est le CNRS, dans son **Dictionnaire de la langue française du XIX^e et du XX^e siècle: Trésor de la langue française**, qui donne au substantif barge le sens qui s'approche le plus de notre bateau de pêche, quoique sans lui être vraiment comparable, en la définissant comme «*un bateau à fond plat ou parfois arrondi, à voile carrée, utilisé pour la pêche en eau peu profonde*». On y précise aussi qu'on trouve la forme «berge». Le **Littre** présente la berge comme une «*chaloupe étroite*», sans autre détail. Dans son sens anglais, le substantif barge est généralement défini comme un «*flat-bottomed boat*». L'**Oxford English Dictionary** précise également que «*as with barca, the name was extended to a boat or small ship with sails; and this was the first use in English*». Dans **Souvenirs d'un missionnaire breton dans le Nord-Ouest canadien** (Septentrion, 1997), Joseph Le Treste souligne que «*Barge est le terme utilisé par les voyageurs métis pour le «bateau de York» (Yorkboat) utilisé par la CBH sur les rivières canadiennes. Bâties par les engagés de la CBH, selon un modèle des baleinières des îles Orkades au nord de l'Écosse, sur le style des drakkars, et munies d'une quille ainsi que d'un gouvernail...*».
- ²⁶ Jean Fréchet, «*La Gaspésienne*», **Actualités marines**, vol. 2, no 2 (avril-juin 1958): 6-8.
- ²⁷ **Bulletin des agriculteurs**, (mai 1944).
- ²⁸ Rapports de Napoléon Lavoie, inspecteur des pêches, 1873, 1874, 1878.
- ²⁹ Rapports de William Wakeham, inspecteur des pêches, 1890-1903.
- ³⁰ Rapports de Pierre Fortin, 1858, 1865.
- ³¹ Rapport de Napoléon Lavoie, 1877.
- ³² **Boatman**, (novembre-décembre 1994).
- ³³ David J. McDougall, «*Gaspe coasting schooners in the 18th and 19th centuries*», **Traditions**
- maritimes au Québec**, colloque international 1984, Québec, gouvernement du Québec, 1985, p. 372-386.
- ³⁴ Cette hypothèse apparaît la plus plausible. Lepage indique en effet que, au début de la saison 1860, «*pour transporter les hommes, leurs barges, équipements et provisions, on doit affréter le Marie Philomène et le Béluga, deux goélettes de capitaines indépendants*». André Lepage, «*Cap sur le Nord*», **Saguenayensia**, vol. 29, no 1 (janvier-mars 1987): 19-23.
- ³⁵ Victor H. Huard, **Labrador et Anticosti**, Chicoutimi, 1987, 505 p.
- ³⁶ **Ibid.**
- ³⁷ Howard I. Chapelle, **American Small Sailing Craft: their Design, Development and Construction**, USA, Vail-Ballou, 1951, 363 p.
- ³⁸ Rapport de William Wakeham, 1898.
- ³⁹ Pour **The Oxford English Dictionary**, le *cuddy*, dans son sens du 18^e siècle, était «*a sort of cabin or cook-room in the fore-part or near the stern of a lighter or barge*». La plupart des photographies consultées montrent que, en Gaspésie, le *cuddy* se trouvait directement sous le pont avant alors que, sur la Côte-Nord, cet aménagement était surmonté d'une petite cabine, ce qui en augmentait la hauteur et, bien sûr, en améliorait l'accès. Comme on l'a vu, Wakeham avait déjà noté en 1897 la présence de «ces petites cabines».
- ⁴⁰ Roland Jomphe, **De l'eau salée dans les veines**, Montréal, Leméac, 1978, 133 p.
- ⁴¹ Frédéric Landry, **Capitaines des hauts-fonds**, Montréal, Leméac, 1978, 143 p.
- ⁴² On ne sait pas trop comment ces statistiques, publiées dans les **Documents de la session**, étaient obtenues ni dans quelle mesure elles sont fiables. Certaines données du genre ont toutefois été mises en doute par Bélanger et al.
- ⁴³ Rock Samson, **Pêcheurs et marchands de la baie de Gaspé au XIX^e siècle**, Environnement Canada, 1984, 148 p.
- ⁴⁴ **Ibid.**
- ⁴⁵ Rapport de Théophile Têtu, inspecteur des pêches, 1868.
- ⁴⁶ Victor H. Huard, **op. cit.**
- ⁴⁷ Louis Bérubé, **Coup d'oeil sur les pêcheries de Québec**, Sainte-Anne-de-la-Pocatière, École supérieure des pêches, 1941, 215 p.
- ⁴⁸ Jacques Saint-Pierre, **Les chercheurs de la mer. Les débuts de la recherche en océanographie et en biologie des pêches du Saint-Laurent**, Québec, IQRC, 1994, 256 p.
- ⁴⁹ Louis Bérubé, **op. cit.**
- ⁵⁰ Arrêté-en-conseil no 876.
- ⁵¹ RGMCP, 1953-1954.
- ⁵² On connaît au moins trois séries de ces plans. La première série a été publiée par Chapelle lui-même dans la revue **Boat** de mai 1954, puis repris par Samson (1980). Il s'agit des plans d'une barge motorisée de la «côte anglaise» de 10,8 m de longueur. La seconde série a été redessinée par D.W. Dillion en 1984 pour publication dans l'ouvrage de Post (1985). Il s'agit également d'une barge de la côte anglaise, celle-ci non motorisée, de 10,6 m de longueur. La troisième série a été redessinée

en 1954 par Chapelle, à partir de ses propres plans et a été publiée dans l'ouvrage de Pierre Camu, **Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile, 1608-1850**. Il s'agit cette fois d'une barge de Grande-Rivière, non motorisée, de 10 m de longueur. Tous les relevés de lignes ont été effectués en août 1952.

⁵³ Jean Fréchet, **op. cit.**

⁵⁴ Il serait intéressant qu'un organisme comme le Musée de la Gaspésie, qui a un mandat clair de conservation du patrimoine de la région, recueille le plus d'informations possibles sur cette barge en particulier, sur *La Pauline* également et, d'une façon générale, sur toutes les barges qui restent. Ces dossiers pourraient renfermer la petite histoire des barges, des relevés de lignes et abondance de photographies. Il y aurait là quelques semaines de travail dont, un jour, nous nous féliciterons certainement.

Autres références

- CASSIVI, J.-G. Lettre au ministre, Colonisation, Mines et Pêcheries, 10 novembre 1933. ANQ.
- FRENETTE, Pierre et al., **Histoire de la Côte-Nord**. Québec, IQRC/PUL, 1996. 667 p.
- GARNIER, Louis. **Du Cométique à l'Avion: les Pères Eudistes sur la Côte Nord (1903-1946)**. S.l., s. é., 1947. 293 p.
- McDOUGALL, David J. «*The Shipbuilders, Whalers and Master Mariners of Gaspé Bay in the Nineteenth Century*», dans Eric W. Sager et Lewis R. Fisher, éd. **The Enterprising Canadians: Entrepreneurs and Economic Development in Eastern Canada, 1820-1914**. St-Jean (T.N.), Maritime History Group, Memorial University of Newfoundland, 1979. Pages 125-145.
- MONTGOMERY, Doris. **The Gaspé Coast in Focus**. New York, E.P. Dutton and Company Inc, 1940. 88 p.
- POST, Robert C. **The Tancook Whalers: Origins, Rediscovery, and Revival**. Bath, Maine Maritime Museum, 1985. 113p.
- TREMBLAY, J.-L. Lettre au sous-ministre Arthur Labrie, Mines et Pêcheries, 10 septembre 1941. ANQ.
- VIGNEAU, Placide. **Un pied d'ancre; journal de Placide Vigneau. Trois quarts de siècle d'histoire sur la Côte-Nord, le Labrador et les Iles-de-la-Madeleine, 1857-1926**. Document présenté par Gérard Galienne et annoté par Mgr René Bélanger. Lévis, Imprimerie Le Quotidien, 1969. 311p.
- Rapports annuels du ministère québécois responsable des Pêcheries, 1922-1960.

Les résidents de la maison seigneuriale de Rimouski (1696-1735)

BÉATRICE CHASSÉ

À Rimouski, il n'y a pas eu qu'un seul manoir seigneurial. Suivant les époques, on en a construit trois, en trois endroits différents. Le premier, le seul dont il sera question dans cet article, a été bâti par le seigneur René Lepage de Sainte-Claire, lors de son arrivée à Rimouski, en 1696. Puis, le fils de René Lepage, Pierre Lepage de Saint-Barnabé a fait construire le second, près de la rivière; on en a découvert les fondations lors du prolongement de la rue Sainte-Marie vers 1955. Malheureusement, on n'a pas produit de rapport archéologique qui nous aurait donné un supplément d'informations à ce sujet. Quant au troisième manoir, les anciens Rimouskois se souviennent encore de l'avoir vu lorsqu'ils arrivaient sur la rue Saint-Germain, par le pont de fer. Ils apercevaient alors, à travers les arbres, une spacieuse maison canadienne, bien conservée, avec pignon et lucarnes. Aujourd'hui, ces trois pièces de notre patrimoine ont disparu; nous n'en avons conservé que le souvenir qui contribue de nos jours à fasciner notre imagination.

Le manoir Lepage de Sainte-Claire

Dans un article antérieur¹, j'ai décrit le premier manoir construit par René Lepage de Sainte-Claire. Rappelons ici que c'était une habitation bien humble, même si elle était plus spacieuse que celles des habitants. À cette époque-là, on la désignait de préférence sous le terme plus réaliste de «maison seigneuriale». Elle mesurait 23 pieds par 55, mesures anglaises ou 7 m par 17. Les deux matériaux utilisés

pour sa construction indiquent qu'elle a été bâtie en deux temps. Une partie était de colombage et l'autre partie, de pièce sur pièce. Construite sur le site de l'actuel Musée régional, la maison seigneuriale abritait les appartements de la famille et une salle où on célébrait le sacrifice de la messe, lors du passage du missionnaire. On mettait une chambre à la disposition du Père récollet qui desservait Rimouski, aux temps des pionniers. Le Père passait habituellement tous les ans et il est arrivé qu'on ne le revoyait pas avant deux ou trois ans.

La famille de René Lepage

Le seigneur René Lepage de Sainte-Claire et son épouse, Marie-Madeleine Gagnon, ont élevé leur famille de seize enfants dans la première maison seigneuriale de Rimouski. À la mort de René Lepage en 1718, la seigneuresse avait encore sous sa responsabilité onze enfants mineurs âgés entre trois et vingt ans. Puis, le grand-père, Germain Lepage, vivait encore avec la famille de son fils. Il s'est éteint au manoir le 26 février 1723. Ce jour-là, l'aïeul a fait assembler les quelques habitants de Rimouski, au chevet de son lit, pour les exhorter à réciter des prières, une dernière fois. Le corps du patriarche «*a été inhumé dans la chapelle de ce lieu, paroisse de St. Germain*». Revenant de sa mission de Miramichi, au mois de juin de la même année, le Père récollet Gélase de Lestage célébra un service divin à la mémoire de l'ancêtre pour qui il avait «*très grande vénération*»². Au registre de l'état civil, le Père inscrivit que l'aïeul était décédé à l'âge de 101 ans, ce qui

semble exagéré. On n'a pas établi avec certitude l'année de sa naissance; la généalogiste Sylvie Tremblay lui donne environ quatre-vingt-cinq ans³. On a aussi écrit que Germain Lepage a été le premier seigneur de Rimouski; c'est son fils, René Lepage de Sainte-Claire, qui le premier a décroché ce titre.

Le nouveau seigneur

La seigneuresse, Marie-Madeleine Gagnon, était analphabète. Incapable de diriger les travaux du domaine et les affaires de la seigneurie, elle recourut aux services de son fils aîné, Pierre Lepage de Saint-Barnabé, le nouveau seigneur. Celui-ci, depuis son mariage avec Marie Trépanier en 1716, avait habité la maison qu'il avait fait construire, près de la rivière. À la demande de sa mère, il revint demeurer au manoir avec toute sa famille. Son épouse, la jeune seigneuresse, mit au monde douze enfants, entre 1717 et 1737. Pendant la même période, les fils et les filles de René Lepage prenaient leur envol à tour de rôle et quittaient la maison seigneuriale.

Pierre Lepage de Saint-Barnabé a parfaitement bien administré les affaires de la seigneurie. On a beaucoup critiqué les seigneurs Lepage, leur reprochant d'avoir géré d'une manière chaotique, inextricable. C'est totalement faux en ce qui concerne le deuxième seigneur de Rimouski. Pierre Lepage de Saint-Barnabé a bien compris toute l'importance d'un bon contrat notarié; il a bien compris toute l'importance d'un document écrit. À la fin de l'été, il montait à Québec sur sa barque et il allait déposer chez un notaire les ententes conclues avec les

censitaires ou avec les membres de sa famille, «pour y avoir recours en cas de besoin». Lorsqu'il ne pouvait se rendre à Québec, le seigneur de Saint-Barnabé délégua un de ses frères pour accomplir cette tâche.

Les 22 et 23 juillet 1720, Pierre Lepage de Saint-Barnabé concédait deux nouvelles terres aux habitants Étienne Sicotte et Jean Guy. Ceux-ci recevaient chacun trois arpents de front par quarante de profondeur. Il est probable que ces deux voisins aient été établis à Rimouski avant 1720. On peut voir l'emplacement de leur terre sur la carte reproduite dans la RHBSL de janvier 1995. Parmi les obligations de Jean Guy et d'Étienne Sicotte, le seigneur ne manquait pas de faire inscrire que les deux concessionnaires devaient «ayder à planter un may le premier jour de may de chaque année à la porte du manoir seigneurial»⁴. Il s'agissait là d'une activité traditionnelle de divertissement. Ayant ébranché un sapin, sauf la cime, les habitants plantaient le tronc de l'arbre ainsi dégarni dans la cour du manoir et s'en servaient comme cible pour y décharger leur fusil de chasse. Après cet exercice de tir, ils étaient invités par la seigneuresse à venir déguster un copieux déjeuner. Tout se déroulait évidemment dans la plus franche gaieté. Mais ce n'était pas seulement un divertissement; c'était aussi un hommage à rendre au seigneur. Pierre Lepage de Saint-Barnabé tenait à cet hommage puisqu'il le faisait inscrire aux contrats des concessionnaires.

Le Père Ambroise Rouillard

Il était de tradition à la maison seigneuriale de recevoir les Pères récollets qui s'étaient succédé à Rimouski depuis l'ouverture de la mission en 1701. Le Père Ambroise Rouillard continuait la tradition lorsque, en 1724, il abordait pour la première fois dans la paroisse Saint-Germain. Toute sa vie, il allait revenir visiter les habitants de L'Isle-Verte, de Trois-Pistoles et de Rimouski, sauf pendant quelques années d'éclipse où il fut remplacé par les révérends Charles Barbel et Albert Millard. Avec le Père

Ambroise, les Rimouskois avaient trouvé leur pasteur et celui-ci avait trouvé ses ouailles. D'après René Bacon qui lui consacre une importante notice biographique, le nom d'Ambroise Rouillard «est à jamais lié aux origines des paroisses de Rimouski, Trois-Pistoles et L'Isle-Verte dont il fut le pasteur attentif, fidèle et dévoué pendant une trentaine d'années»⁵. Le Père Ambroise accompagnait les habitants aussi bien dans leur cheminement spirituel que dans leur cheminement temporel. Il reste au moins treize actes - il y en a eu certainement beaucoup plus - où le pasteur agissait à la place du notaire dans des affaires de successions, de mariages ou de donations.

Le 15 novembre 1728, «Pardevant le Révérend Père Ambroise Rouillard Récollet Missionnaire faisant les fonctions de curé dans la paroisse de St-Germain»⁶, le seigneur Pierre Lepage de Saint-Barnabé faisait donation d'autant de terre que le donataire, Toussaint Cartier, «en pourra faire», sur l'île Saint-Barnabé. Celui qui a été connu plus tard comme «l'ermite de Saint-Barnabé» devait retourner à la famille Lepage, après son décès, tout le fonds de terrain et tout le travail fait sur l'île. Les trois hommes - le seigneur, le révérend et l'ermite - s'entendaient à merveille. On a écrit que le Père Rouillard était souvent reçu à la table de l'ermite. Il devait sûrement être très sympathique pour le Père Ambroise, lorsqu'il descendait de L'Isle-Verte ou de Trois-Pistoles, de faire une étape dans la maison de son ami, sur l'île; il pouvait y attendre la marée montante avant de venir aborder à Rimouski.

Deux alliances entre familles seigneuriales

C'est à Trois-Pistoles que l'on retrouve le Père Ambroise Rouillard, le 15 novembre 1734. Ce jour-là, Paul Lepage de la Molaie (ou de Molé), le fils de René, épousait Catherine Rioux, la fille du seigneur Nicolas Rioux. Bien sûr, le Père Rouillard célébrait le mariage religieux; mais il agissait aussi comme notaire au contrat concernant les biens des futurs époux. Le clan des Lepage était bien représenté. Le

seigneur, Pierre Lepage de Saint-Barnabé, servait de témoin à son frère Paul. On notait aussi la présence de la seigneuresse aînée, Marie-Madeleine Gagnon, la mère du marié, avec sa fille Marie-Anne, ses deux fils, René et Nicolas, et sa petite-fille Reine, fille de Pierre. Les deux familles faisaient donation au jeune couple de tous les animaux et de tous les instruments aratoires nécessaires pour commencer une exploitation agricole⁷. Quatorze signatures étaient apposées au bas du contrat de mariage, ce qui dénotait une certaine distanciation sociale. Dans les familles des habitants, il était très rare que l'on retrouve autant de personnes sachant écrire et signer.

Puis, c'était au tour de Marie-Anne de quitter la maison seigneuriale de Rimouski. La seule des huit filles de René Lepage qui se soit mariée devait unir sa destinée à un homme de sa condition. Le 26 juin 1735, Marie-Anne, la cadette, convolait avec Pierre Côté, le fils du seigneur Jean-Baptiste Côté de L'Isle-Verte⁸.

La famille de Pierre Lepage de Saint-Barnabé

Après le départ de Marie-Anne, la famille seigneuriale se composait du seigneur lui-même, de son épouse, Marie Trépanier, et de leur douzaine d'enfants. Vivaient encore avec eux, la seigneuresse aînée, Marie-Madeleine Gagnon, et sa fille Marguerite qui devait être le soutien de sa mère.

On ne peut qu'éprouver de la compassion pour la vieille Marguerite, une des filles aînées de René; son cas n'est pas unique dans les anciennes familles nombreuses. Marguerite avait aidé à élever ses frères et soeurs, puis elle devint le soutien de sa mère. Avec les années, la tante et finalement, la grand-tante continua de s'occuper des soins du ménage. Elle ne savait pas écrire ni signer alors que ses soeurs avaient reçu au moins une éducation élémentaire. D'après le droit de cette époque, le fils aîné héritait de la moitié de la seigneurie et l'autre moitié était partagée entre les frères et soeurs. Lorsqu'on présenta à Marguerite un document sous seing privé où elle

renonçait à sa part de l'héritage de son père, René Lepage, elle apposa sa petite croix en guise de signature. Le document fut ensuite déposé dans les archives du notaire Nicolas Boisseau à Québec⁹, ce qui lui donnait force de loi. Marguerite renonçait en faveur de son neveu, Germain Lepage de Saint-Germain qui devint plus tard seigneur de Rimouski. En retour le neveu s'engageait à nourrir et à héberger sa tante jusqu'à la fin de ses jours. On ne peut pas dire que l'on a été vraiment dur envers la vieille fille; les choses se passaient ainsi dans les familles terriennes de cette époque.

La famille Lepage déménage

En 1735, la famille Lepage de Saint-Barnabé se préparait à quitter la maison seigneuriale qui devait être recyclée pour servir uniquement comme église. À cette occasion, la seigneuresse aînée faisait le partage des meubles et des animaux entre tous ses enfants. Elle faisait une place de choix à son fils aîné, Pierre Lepage de Saint-Barnabé, pour qui elle n'avait que des éloges. Pierre avait quitté sa maison du bord de la rivière pour prendre la conduite des affaires du domaine, tâche dont il s'était acquitté «*dignement et avec honneur*». Il avait pris la responsabilité de ses frères et soeurs «*les ayant fait instruire et mis en religion lorsque le besoin en a esté et les autres à qui il a donné des terres considérables*»¹⁰.

C'est après 1735 que Pierre Lepage de Saint-Barnabé se retirait avec toute sa famille dans sa maison du bord de la rivière. Cette maison, devenue le manoir seigneurial, le restera jusqu'à la vente de la seigneurie de Rimouski au seigneur Joseph Drapeau, en 1790.

Quant au seigneur de Saint-Barnabé, il va continuer de s'affirmer comme le pater familias, le chef du clan, celui vers qui tous se tournaient dans les circonstances difficiles. Il avait fait donation d'un terrain à l'église, comme devait le faire tout bon seigneur. Il avait pris la responsabilité de ses frères et soeurs «*dignement et avec honneur*». Agé de quarante-neuf ans lors du déménagement de la famille

dans la nouvelle maison seigneuriale, le seigneur de Saint-Barnabé avait encore ses trois garçons à établir et ses sept filles à qui il fallait trouver des conjoints dignes de leur rang.

Notes

- ¹ Voir RHBSL, (janvier 1995): 27.
- ² **Registre de l'état civil de Rimouski**, 1701 à 1748, ANQQ, microfilm, 26 février 1723.
- ³ Sylvie Tremblay, «*Les Lepage, fondateurs de Rimouski*», **Cap-aux-Diamants**, (printemps 1996): 42.
- ⁴ Concessions à Étienne Sicotte et à Jean Guy, 22 et 23 juillet 1720, ANQQ, notaire Lacetière, nos 2065 2066.
- ⁵ René Bacon, «*Père Ambroise Rouillard*» dans **Dictionnaire biographique des Récollets**, p. 833.
- ⁶ Donation à Toussaint Cartier, 15 novembre 1728, ANQR, collection Tessier, P1/26-11.
- ⁷ Mariage de Paul Lepage de Molé, 30 septembre 1735, ANQR, collection Tessier, P1/1-3/2.
- ⁸ Mariage de Marie-Anne Lepage, 26 juin 1735, ANQQ, notaire Hiché.
- ⁹ Donation par Marguerite Lepage, 18 septembre 1741, ANQQ, notaire Nicolas Boisseau.
- ¹⁰ Testament de Marie-Madeleine Gagnon, 20 mai 1735, ANQR, collection Tessier, P1/9-1/4.

Le chemin Kempt¹

GÉRARD LEVASSEUR
PAUL CAUCHON (TRADUCTEUR)

Au début du XIX^e siècle, le voyage entre Québec et Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, sur une distance de 680 kilomètres, s'effectuait par le portage du Témiscouata, tracé en 1783 le long de la rivière Saint-Jean.

Après la guerre canado-américaine de 1812-1814, les autorités canadiennes, voulant accroître la sécurité militaire, décidèrent qu'une nouvelle route s'imposait. Il fallait trouver un nouveau tracé dans la vallée de la Matapédia qui serait plus éloigné de la frontière américaine.

Sir James Kempt, dans une lettre datée de 1829, informa le colonel York qu'une expédition, dirigée par William McDonald, explorerait le long de la rivière Matapédia et qu'une seconde expédition serait entreprise à l'intérieur des terres, à l'est de la dite rivière.

En 1829, William McDonald et l'arpenteur Frédéric Fournier explorèrent la région et commencèrent le tracé de la route de Métis à Officer Brook sur la rivière Ristigouche. Ce tracé était à l'intérieur des terres sur une distance de 156 kilomètres. La construction de la route débuta en 1830 sous la surveillance de McDonald et du major Wolfe. La route serait terminée en 1832 au coût de 30 000\$. Elle était loin d'être parfaite mais servait aux voyageurs et aux colons.

Au moins une personne perdit la vie durant la construction du chemin

Kempt. Frédéric Fournier, l'arpenteur de Saint-Jean-Port-Joli, périt le 6 juin 1831. Les travailleurs de la route

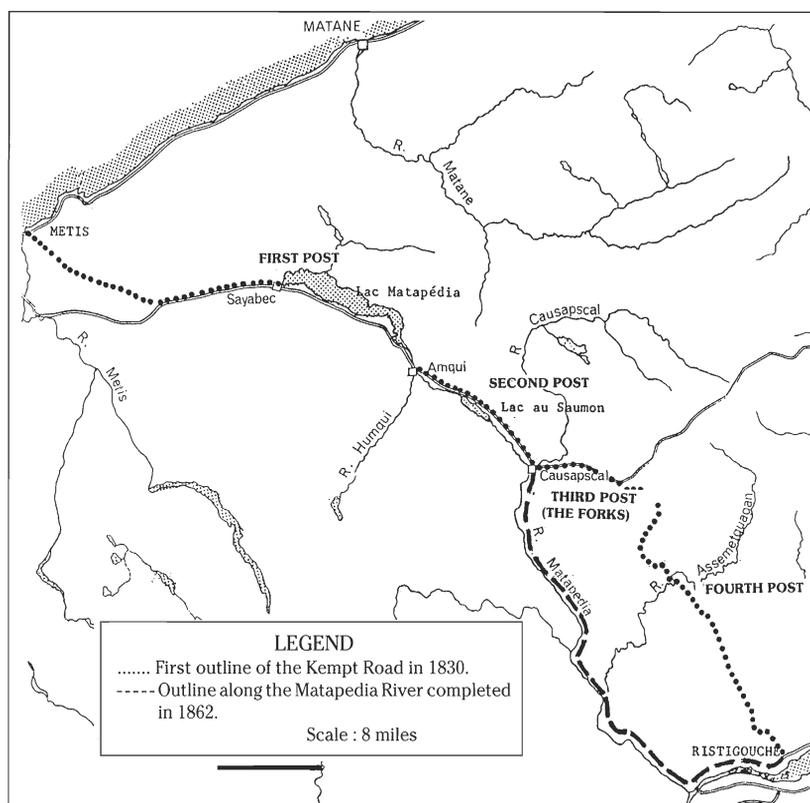
embarcation à fond plat, propriété du gouvernement, était à la disposition du gardien du poste, Pierre Brochu, pour le transport des voyageurs et des animaux. Parfois, des commerçants de bestiaux des paroisses qui bordent le Saint-Laurent traversaient avec leurs troupeaux en route pour les Maritimes afin d'y vendre leurs animaux.

Des étapes sont établies

Beaucoup de voyageurs sur le chemin Kempt moururent de froid et d'exposition aux intempéries. D'autres se noyèrent en essayant de traverser la rivière. Afin d'assister d'autres infortunés voyageurs, le gouvernement établit quatre étapes le long du chemin et plaça un gardien à chacune. Le 3

avril 1833, le gouvernement approuva le paiement de 125\$ par année à chacun des quatre gardiens.

Pierre Brochu fut le gardien de la première étape située à la rivière Saint-Pierre (Sayabec). Né à Saint-Vallier-de-Bellechasse en 1795, il était le fils d'André Brochu et de Marie-Anne Tanguay. Il maria Suzanne Guenette vers 1815. Il demeurait à Saint-Henri-de-Lévis en 1830 quand il fut engagé avec d'autres travailleurs pour tracer le chemin Kempt. À l'âge de 38 ans, il accepta de devenir gardien d'une étape à l'invitation du major Wolfe. On lui confia le relais de Sayabec sur la rivière Saint-Pierre à la tête du lac Matapédia.



devaient être approvisionnés au lac Matapédia par les Mimacs de Ristigouche, mais ceux-ci ne vinrent pas. Après 16 jours d'attente, les vivres diminuaient et l'équipe de travailleurs résolut de construire un radeau et de ramer jusqu'à Ristigouche. Avec quatre hommes à bord du radeau, ils commencèrent la descente. À Indian Brook, entre Amqui et Lac-au-Saumon, le radeau chavira et le jeune Fournier se noya sous les yeux ahuris de ses trois camarades. Il avait 22 ans.

De Métis au lac Matapédia, le chemin était passable. À la tête du lac (de Sayabec à Amqui), une grande

C'était en 1833 et il conserva son emploi jusqu'en 1871, année de son décès. Il fut le seul gardien le long du chemin de 1833 à 1839.

Pierre et Marie-Anne Brochu eurent quatre enfants. Une fille, Xantippe, épousa Joseph Olscamp à Ristigouche en 1848. De cette union naquirent Marie, Martial, Philippe et Wilbrod. Tous les Olscamp de la région de Ristigouche sont leurs descendants. Joseph Olscamp était un des frères de N. J. B. Olscamp, le premier curé de Ristigouche (1843-1852).

Pierre Brochu transportait des passagers, des animaux et des marchandises sur son embarcation à fond plat sur le lac Matapédia, de son relais jusqu'au suivant situé à Amqui. Il exploitait une scierie; il abattait les arbres et faisait flotter les troncs en aval de la Ristigouche pour les vendre aux Américains qui possédaient des moulins dans les Maritimes. Il cultivait aussi sa terre.

En 1849, Pierre Brochu se remaria. Plusieurs années s'étaient écoulées depuis le décès de sa première épouse, Marie-Anne Brochu, survenu en 1835 à l'âge de 36 ans. Sa nouvelle épouse, Marcelline Dumas de Métis, lui donna sept enfants. Brochu mourut en 1871 à l'âge de 76 ans et il fut inhumé à Saint-Octave-de-Métis.

La deuxième étape

Le deuxième relais était situé soit à Petit-Lac (Lac-au-Saumon), soit à la sortie du lac Matapédia (Amqui). Vers 1847, un Écossais du nom de Lowe ou Loof en était le gardien. En 1850, Marcel Brochu, fils de Pierre, remplaça l'Écossais. Il conserva cet emploi jusqu'à son décès en 1867.

À Lac-au-Saumon, un facteur se construisit une cabane. Un Amérindien

appelé Para y vécut en 1839. Les Micmacs de Ristigouche chassaient et pêchaient dans cette région. Vers 1848, un certain Peter Glasgow vivait près du camp: un type louche, semble-t-il. Pour s'en débarrasser, le facteur brûla sa cabane et Glasgow disparut.

La troisième étape

On construisit une troisième étape aux «Fourches» (Causapschal) et Jonathan Noble en fut le gardien. Noble défricha un terrain et construisit une maison en bois rond pour y recevoir sa famille en 1839. De 1839 à 1865, les Noble furent les seuls résidents à Causapschal. En 1859, James Richardson, un géologue à l'emploi du gouvernement, passa par là et ne consigna que des louanges à l'endroit des «merveilleuses moissons» de Noble. La première messe sur le chemin Kempt fut célébrée au foyer de Jonathan Noble en 1852 par l'abbé Duguay, curé de Sainte-Flavie.

La quatrième étape

Près de la rivière Assemetquagan, un facteur construisit une cabane. Il possédait un canot qui servait à la traversée de la rivière. En 1845, Thomas Evans devint gardien à l'étape et y demeura jusqu'en 1867.

* * *

Les plaintes sur l'état du chemin Kempt devinrent si nombreuses que le gouvernement décida de l'abandonner en 1857. Un nouveau tracé de Causapschal à la rivière Ristigouche fut adopté. La nouvelle voie fut appelée la route Matapédia et fut terminée en 1862.

Une des conditions à l'entrée des Maritimes dans la Confédération portait sur la construction d'un chemin de fer qui relierait tous les coins du pays. On décida en 1868 de construire la portion régionale du chemin de fer à travers la vallée de la Matapédia. Le 1^{er} juillet 1876, la section de Sainte-Flavie à Campbellton fut inaugurée. Le chemin Kempt fut ainsi moins fréquenté par les voyageurs et les Matapédiens.

Notes

¹ Ce texte a été publié le 14 novembre 1990 dans **The Tribune** (Campbellton au Nouveau-Brunswick). Cet article s'inspire d'un écrit de Bennie Audet qui fut conseiller municipal à Pointe-à-la-Croix au début des années soixante. Bennie Audet avait écrit son texte à partir de **Un site enchanteur de la Vallée de la Matapédia** (1928) de Lambert Classe, de **Notes historiques sur la Vallée de la Matapédia** (1922) de Jos. D. Michaud et des journaux.

Une randonnée pédestre sur le chemin Kempt

YVON ROY



Un dessin du chemin Kempt près de la rivière Assemmetquaghan (*Canadian Illustrated News*, 12 août 1882).

Dans ce bref article, je donnerai quelques-unes de mes observations sur une récente traversée à pied de la Vallée de la Matapédia, en suivant un itinéraire qui s'apparente au tracé original du chemin Kempt. Bien que le sujet traiterait la production d'un travail plus élaboré en raison des nombreux éléments historiques, patrimoniaux, économiques et sociaux, je me limiterai à présenter la perception d'un randonneur qui a parcouru cette ancienne route, quelque 168 ans après le début de sa construction¹.

Tout au long de cet enrichissant trajet d'une durée de cinq jours, les pensées les plus diverses se bousculent et hantent constamment l'esprit du marcheur. Que connaissons-nous précisément au sujet des personnes qui empruntaient cette voie de communication? De quelles manières y progressaient-elles? Quelles étaient leurs ambitions?

Rare témoin de cette lointaine époque, un vieux cèdre surplombe un ruisseau où s'arrêtaient sans aucun doute les voyageurs fatigués en quête d'un répit. Conscient de la mé-

connaissance de notre patrimoine collectif, je scrute attentivement l'environnement dans lequel j'évolue, en espérant y déceler certains vestiges révélateurs de cet héritage.

La randonnée pédestre, par sa lente progression, favorise l'observation et permet de percevoir et d'interpréter un plus grand nombre de phénomènes qui, ceux-là, sont tangibles et immédiats. Résultat d'une dynamique géologique complexe², le relief qui s'offre au randonneur est des plus diversifiés. En somme, ce dernier doit parcourir un itinéraire dont les extrémités correspondent au niveau de la mer, alors que l'altitude culminante de la partie centrale atteint 500 mètres à certains endroits.

Cette diversité, le marcheur la découvre lorsqu'il constate l'inégal essor qui distingue l'expansion de chacune des localités qu'il traverse. Par exemple, alors que la municipalité d'Amqui accède au rang de ville, il ne reste de Saint-Fidèle-de-Restigouche que le cimetière et les pommiers à la suite de la fermeture de ce village dans les années soixante-dix.

Le chemin est pavé sur les deux tiers de son parcours, soit de Grand-Métis près du fleuve Saint-Laurent jusqu'aux environs de la paroisse de Sainte-Marguerite. À partir de cette localité, un chemin de gravier de largeur variable nous mène jusqu'à la rivière Restigouche. C'est en effet sur ce dernier segment que le tracé original du chemin, obtenu au moyen des cartes de l'époque³, se confond le plus souvent au parcours actuel. Enfin, la présence de nombreuses flaques d'eau sur cette partie du sentier fournit de précieux

renseignements en ce qui concerne l'état de la faune qui peuple l'habitat visité.

Peut-être en raison de la rareté des renseignements dont nous disposons, l'une des portions les plus fascinantes de la randonnée est sans contredit, la traversée de la dépression qui borde la rivière Assemmetquaghan. La figure 1 tirée du journal **Canadian Illustrated News** de 1882 est dessinée à partir du côté ouest de la rivière, en direction sud. La scène dépeint le site où le gardien Thomas Evans, personnage peu connu, est demeuré en poste jusqu'en 1867⁴. Notons que les montagnes esquissées à l'arrière-plan ainsi que sur la partie gauche de l'image correspondent fidèlement à ce que nous observons aujourd'hui. La figure 2 prise à partir du côté est de la rivière représente une passerelle mise en place pour sécuriser la traversée des autoneiges. Elle est construite au-



Une passerelle pour franchir la rivière (photo Yvon Roy, 1998).



La rivière Assemmetquaghan (photo Yvon Roy, 1998).

dessus d'un ancien pont dont quelques vestiges subsistent encore. Ceux-ci nous renseignent au sujet des techniques et des matériaux utilisés naguère pour mettre en place de telles structures. Fait à noter, le site où est érigé la maisonnette montrée sur la figure 1 coïncide approximativement à l'emplacement situé à l'extrémité de la passerelle. Enfin, la figure 3 montre les eaux cristallines de la rivière Assemmetquaghan qui sillonne en direction sud, pour atteindre la rivière Matapédia, environ trente kilomètres plus loin.

Ce court article résume quelques-unes de mes observations recueillies lors de cette randonnée. Pour conclure, on ne saurait trop insister sur l'enrichissement que procurent la connaissance et la mise en valeur de notre patrimoine, tant au plan économique que social.

Notes

- ¹ Canada, ministère des Travaux publics, **Rapport général du commissaire des travaux publics de 1867: état tabulaire des routes en Canada**, Ottawa, 1867, p. 170.
- ² H. W. McGerrigle, **Tour géologique de la Gaspésie**, Québec, ministère de l'Énergie et des Ressources, 1985, 212 p.
- ³ Canada, Archives publiques du Canada, Collection nationale des cartes et plans, **Sketch of the Kempt road from the Ristigouche to the St-Lawrence**, NMC 0001079, 1839.
Map of the Kempt and Gaspe roads, NMC 0017989, c. 1847.
Plan of the Kempt road from the St-Lawrence to the Ristigouche showing the proposed alterations, as described in A. J. Russel's report and estimate of 17 april 1857, NMC 113116.
- ⁴ Abbé Jos. D. Michaud, **Notes historiques sur la Vallée de la Matapédia**, Val-Brillant, La Voix du lac, 1922, 241 p.

À la recherche des fantômes du Saint-Laurent



GASTON DESJARDINS

J'évoque le Saint-Laurent et ses fantômes. L'espace laurentien dont je veux parler n'a rien de cet objet mythique qui symboliserait l'identité et l'appartenance québécoise. Je prends le contre-pied de l'historiographie traditionnelle qui fait remonter le Saint-Laurent comme le fil conducteur d'une généalogie du nous; notre grand fleuve au sang bleu, grandiose métaphore de la noblesse d'un peuple qui s'approprie symboliquement son espace, son pays. Ce n'est pas ce Saint-Laurent de l'amont que j'appelle ici à la mémoire, c'est plutôt celui en aval, celui qui coule vers la mer, vers l'ailleurs et dont les eaux voyageuses n'appartiennent à personne. C'est le Saint-Laurent d'en bas, comme disaient les anciens, celui de l'estuaire et du golfe; le Saint-Laurent de la mer.

Les fantômes ne se réduisent pas non plus à ces formes blafardes ou transparentes qui nous viennent spontanément à l'esprit. Ils se rapportent, plus largement, à des êtres ou à des choses qui hantent la mémoire. Ce peut être des résidus du vécu ancien qui restent accrochés aux lieux, qui semblent imprégner ou s'incruster dans les choses. On peut aussi les reconnaître dans les traces matérielles et immatérielles du vécu dans le paysage maritime; comme un dépôt laissé par le temps, la poussière, la patine. Bref, c'est le gage de la pérennité des lieux, dans le relais des générations, la relation obligée de la vie et de la mort; c'est notre lien affectif avec un passé sacralisé repérable par les traces

de ce qui survit dans nos morts et de ce qui, par les morts, affleure dans nos vies.

Ce texte est une esquisse d'un projet d'écriture beaucoup plus élaboré qui portera sur l'esprit des eaux. À l'approche exploratoire correspond une écriture chercheuse qui expose des idées, des réflexions et des évocations en pointillé. J'aborde l'héritage mythique, la quête des îles du paradis et quelques thèmes de l'imaginaire laurentien. En somme, je vous invite à une petite promenade dans l'imaginaire maritime depuis l'héritage culturel des sociétés anciennes jusqu'aux rives du Saint-Laurent. J'évite délibérément les références trop insistantes à la périodisation ou aux diverses données de l'histoire. Tant qu'à prendre la mer, vaut mieux éprouver le plaisir de s'y perdre un peu.

Héritage culturel

Entreprendre une généalogie des fantômes du Saint-Laurent nous oblige à établir les grands traits de l'héritage culturel qui, pour une large part, a contribué à les engendrer. En Europe occidentale la mer Méditerranée, comme les mers nordiques, étaient peuplées de dieux, de démons et d'êtres fantastiques; ces mythologies élaborées dans ces sociétés maritimes

ont eu une influence considérable sur notre imaginaire.

Dans les représentations contemporaines, lorsqu'on se dégage des approches scientifiques ou techniques, la mer est le plus souvent évoquée en rapport avec la beauté de la nature, le charme des plages, des promenades et des rêveries maritimes; en somme, tout ce qui stimule le marché du rêve et qu'on retrouve dans les dépliants touristiques d'aujourd'hui. Mais dans les sociétés anciennes, le milieu maritime ramenait plutôt à l'esprit tout un foisonnement d'images répulsives. La mer faisait peur. C'était un espace infernal qui symbolisait l'instabilité, l'inconsistance des choses. Cette représentation fut à peu près généralisée au Moyen Âge, tant dans les discours savants que dans les croyances populaires.

Ces images terrifiantes associées à la mer se conçoivent assez bien. Elles émanent d'abord de réalités manifestes: les phénomènes naturels qui alimentent les sentiments de l'imprévisible, de l'instabilité, du mystère (tempête spontanée et interminable, calme plat angoissant, mouvement mystérieux des marées, extravagances météorologiques); les configurations tourmentées du littoral sans cesse battu par les flots; le sentiment de vulnérabilité, de fragilité face à l'immensité, à l'inconnu; la hantise des monstres marins, des âmes rôdeuses, des esprits maléfiques; la perturbation du corps: mal de mer, ravage du salin et des embruns sur la peau.

Les textes bibliques, références largement dominantes du monde savant du Moyen Âge, ont certainement contribué à entretenir cette peur de la mer. Il faut, à cet égard, rappeler le récit de la création, ce mythe fondateur chrétien qui raconte et institue la mise en ordre du monde. «*Au commencement Dieu créa le ciel et la terre. La terre était informe et vide; les ténèbres couvraient la face de l'abîme; et l'esprit de Dieu était porté par les eaux*».

Dans ce récit de la Genèse, la mer préexistait à la création du monde. Elle pouvait, dès lors, symboliser le chaos originel, l'instabilité, l'inconstance des choses. Dans la mythologie chrétienne, elle rappelle le danger permanent qui pèse sur la création, celui d'un possible retour au désordre originel. Seul Dieu peut soumettre la mer, lui imposer des limites; mais cette protection divine exige que le peuple veuille bien se soumettre infailliblement à sa loi. Ainsi la mer pouvait-elle manifester l'inachèvement de la création, la fragilité des alliances et de l'ordre naturel initié par Dieu.

Parmi les grandes fresques bibliques, celle du Déluge réitère le plus explicitement ce danger d'un retour au chaos originel. Son souvenir entretient l'angoisse d'une éventuelle vengeance de Dieu. Il rappelle que l'océan ravageur n'est que difficilement contenu dans ses bornes. L'agitation perpétuelle des eaux, le fracas des vagues sur les roches du littoral, l'allure tourmenté et inesthétique du rivage, les rejets putrides de la marée sont souvent présentés, par les théologiens du Moyen Âge, comme autant de vestiges du déluge. Les eaux se sont retirées mais restent menaçantes, un nouveau déluge est toujours possible. Le récit du déluge n'est toutefois pas exclusif à la chrétienté. Il existe de très nombreuses légendes qui témoignent de ce conflit originel entre la terre et l'eau. On y associe souvent la lune et le mouvement mystérieux des marées.

Il ne faudrait certes pas concevoir que cette représentation

horrificante de la mer tient d'une simple fantasmagorie qui n'a pas de rapport avec une réalité matérielle toute quotidienne. La violence de l'époque, la hantise des cataclysmes, le sentiment de vulnérabilité, de la fragilité de la vie lui ont donné prégnance. Ajoutons que le sombre sentiment a sûrement été fort accentué par les nombreux fléaux venus de la mer: invasions, épidémies, pirates, bandits des grèves, guerres maritimes, etc. À côté de ces représentations dominantes de la mer, il



Anse-Pleureuse. Le prêtre détruit «le braillard» (*La Gaspésie, histoire, légendes, ressources, beautés*, Québec, ministère de la Voirie, 1930, p. 109).

faut croire que le quotidien imposait des réalités plus nuancées, plus positives. La mer nourricière, les nécessités du commerce maritime, de la guerre ou des migrations; le sentiment ambivalent de bienfait-menace pour les populations du littoral; tout cela pouvait commander diverses formes d'offrande à la mer ou des rituels protecteurs.

Ainsi, par delà les images terrifiantes héritées d'une culture ancienne, peut-on observer une sorte d'ambivalence chez certaines sociétés du littoral, la mer repousse et attire en même temps. Le légendaire et les divers récits anciens nous montrent que l'océan exerçait une fascination mêlée d'effroi. On y retrouve à la fois l'angoisse et l'attrance de la mort. Comme si les puissances maléfiques qui habitaient la mer donnaient par leur présence même l'indication d'un trésor fabuleux dont elles se faisaient nécessairement les gardiennes.

À l'ouest le paradis

Chez plusieurs anciennes civilisations maritimes (davantage sans doute en Europe atlantique), l'au-delà, l'autre monde est associé à une île lointaine. Les vieux textes bretons et celtes soutiennent que l'âme des morts voyage vers l'ouest, vers le soleil couchant. Des légendes bretonnes évoquent un long bateau noir qui amène les défunts vers les rivages d'une île ou d'une ville sous-marine. Quiconque s'aventure à suivre cette barque est inexorablement condamné à l'éternité.

La quête du paradis

Au cours du Moyen Âge se sont développés certains traits d'une cosmologie merveilleuse situant le paradis lui-même quelque part dans l'Atlantique Nord. Les cartes de l'époque, tout comme certains textes érudits, s'appliquaient à donner des indications sur l'emplacement du paradis. Ainsi, dans les représentations du monde élaborées dans ces sociétés, vont surgir toutes sortes d'îles merveilleuses qui se situaient souvent dans le prolongement d'un imaginaire issu de l'antiquité grecque et romaine: les îles Fortunées, Avalon, Arcadie, Brazil, etc. La plupart des récits maritimes anciens évoquent ces îles merveilleuses que des voyageurs auraient vues ou entrevues. Ces paradis insulaires prenaient des allures variées correspondant à des visions singulières

du bonheur de l'époque: nourriture abondante sans travail, paix, sécurité, santé, jeunesse, amour; en somme tout ce qui aurait pu combler le manque, la quête d'un ailleurs meilleur où d'un paradis perdu.

Il existe une multitude d'épopées merveilleuses où des navigateurs, sous l'impulsion de trop grands désirs, d'une quête d'absolu, se lancèrent à la recherche des îles du paradis. À cet égard le récit de la navigation de Saint Brendan, ce moine irlandais du VI^e siècle qui erra pendant sept ans sur l'Atlantique Nord, constitue le prototype le plus achevé. Les pérégrinations de Saint Brendan et de ses 17 compagnons permirent d'aborder de nombreuses îles plus ou moins hospitalières tout en affrontant de multiples périls. Entreprendre une telle aventure en mer, si on veut bien se laisser porter par les récits légendaires de l'époque, c'était non seulement défier la mort, c'était se voir précipité dans l'univers d'horreur et de répulsion associé à la mer. Les héros défiaient les forces maléfiques de l'au-delà. Il fallait se projeter soi-même dans une sorte d'univers parallèle, se désincarner, sortir de sa matérialité, pour se lancer dans une quête spirituelle et mystique. On comprendra qu'à l'époque, l'imaginaire et le réel n'apparaissaient pas toujours sous des représentations dissociés: croyances religieuses et païennes, superstitions, manifestations de l'au-delà étaient très fortement imbriquées dans la vie quotidienne.

Territoire mythique

Dans notre héritage culturel, l'île est longtemps demeurée le territoire mythique par excellence. Les îles paradisiaques (comme les îles désertes propices aux diverses formes d'exclusion sociale, d'enfer ou de prison) ont toujours constitué un des grands thèmes de l'imaginaire marin et conséquemment de la littérature maritime. Dans les cartes du XVI^e siècle, comme dans l'esprit des navigateurs, on retrouve encore de nombreuses représentations de ces îles mythiques. Dans les récits de voyage des XVI^e et XVII^e siècles, une multitude d'îles

nouvellement découvertes ont été décrites avec enthousiasme comme autant de paradis terrestres. Christophe Colomb lui-même a plus d'une fois eu le sentiment de découvrir l'Éden. Cela tient, bien sûr, aux croyances des navigateurs de l'époque, au mythe de la délivrance s'opposant à la condition humaine misérable. Il est certain que les circonstances de navigation éprouvante pour les équipages pouvaient prédisposer à un tel délire. L'île devenait souvent le lieu d'un



Rose Latulippe «C'était le Malin en personne» (*La Gaspésie, histoire, légendes, ressources, beautés, op. cit.*, p. 122).

apaisement temporaire des souffrances: de l'eau et de la nourriture fraîche, la stabilité, la terre. À cette réalité des voyageurs de l'époque pouvait correspondre les îles de la littérature. Celles de l'Utopie de Thomas Moore (1516), celle de Gulliver et des Liliputiens (Jonathan Swift 1726), de Robinson Crusoé (Daniel De Foe 1719) et plus tard, celles de Robert Louis Stevenson, de Jules Verne et combien

d'autres; sans parler du grand mythe des îles polynésiennes du XVIII^e siècle que les récits de Cook et de Bougainville ont bien su dévoiler.

Des îles d'entrée

Pour nous rapprocher du Saint-Laurent, on pourrait présenter deux évocations de ces îles imaginaires. La première apparaît sous la plume de Rabelais et la seconde nous vient de Marguerite de Navarre. Les deux se situent dans le prolongement imaginaire des voyages de Jacques Cartier.

Celle de Rabelais nous est donnée dans le livre de Pentagruel publié en 1552. Les personnages du récit abordent des îles qui s'apparentent à celles déjà observées par Cartier. L'auteur y décrit une série d'îles habitées par des personnages fabuleux faisant écho à son esprit satirique: démons, bossus, peuple sans nez, oiseaux cléricaux, criards et bavards, etc. Le trait le plus singulier chez Rabelais c'est sans doute, pour nous, sa perception de la froidure de ce qu'il appelle le pays de Haulte-mer: il y fait si froid que le cri des hommes, les pleurs, le hennissement des chevaux gèlent en plein air, et retombent sur le sol. Si bien que pour le vérifier, on peut en prendre à pleine main comme des dragées de toutes les couleurs.

L'autre récit, relaté par Marguerite de Navarre dans L'heptaméron (1558), nous amène sur l'île des Démons ou de la Demoiselle. Ce toponyme île des Démons se réfère à une croyance selon laquelle, dans les premiers temps des découvertes, aurait régné, sur des îles inhospitalières du golfe Saint-Laurent, un peuple inquiétant de Démons. Ces esprits malins rendaient insupportable tout séjour prolongé sur ces terres. (Les cartes de Jean Alfonse et de André Thevet, élaborées au XVI^e siècle, font mention de ces îles.)

L'histoire rapportée par Marguerite de Navarre nous ramène au voyage du Sieur de Roberval en 1542-1543. La nièce du célèbre voyageur avait eu l'audace et le malheur de s'engager dans une idylle peu convenable avec un des marins de l'expédition. Ces amours inconvenantes avaient justifié,

aux yeux de son oncle, un châtement des plus sévères. Elle fut débarquée sur un rocher désert (l'île aux Démons) avec son amant et sa vieille servante. Après la mort de ceux-ci, puis de l'enfant né de cet amour illégitime, la brave Marguerite dut lutter seule contre les force naturelles et surnaturelles qui l'assaillaient sans relâche, pour finir par être recueillie, quelques années plus tard, par une expédition qui la ramena en France. Dans différentes versions du légendaire québécois, le dénouement prend souvent une tournure plus tragique: personne ne viendra chercher Marguerite. Tout le long du Saint-Laurent, de nombreuses histoires le mentionnent: le vent, les cris des oiseaux et des bêtes de mer ramènent en mémoire les échos de cette lointaine idylle. Bien des rochers du littoral auront leur pleureuse. Les toponymes de Madeleine ou de L'Anse-Pleureuse en ont gravé le souvenir.

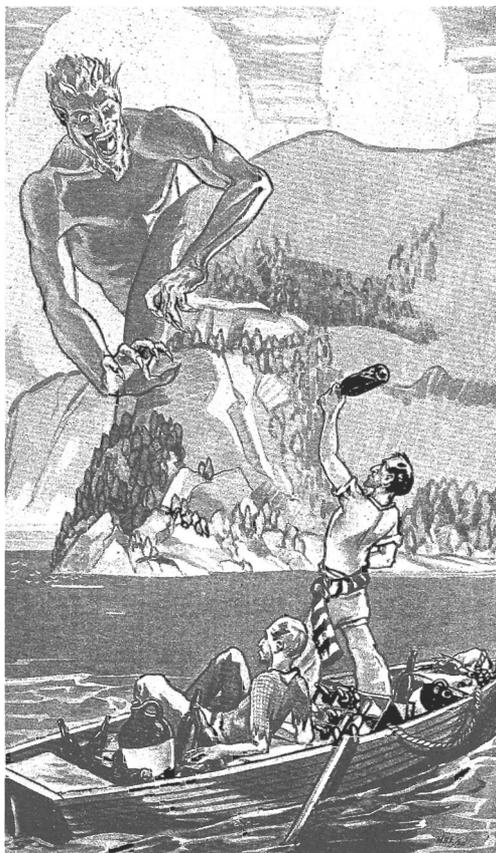
Le Saint-Laurent

Dans l'historiographie québécoise traditionnelle, lorsqu'on évoque l'avènement du pays, on se réfère surtout à la conquête du territoire, à l'enracinement, à l'emprise du sol. L'histoire du Québec est restée fortement marquée par la représentation d'un processus de colonisation-expansion. Dans cet esprit, l'espace maritime est apparu un peu comme l'antithèse de l'agriculture. La mer se percevait comme l'envers du pays, de l'enracinement, de la stabilité. On pouvait garder le sentiment que, symboliquement, la terre était tournée vers le réel, le matériel, l'ordre, alors que la mer, elle, prenait le partie de l'irréel, de l'instabilité.

L'errance

Les premiers contacts des explorateurs avec le littoral du golfe et de l'estuaire laurentien se sont plutôt fait sous le signe de l'errance. On s'attarde aux portes du Saint-Laurent. Cette hésitation originelle présage un peu de la destinée de cet espace maritime: l'établissement d'un pays de

mer avant que de terre. Un pays sans intérieur, bordé d'ombrageux rivages. Pendant tout le XVI^e siècle, pour les gens de mer venus de l'Europe atlantique, ce littoral maritime, c'est l'ailleurs, c'est le non-pays de la pêche saisonnière, comme une excroissance inusitée, une terre de passage, d'errance, peu propice à l'enracinement. Ainsi, des premiers explorateurs jusqu'aux missionnaires du XVII^e siècle, le sentiment général à l'égard du paysage de l'estuaire, surtout



Un défi à Satan (La Gaspésie, histoire, légendes, ressources, beautés, op. cit., p. 169).

de la côte nord gaspésienne, n'invitera guère non plus à la contemplation bucolique. «Pays de misérable contrée; affreuses montagnes, pierreuses, froides et sans profit». Ces descriptions assez peu avantageuses des premiers temps, n'étaient pas très éloignées de l'image symbolique des terres de Caïn.

En somme, un bien vilain pays, brut, sauvage et rébarbatif, à l'image souvent de ses indigènes. L'imaginaire

des Béothuks, Naskapis, Micmacs, Montagnais, Malécites avait déjà fortement imprégné les lieux par la toponymie ou par des esprits multiples. Gougou, Matsi, Outikou, Kokotche, tous ces êtres fantastiques régnaient en maîtres des lieux et s'en arrogeaient la garde. Il ne nous reste que bien peu d'échos de ces premiers fantômes qui furent chassés à la manière de souverains déçus. Les premiers habitants, les anciens migrants indigènes assistaient perplexes à l'avènement du contre-pays, à l'incarnation par trop réelle de leurs anciennes forces maléfiques.

Mais avec le temps des communautés locales vont peu à peu s'établir sur le littoral. Ces nouveaux habitants développèrent graduellement des rapports particuliers à l'espace maritime. La vie quotidienne en sera affectée diversement. Les populations gaspésiennes du XIX^e siècle, par exemple, entretenaient des relations très intimes avec la mer. Sur la frange maritime de la péninsule, de petites localités, marquées par des rapports d'exploitation souvent très rudes, ont pu développer une vie sociale et culturelle aux traits caractéristiques.

Mourir en mer

À cette époque, les Gaspésiens n'avaient sans doute pas développé un rapport contemplatif à la mer. L'appréciation esthétique du paysage et du pittoresque gaspésien sera davantage le fait des premiers touristes, ou de voyageurs en quête d'exotisme. Pour les pionniers de l'époque, le milieu maritime c'était d'abord le travail, et souvent la misère. La mer est incertaine, brutale.

Tout le légendaire, les récits et les plaintes nombreuses de l'époque en témoignent. On évoque le gros temps, les humeurs d'écume, de rage. Triste mer, sombre mer. Combien de pêcheurs n'en sont pas revenus. La mort à l'époque était très intimement liée au quotidien, comme une fatalité oppressante qui hantait l'imaginaire. Quand on vit comme ça entre terre et mer, quand on sait plus très bien si nos

racines sont de terre ou de mer, on ne peut pas s'étonner; il en sera de nos morts comme il en fut de nos vies, partagées entre la terre et l'eau.

Pourtant la mort en mer était un signe néfaste. Il ne faisait pas bon de se voir livrer aux eaux maléfiques, de mourir loin de sa communauté, loin de la terre consacrée. Après l'immersion, il ne reste pas de croix, pas de repère, pas de mémoire, mais un mort à part, sans attache, sans appartenance, abandonné à l'errance éternelle des profondeurs, un fantôme. D'où, peut-être, les apparitions multiples de barques et de bateaux peu rassurants; d'où l'angoisse persistante des pêcheurs d'être assaillis par les âmes errantes de tous ces marins noyés. À la menace inexorable d'une mort en mer, correspondent les angoisses de la famille en attente, dans l'incertitude liée aux intempéries ou aux fruits de la pêche. Au bout de l'attente, chaque retour apparaît un peu comme une victoire sur le temps et l'espace de la mer.

Des traces dans le paysage

La Gaspésie du XIX^e siècle prend l'allure d'un grand bateau. On se bâtit une maison un peu comme on jette une ancre, pour essayer d'arracher à la terre une partie de nos vies, nos survies. On s'accroche aux falaises âprement, têtu, tenace. Les nouveaux arrivants en viennent à faire corps avec leur milieu, à se fondre à leur environnement. Ainsi ont-ils pu développer une sensibilité toute particulière à l'espace et au temps, un type de sociabilité qui découle de la configuration et de l'arrangement des lieux. Plusieurs anciens villages de pêche de la côte nord gaspésienne en restent encore fortement marqués par ce vécu originel: Capucins, Cap-Chat, Tourelle, La Marthe et bien d'autres. Quiconque veut bien porter attention à l'aspect général de ces villages pourra encore retrouver, même si elles s'effacent rapidement, des traces abondantes d'un mode de vie ancien. Car le travail et les manières d'être ont laissé leurs empreintes: des agglomérations resserrées autour d'un quai,

le plus souvent démolit ou enseveli sous des grosses pierres industrielles, des terres en friche, des maisons anciennes, des cabanes et des granges plus ou moins à l'abandon. Il reste bien peu de choses des nombreux emplacements de pêche saisonnière. On y voyait naguère des îlots de cabanes sombres et rapiécées autour desquelles étaient suspendus des filets, des cordages, des hameçons dans l'encombrement des tombereaux et des divers objets d'utilité courante, avec les odeurs, les



La Gou-Gou (La Gaspésie, histoire, légendes, ressources, beautés, op. cit., p. 189).

rires et toute l'intensité du quotidien estival d'antan. Il était facile de sentir le contraste des saisons. En été, tout s'animait comme si la vie s'échauffait; l'air était saturé et collant des odeurs de morue. L'hiver, le temps apparaissait figé, engourdi; la vie s'étirait à la manière des ombres dans la neige sous le soleil trop bas.

Ainsi, de nombreux villages nord-gaspésiens sont-ils remplis de fantômes. L'observateur curieux et attentif en surprendra peut-être à

Ruisseau-à-Rebours: une longue suite de petites maisons sur une terrasse dénudée d'à peine 500 mètres de largeur. Aux maigres possibilités de l'activité agricole répond une forme caractéristique de grange en modèle réduit. L'ensemble produit un effet singulier. Les établissements sont très étroitement liés à la mer. On dirait que les maisons hésitent entre terre et mer. Elles prennent parfois l'allure de bateaux en rade, maisons de mer plus que de terre. Toujours une large vue sur la mer avec son bleu intense et frissonnant; toujours exposées au salin, aux grands vents et à l'air cru du large. Il n'y a pas d'arbre et les ondulations du foin haut sous le vent apparaissent un peu comme le prolongement des flots. Même dans le cimetière, par l'arrangement hétéroclite des monuments, les morts anciens comme les plus récents veulent témoigner, avec une vigueur étonnante, des différentes époques de la vie et de la mort.

Le légendaire

Toute la culture maritime de l'estuaire laurentien était, au XIX^e siècle, très imprégnée de catholicisme. Le légendaire comme les nombreux rituels, les croyances et les superstitions s'en sont trouvés fortement marqués. Pour éloigner le mauvais sort, les marins-pêcheurs pouvaient s'en remettre à Dieu, à Marie, à Sainte-Anne, aux esprits, aux anges et même au Diable. En mer tous sont superstitieux; on ne peut siffler, ni blasphémer... si possible. Le pêcheur pouvait apporter son chapelet, des images pieuses et du rhum... Par mauvais temps, on a recours au signe de croix et à l'invocation de quelques saints protecteurs de circonstance.

Sur le littoral de l'estuaire à l'époque, l'enracinement est difficile, fragile et tourmenté. Toute une série de légendes relatent cette instabilité originelle. La légende de la chasse aux loups-marins, à Trois-Pistoles, nous donne un exemple des plus explicites. Tous les Bas-Laurentiens connaissent cette histoire dramatique des pêcheurs

de loups-marins emportés par les glaces en dérive à la veille de Noël 1839. L'intervention miraculeuse du curé de l'époque aurait permis d'éviter l'horreur. Véritable mythe de fondation de la communauté locale, on peut lire dans ce récit la fragilité des origines, le danger de la discorde et la légitimation de l'ordre, en l'occurrence incarné par le pouvoir religieux. Les communautés du littoral de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent regorgent de légendes évoquant des naufrages, des bateaux fantômes, des géants malfaisants, des esprits de grèves, des bêtes pétrifiées et combien d'autres personnages fabuleux.

Mais encore?

Toutes ces évocations restent incomplètes. Il s'agit, je l'ai dit, d'une démarche exploratoire, d'un appel à une approche différente de l'habituelle histoire fonctionnelle et institutionnelle. Je cherche une histoire de l'intérieur, une histoire qui rejoindrait le passé en empruntant les regards, les sentiments, les sensations, en éprouvant les angoisses et les plaisirs de ceux et celles qui l'ont vécue. Bref, ce n'est pas une histoire d'objet ou d'objectivité mais une histoire de sujet et de subjectivité. C'est une relation passé/présent qui ferait appel à l'affectif, une histoire du désir et de la rêverie partagés.

Lectures suggérées

CORBIN, Alain. **Le territoire du vide**. Paris, Flammarion, 1988.
CABATOUS, Alain. **Le ciel dans la mer**. Paris, Fayard, 1990.
LACROIX, Benoit. **Folklore de la mer et religion**. Ottawa, Leméac, 1980.

Julien Fortin, l'arrière-grand-père de Pierre Lepage, le troisième seigneur de Rimouski

CLÉMENT FORTIN

On a déjà raconté l'aventure de ce Percheron¹. Julien Fortin² a été baptisé le 9 février 1621 à Saint-Cosme-de-Vair³, une paroisse du Vairais, aux confins du Perche, en France. Il perd sa mère, Marie La Vye, le 24 novembre 1628, alors qu'il n'a que sept ans. Son père se remarie avec Julienne Guillemain, le 7 janvier 1630.

Julien père exerce le métier de boucher. Il initie lui-même son fils Julien à cet art. À l'hôtellerie du Cheval-Blanc⁴, propriété de son grand-père maternel Gervais La Vye, il entend Robert Giffard, seigneur de Beauport, vanter les mérites de la Nouvelle-France. On peut s'imaginer ce jeune homme vibrant aux discours du grand colonisateur de la Nouvelle-France.

On ne sait pas ce qui incite Julien Fortin, à l'âge de 27 ans, à s'embarquer pour la Nouvelle-France. Il faut dire que la vie en France n'est pas de tout repos à cette époque. Quoi qu'il en soit, vers la fin de l'été de 1648, il débarque à Québec. Peu de temps après, il s'installe sur la côte de Beaupré et en 1650, il aurait fait l'acquisition d'une terre⁵ située à un mille à l'est de la basilique Sainte-Anne-de-Beaupré.

Au Cap-Tourmente, le 11 novembre 1652, Julien Fortin épouse Geneviève Gamache⁶. Ils mettront au monde douze enfants. Charles, l'ancêtre de Louis de Gonzague, mon père, naît en 1656.

Le 23 août 1657, Julien devient copropriétaire des seigneuries de

Beaupré et de l'île d'Orléans. De plus, le 4 juin 1659, le prospère colon-coseigneur de Beaupré se fait concéder, au Cap-Tourmente, une terre qu'on appellera le Côteau-Fortin⁷. À l'époque, ces terres comptent parmi les plus belles de la colonie.

Selon Cora Fortin, l'ancêtre Julien Fortin, souvent appelé sieur de Bellefontaine, tiendrait ce sobriquet d'une source appelée Bellefontaine au pied du Côteau-Fortin. Pour sa part, Gérard Lebel prétend que c'est «*peut-être parce qu'il possède des économies rondelettes où il peut puiser*»⁸ qu'on le surnomme ainsi. De prime abord, cette seconde explication peut sembler plausible, car, dès son arrivée, il fréquente assidûment les tabellions. Il



Église et presbytère de Matane vers 1892 (Archives de la Société d'histoire et de généalogie de Matane).

brasse de grosses affaires, dirait-on aujourd'hui. Voulant imiter les autres colons devenus seigneurs, il a cherché lui aussi à donner à son nouveau statut une teinte de noblesse en s'attribuant le titre de sieur de Bellefontaine. Ce surnom ne passera pas à sa postérité.

Monseigneur de Laval⁹ recherche une source de revenus pour soutenir un séminaire qu'il veut établir à Québec. Il semble que c'est à contrecœur que Julien Fortin lui cédera sa part de la seigneurie de Beaupré en 1662. Jean Guyon, l'arpenteur du roi, sur ordre de monseigneur de Laval, dresse, en 1666, un procès-verbal qui atteste la séparation de ses terres d'avec celle de Fortin. Appelé à reconnaître les bornes, Fortin refuse. Il en résulte que l'arpenteur les plante en présence de deux témoins¹⁰. Enfin, le 18 mars 1667, Fortin donne quittance au fondateur du Séminaire de Québec. Le 28 avril suivant, monseigneur de Laval émet une ordonnance selon laquelle les «*devoirs seigneuriaux, aveux, foy & hommages, cens & rentes, lods & ventes*» devront dès lors être rendus au lieu seigneurial établi à Château-Richer.

En s'emparant des plus belles terres de la côte de Beaupré, monseigneur de Laval forçait ainsi les premiers habitants à s'installer ailleurs. Seul Julien Fortin résistera aux pressions du premier évêque de la Nouvelle-France. On ne connaît pas le motif de l'entêtement de Fortin. Toutefois, il faudrait se garder de conclure de cet incident que Fortin nourrit des sentiments irrégieux. Tous ses gestes prouvent le contraire. En effet, pour la construction de l'église de Château-Richer et celle de Saint-Anne-du-Petit-Cap, il fait des dons très généreux¹¹. Sa maison aurait même servi de chapelle aux habitants du Cap-Tourmente¹². À Château-Richer, il reçoit le sacrement de confirmation de monseigneur de Laval, le 2 février 1660, jour de la purification de Marie¹³.

Depuis 1659, Julien Fortin occupe toujours sa terre au Cap-Tourmente. Enclavée dans le domaine seigneurial

du Séminaire de Québec, c'est là qu'il serait décédé le 21 novembre 1687¹⁴. Toutefois, Cora Fortin relève le nom de Julien Fortin dans un document officiel du 18 juin 1689. Des registres officiels ayant été perdus, déclare-t-elle, il semble donc impossible de déterminer de façon précise la date de sa mort¹⁵.

En 1672, Talon concède à Nicolas Gamache, beau-frère de Julien Fortin, à Cap-Saint-Ignace, un domaine connu sous le nom de fief Gamache ou seigneurie de l'Îlette¹⁶. Le 31 octobre 1679, le seigneur Gamache attribue une terre à son neveu Eustache Fortin. En prenant possession de sa terre, Eustache amène avec lui son frère Charles. Ce dernier épouse Xaintes, une fille de Jean Cloutier et de Marie Martin¹⁷, à Château-Richer, le 11 novembre 1681. Après un bref séjour à Cap-Saint-Ignace, Charles s'installe dans la paroisse de L'Islet¹⁸. C'est là qu'on l'enterre le 23 juin 1735.

Barbe Fortin, la fille aînée de Julien, perd son mari, Pierre Gagnon, le 10 août 1687, à l'âge de 41 ans. Dans l'acte de décès, on mentionne que Julien Fortin assiste à la sépulture de son gendre. Le lendemain de ce triste événement, Marie-Madeleine Gagnon, la fille aînée de Barbe Fortin, mariée à René Lepage, donne à son grand-père Julien Fortin, son premier arrière-petit-fils, Pierre Lepage¹⁹, qui deviendra le troisième seigneur de Rimouski.

Le 17 mars 1693, Frontenac concède à René Lepage de l'île d'Orléans la seigneurie Sainte-Claire voisine de celle de Gamache. L'année suivante, le 10 juillet, il échange sa terre de l'île d'Orléans contre la seigneurie de Rimouski. Ce René Lepage est l'ancêtre de Marie-Adèle Lepage, ma grand-mère.

Devenue veuve, Geneviève Gamache déménage à L'Islet chez sa fille aînée Barbe qui est alors remariée à Pierre Lessard depuis le 16 avril 1690. Ce faisant, la veuve de Julien Fortin se rapproche aussi de ses fils et de son frère Nicolas Gamache. Elle meurt le 24 novembre 1709²⁰.

Le 7 octobre 1713, Louis, un fils de Charles, s'établit à son tour à Cap-Saint-Ignace. En 1714, il épouse en premières noces, Anne Bossé. Devenu veuf quelques années plus tard, il convole en secondes noces avec Madeleine Langelier le 21 novembre 1735. Augustin, leur fils, contracte mariage avec Judith Thibeault le 17 novembre 1783, à L'Islet. À Saint-Jean-Port-Joli, le 4 juillet 1826, leur fils Alexis, se marie avec Adélaïde Vallée. De cette union est issu Marcel²¹, mon arrière-grand-père. Établi à Saint-Simon, il épouse Julienne Bélanger²² le 28 janvier 1851. Leur fils, Onésime-Élisée Fortin²³, se marie avec Adèle Lepage, à Saint-Simon, le 8 janvier 1894. Adèle était née le 23 février 1874 dans la paroisse Saint-Germain-de-Rimouski. Au moment de son mariage, mon grand-père exerçait depuis l'âge de onze ans le métier de ferblantier à Matane. Louis de Gonzague²⁴, mon père, est né à Matane le 11 juillet 1906.

À l'instar des autres colons de l'époque, les Fortin subissent les effets de l'explosion démographique qui entraîne le morcellement des terres. Plusieurs émigrent aux États-Unis alors que d'autres, empruntant le chemin du Roi, descendent, de paroisse en paroisse, dans le bas du fleuve et en Gaspésie. Ainsi, de Cap-Saint-Ignace, en passant par L'Islet, Saint-Jean-Port-Joli et Saint-Simon, ma famille s'établira à Matane.

Dès leur arrivée en ce pays, les Lepage et les Fortin s'unissent par le mariage. Six générations plus tard, ils répéteront ce même geste par le mariage de mes grands-parents paternels. L'union des Fortin et des Lepage accredit la croyance populaire qui veut que nous soyons tous des cousins.

Notes

- 1 Cora Fortin, **Premier Fortin d'Amérique, Julien Fortin**, Québec, Société de généalogie de Québec, 1974, 79 p. Joseph Vavasseur, **L'Émigré Julien Fortin (1621-1687). Sa famille au Vairais & en Canada**, Le Mans, France, Imprimerie M. Vilaire, 1932, 52 p. Malgré que l'église de Saint-Cosme-de-Vair n'ait pas résisté à la tourmente révolutionnaire, Vavasseur y retrace la présence de Fortin dès la première moitié du XVI^e siècle.
- 2 Fort+, Lefort+, «homme fort»: surnom; mais aussi ancien nom de baptême (qui ne s'applique pas au patronyme avec article), du nom de saint FORTIS (dont le culte était répandu surtout dans l'Ouest et le Sud-Ouest de la France; quelques Saint-Fort en toponymie). - Diminutif: FORTET, FORTON, FORTEAU, surtout FORTIN+ (déjà hypocoristique de FORT en 1292, Taille de Paris; fortin, petit fort, emprunté à l'italien au XVII^e siècle, n'a rien à voir ici). Voyez Albert Dauzat, **Dictionnaire étymologique des noms de famille et prénoms de France**, Paris, Librairie Larousse, 1951.
- 3 Au cours de l'été 1974, je me suis rendu à Saint-Cosme-en-Vairais, anciennement appelé Saint-Cosme-de-Vair. Je n'y ai retracé aucun Fortin. Cependant, les registres de la mairie témoignent de leur présence passée de même qu'une visite du cimetière m'a permis de voir quelques pierres tombales attestant leur passage en ce lieu. En causant avec quelques vieillards, j'ai reconnu des accents qui ressemblaient aux nôtres.
- 4 Cora Fortin, **op. cit.**, à la page 4, cite un article de presse extrait de **Le Perche Libéré**, du 15 mars 1952, dans lequel on rapporte une allocution prononcée par Fernand Fortin, de Saint-Cosme, à l'effet que l'ancien Hôtel du Cheval-Blanc, propriété des grands-parents de notre ancêtre, était, au début du XVII^e siècle, l'hôtel le plus réputé du pays. Cet établissement était le rendez-vous des voyageurs qui circulaient à cette époque à pied, à cheval ou en diligence. De vastes cours entouraient cette auberge. L'une était à l'est de l'ancienne caserne de gendarmerie, l'autre, vers l'ouest, est dite dans les anciens titres de propriété «*Grande cour du Cheval-Blanc*». Y vivaient un maître-chirurgien nommé Guillaume La Vye, frère de l'hôtelier, puis, plus tard, Toussaint Fortin, neveu de notre ancêtre. On y trouvait également un boucher, Julien Fortin, père de l'émigré, un maréchal du nom de Pierre Hardouin, apparenté aux Fortin, et aussi, la famille Bouchard, cette dernière amie de longue date des Fortin, ce que confirme la lecture des vieilles archives de là-bas.
- 5 Cora Fortin, **op. cit.**, p. 12
- 6 Jeune fille âgée d'à peine 17 ans, elle est venue au Canada avec son père Nicolas Gamache dit Lamarre et sa mère Jacqueline Cadot, partis de Saint-Illiers-la-Ville, en Eure-et-Loire, département limitrophe de l'Orne et de la Sarthe. Selon Raymond Gariépy, **Le Village de Château-Richer (1640-1870)**, Cahiers d'histoire no 21, Québec, La Société historique de Québec, 1969, p.57 et suivantes, Julien Fortin se serait marié à Québec.
- 7 Léonard Bouchard, **Le Cap-Tourmente et la chasse aux oies blanches**, Montréal, Fides, p. 44.
- 8 Gérard Lebel, **Nos ancêtres**, biographies d'ancêtres, vol. 1, Sainte-Anne-de-Beaupré, 1980, p. 53.
- 9 Noël Baillargeon, **Le séminaire de Québec sous l'épiscopat de mgr de Laval**, Québec, Les cahiers de l'Institut d'histoire, Les Presses de l'Université Laval, 1972, p. 195.
- 10 Cora Fortin, **op. cit.**, p. 32 et 33. L'arpenteur Jean Guyon mentionne dans son procès-verbal ce qui suit: «...et avons appelé ledit Fortin lequel n'y a voulu s'y trouver et a fait refus en présence de Jean Cloustier et de Massé Gravelle ce qui nous a obligés de planter lesdites bornes en présence de Simon Du Verger et François Biville témoins soussignés...» Archives du séminaire de Québec, Folio 129, registre A, première partie.
- 11 Raymond Gariépy, **op. cit.**, p. 58.
- 12 Cora Fortin, **op. cit.**, à la page 44 et Noël Baillargeon, **op. cit.**, p. 206.
- 13 Gérard Lebel, **op. cit.**, p. 54.
- 14 Noël Baillargeon, **op. cit.**, p. 207.
- 15 Cora Fortin, **op. cit.**, p. 50-51. Julien Fortin a été inhumé sous une abside de l'église Saint-Joachim. Construite en 1686, elle a été détruite par un détachement de l'armée de Wolfe en 1759. Elle était à proximité de la Petite Ferme du Séminaire de Québec. Pour une photo des vestiges de cette église, je vous réfère à un article rédigé par Claude Otis, «*Les Otis au pays de Matane*», **L'Histoire au Pays de Matane**, vol. XVII, no 2 (novembre 1982): 14.
- 16 Jos-Arthur Richard, **Histoire de Cap-Saint-Ignace, 1672-1970**, La Pocatière, Villa St-Jean, 1970, p. 31-33.
- 17 Joseph Vavasseur, **op. cit.** p. 28. Marie Martin avait pour père Abraham Martin, écossais, pilote du roi qui donna son nom aux plaines d'Abraham où se livra la dernière bataille entre Français et Anglais.
- 18 Léon Bélanger, **L'Islet 1677-1977**, p. 175.
- 19 Cora Fortin, **op. cit.**, p. 50 et Jos-Arthur Richard, **op. cit.**, p. 24 et 35. Cette ascendance commune n'est pas rare dans la généalogie de nos ancêtres.
- 20 Cora Fortin, **op. cit.** p. 52. Mais selon Vavasseur, **op. cit.**, p. 27, elle serait morte le 5 novembre.
- 21 Clément Fortin, «*À Matane, au Pied-de-la-Côte*», **Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent**, volume XX, numéro 1 (50) (janvier 1997): 15-21.
- 22 Julienne est une descendante de Jean-François, fils de François Bélanger, seigneur de Bonsecours, dans Léon Bélanger, **L'Islet 1677-1977**, p. 23.
- 23 Clément Fortin, «*Matane en 1882, à l'arrivée de mon grand-père paternel*», **Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent**, volume XX, numéro 2 (51) (juin 1997): 38-42.
- 24 Clément Fortin, «*Georgette Grégoire et Louis de Gonzague Fortin: mes parents*» dans **Au pays de Matane**, vol. XXXI, no 1 (mai 1996): 3-12 et numéro 2 (novembre 1996): 3-10.

Paysages et patrimoine

EUCHARISTE MORIN

Depuis quelques années, un nouvel objet d'étude est apparu au Québec comme dans plusieurs pays occidentaux. L'analyse des paysages suscite de plus en plus d'intérêt tant de la part des chercheurs, des praticiens de l'aménagement, des autorités publiques que de la population en général. L'évolution rapide des modes de production, l'urbanisation galopante, mais aussi la mondialisation de l'économie ont contribué à une prise de conscience de la fragilité de nos paysages qu'on croyait immuables. En 1995, les États généraux du paysage québécois ont jeté les bases d'un partenariat interprofessionnel en faveur des paysages, à la suite d'un constat alarmant de leur dégradation. Sur le plan universitaire, la Chaire en paysage et environnement affiliée à l'École d'architecture de paysage de l'Université de Montréal initie des projets de recherche sur les portées culturelle, sociale et économique du paysage.

Quelques définitions

Le concept de paysage culturel demeure encore difficile à cerner et plusieurs définitions sont proposées, reflétant son interdisciplinarité. Le paysage est le produit de l'interaction entre

la nature et la culture. Il désigne à la fois un territoire façonné par l'activité humaine et la perception que les gens en ont. Il se distingue ainsi de la notion beaucoup plus objective d'environnement. *«Le paysage est davantage qu'une forme extérieure offerte à la vue; c'est encore une fois, une entité relationnelle qui engage toute notre sensibilité. Le paysage n'existe pas en dehors de nous»*¹. C'est donc un espace signifiant à forte charge émotive et symbolique.

Le paysage culturel porte la marque des gestes et des façons de faire d'individus se rattachant à une communauté. Il reflète ainsi l'histoire d'un groupe humain qui a dû s'adapter à des conditions géographiques et

biophysiques particulières, mais aussi culturelles, politiques et économiques. La division des terres dans la vallée du Saint-Laurent est un bel exemple du façonnement d'un paysage grâce au jeu d'un système politique, ici le régime seigneurial, et de la configuration naturelle, la présence du fleuve. Aujourd'hui encore, après plus de trois cents ans, ce paysage caractérise le Québec et constitue une source d'identité. Un paysage est donc étroitement lié à la société qui a participé à sa formation et qui, petit à petit, au fil des ans, en devient un peu son image et sa mémoire.

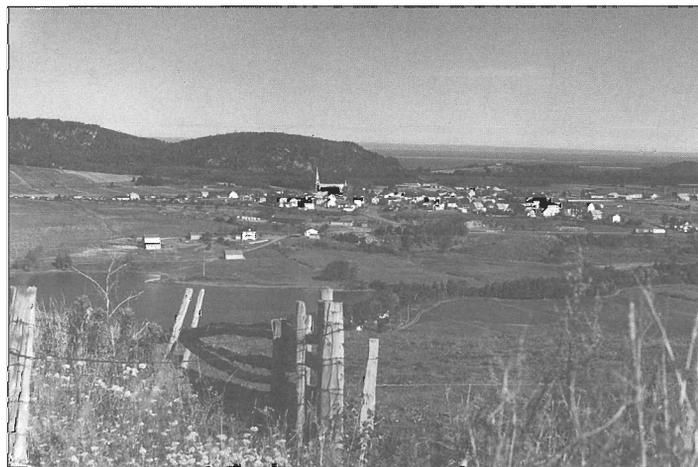
Un patrimoine collectif

Ici, la notion de paysage rejoint celle de patrimoine qui regroupe les témoins matériels et immatériels, transmis de génération en génération, ayant un sens pour la collectivité et étant à la base d'un sentiment d'appartenance au groupe et au territoire. Longtemps confiné aux monuments historiques isolés, d'intérêt exceptionnel, le patrimoine s'est ouvert depuis peu à une réalité beaucoup plus large qui englobe l'ensemble du cadre de vie des citoyens. Ceux-ci sont d'ailleurs, dans cette nouvelle conception, les pre-



Opération Héritage Kamouraska est née de la volonté de mettre en valeur des paysages remarquables et un cadre de vie unique dans une perspective de développement du tourisme culturel (Opération Héritage Kamouraska).

miers acteurs responsables de l'identification de leur patrimoine. «Le patrimoine est vivant, ne prend tout son sens que dans la communauté qui lui a



Saint-Fabien se situe sur une des premières terrasses des Basses Terres, séparé du fleuve par des collines appelées ici les murailles. L'église comme dans plusieurs de nos villages est construite sur un cran rocheux, à la fois pour assurer la solidité des fondations et pour la placer bien en vue. (MCC, 1989).

donné naissance, qui l'entretient et qui le transforme par l'usage qu'elle en fait»².

La valeur patrimoniale des paysages est tout autant d'ordre culturel, esthétique ou historique. Les multiples transformations de l'espace au fil des ans ont créé des paysages d'une grande harmonie où s'exprime toute la richesse des différentes communautés culturelles. Par les paysages, qu'ils soient ruraux ou urbains, nous est dévoilée l'ingéniosité des gens à occuper le territoire. De ce fait, les paysages ont une valeur documentaire et leur lecture permet une meilleure compréhension de l'histoire de nos territoires. L'examen des formes spatiales doivent mettre à contribution plusieurs disciplines tels l'archéologie, l'ethnologie, l'histoire ou la géomorphologie pour un enrichissement de nos connaissances sur l'évolution des modes de vie et leur inscription dans l'espace³.

Une ressource économique

En plus de la valeur culturelle des paysages, la valeur économique est également de plus en plus reconnue, principalement du point de vue du tourisme. «En laissant saccager nos paysages, nous compromettons un

potentiel de développement. Qu'ils soient au moins défendus pour leur rôle économique si aucune importance n'est plus accordée à leur valeur culturelle et patrimoniale»⁴.

L'industrie touristique mise beaucoup sur le produit «paysage» pour les régions fortement rurales comme le Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie, Charlevoix ou l'Estrie. Si ce sont les peintres et les artistes qui ont inventé la notion de paysage au XVI^e siècle, aujourd'hui les promoteurs touristiques ont pris le relais pour en faire la promotion.

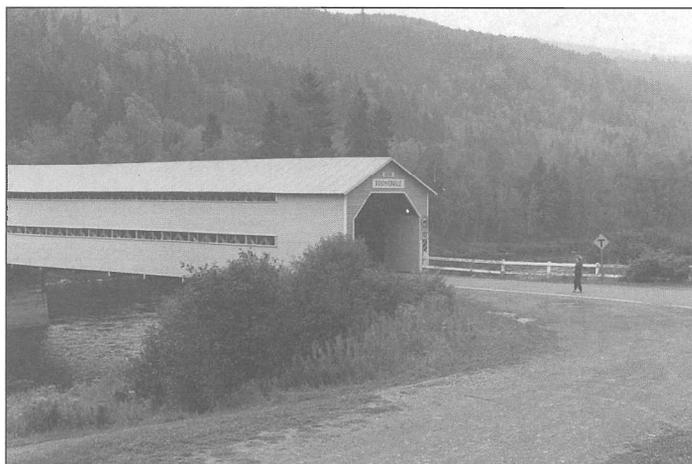
Plusieurs sondages auprès des visiteurs confirment l'importance de la beauté des paysages dans le choix d'une destination de vacances. Les touristes recherchent des milieux authentiques où ils pourront satisfaire leur désir de contemplation et de rencontre avec une culture différente. Car les paysages font aussi référence à la notion de «pays» et de terroir, «c'est-à-dire des territoires qui ont à peu près les mêmes caractéristiques morphologiques, agronomiques, architecturales, urbaines à l'intérieur de limites qui se perçoivent de manière assez claire sur le terrain»⁵. Des produits spécifiques y sont développés qui sont aujourd'hui de plus en plus recherchés et mise en valeur par l'entremise de l'agrotourisme. Le maintien de la variété des espèces, tant animales que végétales, exige nécessairement la sauvegarde des paysages. En contrepartie, l'activité

touristique incontrôlée peut aussi avoir des effets néfastes sur les paysages et amener rapidement une dégradation de ceux-ci. Dans sa politique de développement touristique adoptée en 1998, Tourisme Québec demande que les organismes gouvernementaux veillent à la «préservation et à la mise en valeur du patrimoine culturel, au soutien d'une culture québécoise distincte et vivante et à la préservation et à l'embellissement des sites et des paysages».

La qualité des paysages influence aussi la qualité du cadre de vie. Celui-ci constitue un critère important pour l'installation de nouveaux résidents dans une localité ou encore contribue au maintien de la population locale. Les entreprises de leur côté sont sensibles à cet aspect de l'environnement dans le choix de leur implantation. Comme on peut le voir, le paysage est une ressource dont l'exploitation judicieuse peut devenir un outil de développement pour les collectivités locales.

La protection des paysages

Ces préoccupations pour le paysage et le cadre de vie ont amené les pouvoirs publics à instaurer de nouveaux moyens afin de mieux prendre en compte cette dimension dans les travaux de planification et d'aménagement. Au Québec, cela s'est traduit à partir de la fin des années 1970 par l'adoption de lois qui ont



Les ponts couverts constituent aujourd'hui une ressource de plus en plus rare en lien étroit avec l'histoire du développement de notre région influencée par l'exploitation de la forêt. Pont couvert de Routhierville dans la Vallée de la Matapédia construit en 1938 (MCC, 1989).

permis de rapprocher les concepts de patrimoine, de paysages et d'aménagement du territoire. Il y a eu la Loi sur la qualité de l'environnement,



L'architecture des résidences, leur implantation et l'aménagement paysager reflètent le souci des estivants de profiter le plus possible de l'environnement naturel et de ses bienfaits. Maisons d'été à Métis-sur-Mer (MCC).

la Loi sur la protection du territoire agricole, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et la Loi sur les biens culturels.

La préparation des schémas d'aménagement a, entre autres, conduit les municipalités régionales de comté (MRC) à entreprendre une démarche visant à identifier les territoires présentant un intérêt historique, culturel et esthétique. Certaines MRC dont les paysages constituaient un enjeu majeur de leur développement ont mis en place des méthodes pour analyser les unités de paysages afin de mieux contrôler leur évolution. Le fait que le paysage constitue une oeuvre collective en perpétuel changement demeure un véritable défi pour tous ceux dont sa préservation est une préoccupation. Dans les régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie, des études du paysage ont été menées par les aménagistes des MRC en collaboration avec le ministère des Affaires municipales. Elles visaient principalement le corridor routier de la route 132, principale voie touristique de la région. Elles ont permis de poser un diagnostic et de proposer des interventions afin de maintenir ou de requalifier les paysages dans une perspective de développement économique et touristique. Sur le plan

local, les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ou encore les sites du patrimoine sont des outils de gestion dont disposent les

municipalités qui désirent intervenir en matière de protection de leurs paysages.

Des espaces à vivre

Les moyens réglementaires ne peuvent apporter des réponses à tous les problèmes que rencontrent nos paysages. Depuis vingt ans, ils ont montré leurs limites et on ne cesse de

constater une détérioration accrue de la qualité de notre milieu de vie. Dans nos régions-ressources où une partie du territoire est laissée pour compte par les lois du marché, nous faisons face à des transformations rapides de l'écoumène. L'exode rural, l'abandon des terres agricoles qui retournent rapidement à la friche, modifient grandement notre environnement. Des solutions originales et adaptées doivent être recherchées. Certains pays ont opté pour l'agriculture de paysage qui consiste en l'entretien de partie de territoire pour leur valeur esthétique à des fins culturelles et récréotouristiques.

À l'instar de regroupements comme Solidarité rurale du Québec ou la Coalition Urgence rurale du Bas-Saint-Laurent, nombreux sont ceux qui affirment que nos paysages ne pourront être préservés que dans la mesure où les populations locales pourront continuer à occuper le territoire. «*Bien au-delà des mesures de protection des paysages ou de contrôle des implantations, la mise en valeur des paysages du Québec habité nous semble passer d'abord et avant tout par le maintien de collectivités bien vivantes et désireuses de maintenir des relations durables avec le territoire*»⁶.

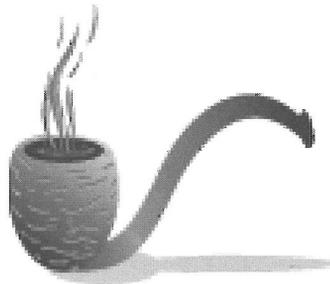
Tout comme le patrimoine, les paysages se doivent d'être analysés sous l'angle du développement. Tous les deux constituent des actifs pour la société et ils peuvent contribuer à l'essor culturel, social et économique des collectivités qui les entretiennent et les fabriquent. Une meilleure connaissance et une prise de conscience de la qualité des paysages dans lesquels nous vivons sont les conditions de base pour que ceux-ci participent à l'enrichissement de nos régions. «*La force du paysage est donc de faire converger les enjeux vers un projet collectif (...)*»⁷.

Notes

- ¹ Augustin Berque, «*Douter du paysage*» dans **Jardins et paysages** de Jean-Pierre Le Dantec, Paris, Larousse, 1996, p. 622.
- ² **Le patrimoine: l'affaire de tous**, Actes des troisièmes Assises québécoises du patrimoine, Sherbrooke, novembre 1993, p. 22.
- ³ Lire à ce sujet Paul-Louis Martin, «*Les logiques de productions du paysage: Analyse historique d'un paysage riverain du Bas-Saint-Laurent*» dans **Notions de paysage et modèles d'analyse. Recueil des conférences**, États généraux du paysage québécois, Trois-Rivières, 1996.
- ⁴ Jean Cabanel, **Paysage paysages**, Jean-Pierre de Monza, France, 1995, p. 12.
- ⁵ **Ibid.**, p. 47.
- ⁶ Gérald Démon, «*Vision et contribution de l'écologie du paysage à la mise en valeur des paysages québécois*» dans **Les États généraux du paysage québécois, dynamique et visions du paysage québécois**, Éditions Continuité, 1996, p. 19.
- ⁷ Philippe Poullaouec-Gonidec, «*Paysages et modernité*» dans **Les États généraux du paysage québécois, dynamique et visions du paysage québécois, op. cit.**, p. 12.

Notes historiques sur les pipes

ROBERT FOURNIER



Des amis de l'histoire m'ont souvent signalé l'intéressante recherche qui pourrait être faite sur la pipe, accessoire du fumeur, objet de passion, de loisir et de fierté pour un grand nombre de personnes, de sexe masculin surtout, aux temps anciens.

Dans notre région, tout comme il y a des luthiers, il y a eu certes des pipiers. Ils ont confectionné, de façon artisanale, de belles pipes assez réussies parfois pour rivaliser avec celles plus sophistiquées des bourgeois d'autrefois.

Belle occasion, n'est-ce pas, d'inviter à la recherche et aux reminiscences ceux et celles qui auraient conservé de ces «brûle-tabac» ancestraux ou qui pourraient se remémorer quelques anecdotes s'y rapportant. Une cueillette satisfaisante de spécimens et renseignements pourrait éventuellement servir de prétexte à une exposition sur cet aspect intéressant de notre patrimoine.

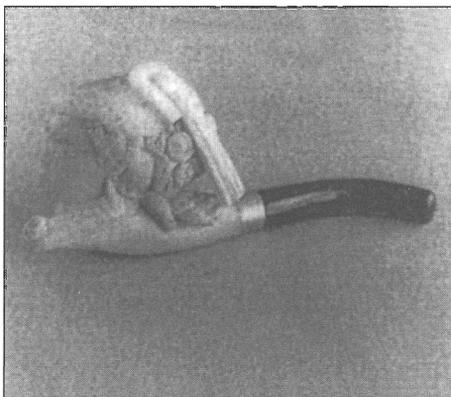
Historique de la pipe

Pour jeter un peu de lumière sur le sujet, je m'inspire de certaines données d'un livre d'André-Paul Bastien intitulé **La pipe**¹.

Depuis l'invention du feu, la fumée a exercé beaucoup de fascination chez les humains. Même avant l'usage du tabac, des plantes aromatiques étaient brûlées dans des cassolettes pour interroger les dieux ou s'attirer leurs faveurs et charmer l'odorat.

La pipe devint d'usage chez les sages, les chefs, les guerriers. L'habitude de fumer s'accrut avec la découverte, la culture et le commerce du tabac chez les Aztèques. Pour eux, se promener la pipe à la main était une

signe de noblesse. Chez nous, les Amérindiens des deux sexes étaient de grands fumeurs. Ils confectionnaient des dispositifs à cet effet avec toutes sortes de matériaux, bois, écorce, argile, etc. Ils ont créé et immortalisé le fameux calumet, nom emprunté à des plantes dont les tiges servaient à faire des tuyaux de pipes. Pour eux, cet accessoire était un symbole de paix, d'où l'expression calumet de paix. Dans leurs rites et cérémonies solennelles, chacun devait en tirer quatre bouffées qu'il lançait ensuite en direction des quatre points cardinaux.



Pipe en ivoire sculpté offerte par le seigneur Dougald Fraser à l'abbé Georges Gagnon. Acquisée de sa nièce Albertine de Sainte-Félicité (collection Robert Fournier).

C'est avec nostalgie que je me rappelle celui de mon grand-père qui l'avait reçu d'un chef autochtone. Il le gardait précieusement dans son «coffre aux secrets». Il le sortait seulement dans les grandes occasions pour le

faire admirer et parfois essayer par quelques parents ou amis privilégiés. Il a subi le sort de bien d'autres «vieilleries des Fournier» qui ont pris le chemin des États-Unis...

À une période plus ancienne, les médecins grecs et romains conseillaient à leurs malades de fumer des feuilles de tussilage et de laitue pour soulager leur toux. D'autre part, certaines plantes produisaient des effets aphrodisiaques.

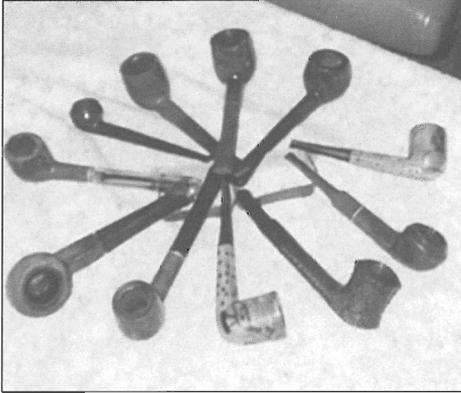
Au XVI^e siècle, en Europe, fumer devint un plaisir condamné par les autorités. Henri VIII d'Angleterre, préférant les femmes, menaçait du fouet les fumeurs. Le pape Urbain VIII faisait brandir l'opprobre de l'excommunication pour les adeptes du tabac. Les sanctions étaient encore plus rigoureuses en Orient où Murat IV recourait à la pendaison.

Interdictions, risques pour la santé et les moeurs n'y firent rien. Fumer devint une mode, un passe-temps vite dégénéré en habitude ou dépendance. Et de plus en plus, avec la multiplication des fabriques de pipes et des producteurs de tabac. C'était aussi une façon de se singulariser, non pas tant par l'action de fumer, mais par la manière d'utiliser et de porter la pipe: bien ancrée dans la bouche, à peine retenue entre les lèvres; sans compter toutes sortes d'habitudes plus sophistiquées. Et quel rituel pour le chargement de cet arme à tuer le temps!

La pipe est passée à l'histoire non seulement par son usage au cours des siècles. Elle a été compagne de travail ou de loisir pour beaucoup d'hommes et d'un certain nombre de «femmes d'avant-garde». Dans le calendrier historique de 1996 de la Société

d'histoire et de généalogie de Matane, on peut voir une photographie de Zéphirin Lanouette, premier enfant né à Baie-des-Sables, en train de labourer son champ, en tenant fermement sa pipe entre ses dents.

Peu de familles peuvent se vanter de n'avoir eu une ou quelques «originales» dans leurs rangs. Georgy Bouffard, dans son volume **Entre deux**



Groupe de pipes de la collection Robert Fournier. Recueillies auprès de parents ou amis de la région de Matane.

cabaret, mentionne des fumeuses parmi ses ancêtres. Ses articles parus dans la revue **Au pays de Matane** font état de cette habitude chez son héroïne, La Gouèche. Dans **Baie-des-Sables 1869-1969**, quelques notes biographiques sur deux filles d'Eve très spéciales du début du siècle, «Timène» et «Béline», leur attribuaient la manie de fumer la pipe.

Après la Deuxième Guerre mondiale, avec les émancipations de toutes sortes, l'usage du tabac est devenu presque aussi courant chez les femmes que chez les hommes. La crainte du cancer du poumon a maintenant un grand effet dissuasif et c'est tant mieux.

Parties principales de la pipe

Toute pipe digne de ce nom se compose d'au moins deux parties principales: le tuyau (d'échappement) et le fourneau (de combustion). Elles peuvent adopter toutes les formes imaginables et répondre à diverses fantaisies.

Le tuyau peut être droit ou plus ou moins courbé. Une tige de métal ouverte en son centre peut s'y ajouter pour faciliter la circulation d'air ou la «tire», comme on dit. Sa forme et sa longueur sont très variables. Il peut s'adapter directement au fourneau ou la plupart du temps à son appendice plus ou moins prononcé.

Le fourneau peut, lui aussi, adopter des formes variées et représenter autant d'effigies, qui vont de la tête de Méduse à celles de personnages célèbres ou tout simplement du terroir. Il est parfois muni d'un couvercle à la fois décoratif et fort pratique dans le vent.

Une douille de jonction des deux parties peut compléter l'ensemble.

Matériaux de confection

Divers matériaux ont servi et servent encore à la fabrication des pipes, des plus humbles aux plus prestigieuses: le cuivre, le bronze, l'or,



Pipe artisanale avec un fourneau en bois du pays. Travail scolaire d'un écolier de Baie-des-Sables dans les années 1940.

l'argent, l'ivoire, l'ambre, l'écume de mer, le bois, l'argile, la terre cuite, le plâtre, l'écorce, une partie d'épi de blé d'Inde, un noeud d'érable ou autres. Les pipes artisanales de notre région ont souvent été fabriquées avec les derniers matériaux mentionnés ci-dessus.

Il y en a eu aussi des plus prestigieuses, d'importation sans nul doute, comme celle ayant appartenu au seigneur Dougald Fraser de Matane et

qui enrichit ma modeste collection. Celles du général de Gaulle et de Serge Gainsbourg sont des créations d'un maître-pipier français de la région de Montpellier².

Expressions reliées à la pipe

Ce mot a donné lieu à diverses locutions et expressions du langage populaire. Je me permets d'en citer quelques-unes reliées à notre folklore régional, sans exclusivité toutefois:

- «*Y a toute une pipe que je t'ai vu*»: pour indiquer que cela fait longtemps;
- «*Casser une pipe*»: manquer son coup et parfois mourir;
- «*Fumer une pipe*»: bouillir de colère;
- «*Mets ça dans ta pipe*»: pour narguer un interlocuteur.

Quelquefois, certains pouvaient donner un tout autre sens au mot pipe. Comme ce père du patelin de ma jeunesse, tout fier de son fils adolescent, qui disait avec son accent particulier et un clin d'oeil narquois: «*Mon gars y commence à avoir des chaleurs à la pipe*».

* * *

Il y aurait mult détails à ajouter. Il y en a suffisamment pour que ces bribes d'histoire réveillent la mémoire des aînés et fassent revivre des souvenirs, en plus de les inciter à découvrir dans leurs trésors anciens quelques spécimens de pipes réelles ou en photos. Belle occasion d'évoquer des anecdotes étoffées des longues soirées d'hiver canadien d'antan, réchauffées par le ronronnement du vieux poêle à bois de la cuisine, aromatisées des effluves d'un bon tabac de culture et préparation locale et auréolées de volutes de fumée alternant avec l'éclairage vacillant de la chandelle de suif fait maison ou de la petite lampe à pétrole.

Notes

¹ **La pipe**, Paris, Payot, 1976, 157 p.

² Ces pipes m'ont été offertes par une cousine de Georgette Nicole, Ange Langlois-Trova, en reconnaissance des notes sur leur famille que j'ai publiées dans la revue **Au pays de Matane**, no 59 (novembre 1992): 3-11.

Vieux écrits

PRÉSENTATION DE PIERRE COLLINS, ARCHIVISTE

Nous vous offrons dans cette livraison et la suivante (juin 1999) la suite et la fin du rapport sur l'état et l'amélioration possible de l'agriculture et de la colonisation dans les comtés de Rimouski et de Matane qu'Arthur Buies rédigea

en 1890.

Les autres extraits de cet intéressant rapport ont paru dans les numéros 46, 47 et 48 de la **Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent**.

Le comté de Matane

À l'Honorable H. Mercier,
Premier ministre
de la Province de Québec,
Monsieur le Premier,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant d'une exploration spéciale, que je viens de faire dans le nouveau comté de Matane, en vue de constater et d'établir les conditions générales de cette contrée, en même temps que les raisons déterminantes qui justifient ou plutôt nécessitent impérieusement la construction d'un embranchement de l'Intercolonial, entre un point de cette dernière ligne, soit la station de Saint-Octave-de-Métis, soit dans les environs, et le «port» de Matane.

I

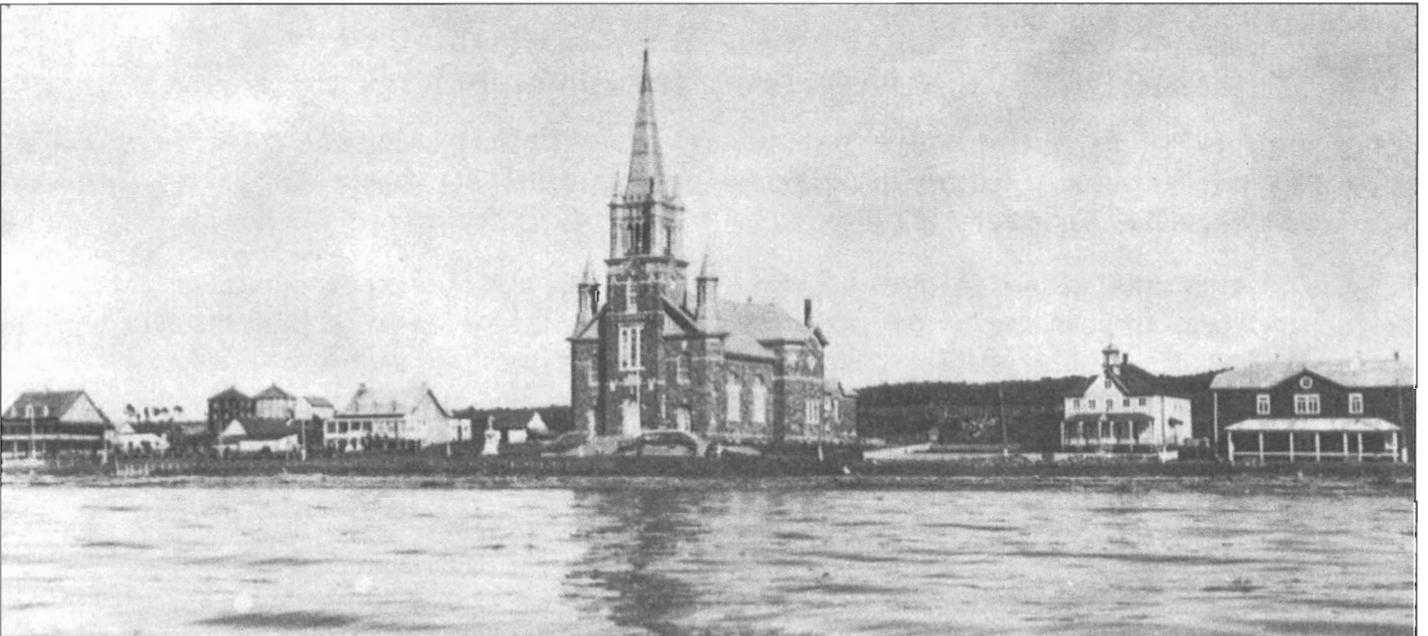
Je me suis arrêté dans chacune des paroisses qui se trouvent sur le parcours projeté du futur embranchement; j'ai examiné attentivement les lieux, j'ai consulté toutes les personnes en mesure de me donner les meilleurs renseignements, tels que les curés, les marchands et les cultivateurs éclairés, et je dois dire que les considérations qui naissent de la perspective de cette entreprise, en apparence très secondaire, puisqu'il ne s'agit que d'un embranchement de trente (30) milles environ, sont tellement importantes et nombreuses, qu'elles exigent un exposé circonstancié et soigneusement réfléchi, au lieu d'un simple rapport sommaire, comme je suis obligé de vous le présenter

aujourd'hui, afin de vous mettre plus rapidement au courant d'une situation pressante.

Je vais donc m'attacher uniquement à établir quelques bases fondamentales et à faire ressortir les conditions essentiellement inhérentes au sujet.

L'embranchement projeté traversera une des régions les plus belles qu'on puisse voir dans n'importe quel pays du monde, une région des plus favorisées par la nature, une région enfin qui deviendrait, grâce à des communications et aux développements qui en sont la conséquence, l'une des plus prospères et des plus productives de la province.

Il n'y a guère plus de trente-cinq



Baie-des-Sables vue du large (Robert Fournier, **Baie-des-Sables 1869-1969**, Rimouski, 1969, p. 55).

ans, un peu plus un peu moins, que cette région est établie, et déjà huit à dix rangs de concessions sont occupés, des paroisses nouvelles se sont formées, à quatre ou cinq lieues du fleuve, dans le voisinage de l'Intercolonial, et les paroisses qui se sont établies les premières sur le bord du fleuve, telles que Sandy-Bay, la Rivière-Blanche et Saint-Jérôme-de-Matane, que l'on met déjà au nombre des anciennes paroisses, ont eu un développement inouï, pour des endroits laissés à leurs seules ressources et à l'accroissement naturel de la population. Quand je dis «laissés à leurs seules ressources», je ne fais que répéter la plainte que j'ai entendu formuler sans distinction par les curés et les négociants de chaque paroisse, qui parlent amèrement de l'abandon dans lequel les ont tenus, avec une espèce de parti pris, les gouvernements torys qui ont administré la province presque sans interruption, pendant les vingt années qui ont précédé votre avènement au pouvoir, de même que les députés locaux, qui ne faisaient leur apparition au milieu d'eux que pendant les périodes électorales.

L'arrière-pays était absolument sans routes et même sans des chemins de colonisation rudimentaires, et par suite tout développement, tout défrichement serait devenu impossible, si la construction de l'Intercolonial n'avait pour ainsi dire forcé la main aux gens et rendu comme inévitable l'établissement de cette partie du pays. Sans communications, un pays reste comme un embryon dans son enveloppe.

Les routes et les chemins sont comme les artères et les veines, par où s'écoule le sang; sans la circulation pas de vie possible; le corps devient inerte et paralysé; de même, sans les communications, l'agriculture s'étiole et meurt; les cultivateurs désertent en foule; non seulement ils se voient incapables de retirer le moindre profit de leurs terres, mais ils perdent jusqu'à l'espérance, qui est leur dernier appui et leur consolation suprême.

Aussi n'ai-je pas la moindre crainte d'affirmer hautement que c'est par suite de l'absence ou de l'insuffisance des communications et d'une sollicitude réelle, efficace, diligemment et soi-

gneusement appliquée à la colonisation que nous avons souffert depuis tant d'années, de la plaie sans cesse grandissante de l'émigration. Quand on constate, comme je viens de le faire, les ravages profonds de cette plaie, dans de jeunes comtés comme celui de Matane, où tout invite l'enfant à rester sur le sol de ses pères, on reste comme frappé de stupeur, à l'idée de l'inintelligence en quelque sorte contagieuse et de l'incurie des gouvernements qui ont précédé le vôtre.

C'est là, monsieur le Premier, la considération non seulement matérielle, mais surtout morale sur laquelle je veux insister dans le présent rapport.

Sans une colonisation active et poursuivie avec toutes les forces dont peut disposer le gouvernement provincial, adieu pour notre race le rôle légitime auquel elle peut prétendre dans les destinées de la Confédération, adieu pour nous la direction de nos affaires, adieu l'amour du pays et tout ce qu'un patriotisme éclairé peut nous donner de force, de ressources et d'avantages.

En maint endroit, je me suis étonné de voir des maisons abandonnées de leurs habitants; pourquoi des maisons abandonnées dans un pays aussi jeune et en apparence aussi prospère? Car, en réalité, les terres du comté de Matane sont remarquablement belles et charment par leur apparence de fertilité les yeux du voyageur. C'est que, maintenant que les paroisses sont établies, que le grand coup du point de départ a été donné et que chacun a pris sa place, ce qui suffisait, il y a vingt ou trente ans pour la génération primitive, ne suffit plus pour la génération nouvelle, qui se trouve isolée, dépaysée au milieu des progrès modernes, et comme paralysée au sein même d'abondantes ressources, par suite du défaut de chemins de fer et d'autres communications pour les faire valoir. Obligée d'écouler tous ses produits sur place, et cela la plupart du temps à des prix très inférieurs et par conséquent nullement rémunérateurs, la population actuelle abandonne petit à petit l'agriculture, les jeunes gens désertent, toute entreprise languit ou dépérit, et des paroisses qui avaient pris un magnifique essor, se voient aujourd'hui arrêtées et comme

paralysées sans remède, et, cependant, rappelons-nous le, ces paroisses pourraient être mises au nombre des plus peuplées et des plus productives de la province.

À partir de Saint-Octave-de-Métis, l'embranchement projeté suivrait, sur une longueur d'une dizaine de milles, un admirable plateau d'un niveau absolu, occupé pour la plus grande partie par des Écossais, lesquels ont les premiers établi la seigneurie de Métis, et, plus loin par les Canadiens qui ont fondé la paroisse de Sandy-Bay.

M. A. L. Light, ingénieur en chef de la province, chargé de faire, en 1888, un examen des lieux, s'exprime comme suit à ce sujet, dans un rapport présenté, le onze juin de cette même année, à l'honorable P. Garneau, commissaire des travaux publics:

«À partir de Métis, la ligue passera par un pays comparativement plat et facile, dans le voisinage immédiat du Saint-Laurent jusqu'à Matane, en traversant les paroisses de Petit-Métis et de Sandy-Bay».

«La distance totale, entre le point de départ sur l'Intercolonial et le point d'aboutissement à Matane, est d'environ trente (30) milles en chiffres ronds. Sur tout ce parcours, le pays est exceptionnellement facile, et l'on peut y construire, à un prix modeste, une bonne ligne de chemin de fer, les rampes seraient légères et le pontage de peu d'importance. La campagne, sur toute cette étendue, aussi loin que l'on peut la voir de la grande route, est partout bonne et bien cultivée, les moissons sont en bel état et l'on n'aperçoit pas de montagnes dans un voisinage quelque peu rapproché. Le long du rivage, les maisons sont si nombreuses qu'il en coûterait trop cher pour les déplacer, et il est peu douteux qu'il ne serait préférable d'établir le tracé de la ligne sur le plateau supérieur. C'est ce qui peut être déterminé par un arpentage».

M. Light évaluait la construction de l'embranchement et sa mise en parfait état d'activité à la somme de 348 975 \$ dollars, comprenant l'achat nécessaire du terrain, la clôture en fils de fer, le déplacement des bâtisses quelconques, le déblayage, les ponts et ponceaux, les

hangars et abris et enfin les traverses.

II

Aussitôt après avoir laissé Petit-Métis, où, tous les ans, une population étrangère de quinze à dix-huit cents âmes, vient jouir des beautés naturelles de l'endroit et de l'incomparable climat des bords du Saint-Laurent, là où notre glorieux fleuve, large de près de quarante milles, remplit l'atmosphère de ses vivifiantes émanations, nous entrons dans la paroisse de Sandy-Bay et nous suivons sans interruption le littoral, jusqu'à Sainte-Félicité, dix milles plus loin que Matane, en tout un trajet de quarante milles au moins. Ceux qui n'ont pas fait ce trajet ne pourront pas me croire, monsieur le Premier, si je leur dis qu'il est impossible d'imaginer rien de plus beau ni de plus émouvant que le spectacle que vous offre cette longue promenade, faite sans interruption sur la grève même du Saint-Laurent, sur un terrain absolument planche et sur un chemin de gravier supérieur, sous tous les rapports, aux chemins macadamisés les plus parfaits, et tel qu'il n'exigerait qu'un entretien pour ainsi dire insignifiant, pour rester toujours, malgré les mauvais temps même, dans les plus excellentes conditions. On ne peut s'empêcher, en le parcourant de se sentir ému et comme pénétré de reconnaissance de ce qu'une Providence généreuse a voulu faire pour un aussi beau pays que le nôtre, et de ce qu'une nature prodigue nous y offre si souvent d'avantages à rechercher et à cultiver.

C'est sans doute, en grande partie, grâce à la facilité exceptionnelle offerte par un semblable chemin, le long du Saint-Laurent, et à l'extension des anciens établissements que l'on doit celui des paroisses dont nous parlons.

Mais aujourd'hui, malheureusement, cela ne suffit plus, et à moins de la construction très prochaine de l'embranchement de Métis à Matane, et de chemins de colonisation dans l'intérieur, la province court le risque de voir tomber dans l'insignifiance et l'inertie une des meilleures parties d'elle-même, un des membres les plus vigoureux de sa charpente.

Ici, je vais laisser parler lui-même monsieur D. Morisset, le curé de Sandy-

Bay, un homme remarquablement intelligent et un ami du véritable progrès: «Sandy-Bay, dit-il, comprend environ deux cent quatre-vingts familles. C'est une paroisse essentiellement agricole, mais qui n'a d'autre voie de communication que le chemin du littoral et une couple de routes qui montent aux concessions. Il est impossible d'y construire un quai, parce qu'il n'y a ni port naturel ni battures. On pourrait y cultiver avec profit les céréales, les légumes et y faire l'élevage des animaux, mais le marché manque pour l'écoulement des produits quels qu'ils soient. La station de chemin de fer la plus rapprochée est celle de Saint-Octave-de-Métis, à treize milles de distance. Comment veut-on que des bestiaux et des moutons puissent se vendre avec profit quand il faut les conduire à pied aussi loin que cela? Ils se fatiguent en route, subissent des accidents de température ou autres, arrivent à la station à moitié morfondus, risquent de perdre leur valeur, et, dans tous les cas, il faut pour les y conduire, perdre une journée entière et faire des dépenses de route qui enlèvent tout le profit, puisque le cultivateur est obligé de vendre ses animaux le même prix que le cultivateur des paroisses voisines de Sainte-Luce ou de Sainte-Flavie, qui, lui, a à sa disposition l'Intercolonial et vend sur les lieux mêmes ou expédie son bétail par chemin de fer.

Le question est la même pour le cultivateur de la Rivière-Blanche et de Saint-Jérôme-de-Matane, deux grandes et populeuses paroisses dont le développement agricole se trouve également arrêté. Le cultivateur de ces trois paroisses ne fera pas l'élevage des animaux parce qu'il ne peut pas les vendre ou bien qu'il lui faudra les vendre à un vil prix sur les lieux. Voilà donc pour ces trois paroisses considérables, une des plus importantes industries agricoles littéralement rendue impossible.

Un fait parfaitement acquis aujourd'hui, c'est que la province de Québec ne peut pas s'enrichir par la culture des céréales. Notre pays est un pays agricole sans doute, mais il l'est à sa manière; il y a différents points de vue

auxquels envisager cette situation; la province de Québec est surtout essentiellement propre à l'élevage et sous ce rapport les deux comtés de Matane et de Rimouski peuvent figurer sans conteste au premier rang.

Je ne sache pas que dans aucune partie de la province, la chair des bestiaux et des moutons soit plus tendre et plus succulente que celle des moutons et des bestiaux de ces deux comtés; c'est là une observation faite invariablement par tous les voyageurs qui y passent. Or, c'est précisément cette branche de l'industrie agricole, qui pourrait être si lucrative, dont sont privés les habitants des paroisses riveraines du comté de Matane. Heureusement que les nombreux étrangers, qui séjournent en moyenne deux mois de la belle saison à Petit-Métis, apportent quelques adoucissements à cette situation. Ils font nécessairement une grande consommation de viande de boucherie, et l'on voit les cultivateurs de toutes les paroisses environnantes profiter avec émulation de cette manne annuelle pour écouler au moins une partie de leurs produits; mais cela ne constitue pas un marché. Hâtons-nous de dire de suite que le nombre des étrangers stationnaires ou simplement visiteurs, qui viennent à Petit-Métis, doublerait incontestablement, s'il y avait un chemin de fer à leur portée.

Ils s'échelonnent tout le long du littoral, entre Petit-Métis et Matane, apporteraient l'abondance avec eux et contribueraient jusqu'à un certain point à combattre le fléau de l'émigration. C'est à eux que l'on doit déjà de grandes améliorations, entre autres des routes, de la culture maraîchère, etc... Néanmoins, la culture a fait de très grands progrès depuis une quinzaine d'années; les habitants se sont en bonne partie débarrassés de la routine; ils se sont éclairés, se sont familiarisés avec les méthodes nouvelles, et presque sur chaque ferme on voit des instruments agricoles en usage. La population est laborieuse, éveillée, et ne demande qu'à aller de l'avant pourvu qu'on lui facilite les moyens de le faire. À l'heure qu'il est, les marchands eux-mêmes ne veulent pas acheter les produits des cultivateurs, parce qu'ils ne peuvent pas s'en défaire;

ou bien ils les achètent au prix qu'ils veulent. De même, ils vendent aux cultivateurs les grains dont ils ont besoin à des prix excessifs, par exemple, le blé 2,25 \$ les 60 livres, tandis que la même quantité ne coûte que 1,40 \$ à Québec. S'ils avaient un chemin de fer, les habitants feraient venir directement, au prix de la ville, les grains dont ils ont besoin. Le commerce des patates seul, suffirait à enrichir la paroisse de Sandy-Bay. Et bien! elles ne s'y vendent que 20 centins le minot tandis qu'elles valent 50 centins à quelques milles de là seulement, dans le voisinage de l'Intercolonial. C'est ainsi que les paroisses de Sainte-Flavie et de Sainte-Luce, qui ne sont nullement plus favorisées par la nature que Sandy-Bay font des affaires magnifiques, en vendant leurs produits au comptant et aussitôt qu'ils sont mûrs, grâce à l'Intercolonial qui les traverse dans toute leur longueur. On dit même que la paroisse de Sainte-Luce produit chaque année plusieurs centaines de mille minots de patates, on verrait ce fait se reproduire à Sandy-Bay également et à la Rivière-Blanche, si les habitants y avaient un chemin de fer.

Sans avoir besoin de recourir, pour établir des différences, à une paroisse aussi avancée que Sainte-Luce prenons pour exemple Saint-Damase qui est une toute nouvelle paroisse en arrière de Sandy-Bay. Saint-Damase fait beaucoup plus d'argent que celle-ci, parce qu'elle expédie tous ses produits, comme elle le veut et à l'heure qu'elle le veut, étant placée à une distance de sept milles tout au plus de la station appelée Saint-Moïse, sur l'Intercolonial. En arrière du Saint-Damase et plus bas, dans les concessions en arrière de la Rivière-Blanche, les terres sont magnifiques; mais il faut faire cinq à six lieues pour s'y rendre, par des routes passablement montueuses et des côtes parfois difficiles. Ces côtes une fois franchies, on entre sur un terrain agricole admirable, qui mène jusqu'à la Baie des Chaleurs.

Il n'y a de curé domicilié à Sandy-Bay que depuis trente ans. C'est en effet en 1860 que le premier curé, M. Dumas, vint s'y fixer. Il n'y avait là alors qu'environ une soixantaine d'habitants. C'est à M. Dumas, c'est aux efforts

incessants, au travail infatigable de cet actif et intelligent apôtre que l'on doit tout particulièrement la fondation de la paroisse de Sandy-Bay.

L'honorable juge Tessier me racontait, tout dernièrement encore, qu'ayant été appelé à se rendre à Matane, il y a une quarantaine d'années, il avait dû faire tout le trajet entre Petit-Métis et Matane, c'est-à-dire près de trente milles, à cheval, le long de la grève, et que, lorsqu'il quittait le bord de l'eau, il s'aventurait dans des sentiers à peine pratiqués à travers les bois. Aujourd'hui, Sandy-Bay compte dix-sept cents communiants, malgré la désastreuse dépopulation amenée par le départ de nombreux jeunes gens et même d'anciens citoyens; la paroisse de la Rivière-Blanche compte, de son côté, mille quatre cent trente-sept communiants.

Autre chose, et ceci est une considération de première importance. La côte nord du Saint-Laurent pourrait faire avec les paroisses du comté de Matane, un commerce de poisson considérable, s'il y avait un chemin de fer pour prendre ce poisson à son arrivée sur les lieux et le transporter à Québec dans de la glace. On pourrait en faire autant pour le flétan, qui se prend en abondance au large de Sandy-Bay et de la Rivière-Blanche, ce qui serait d'un grand secours pour la partie de la population la plus indigente des deux rives du fleuve. On a vu des goélettes chargées de poisson traverser du nord à la Rivière-Blanche, et ce poisson, transporté en voiture, se vendre petit à petit le long du chemin, jusqu'à Rimouski. Mais ce sont là des choses qui n'arrivent qu'une fois; le poisson courrait trop de risques de se gâter à ce jeu. Si je mentionne ce fait, c'est pour établir qu'il serait facile, au moyen de l'embranchement de Matane, de créer toute une industrie locale entre les deux rives du fleuve, industrie qui contribuerait, aussi elle, à retenir dans ses foyers une partie de notre population. Aujourd'hui le poisson pris au nord ne traverse pas au sud. Il n'y a aucun avantage à cela et même tous les risques à courir. On ne traversera pas une cargaison de cette nature sans être sûr de la vendre immédiatement, et cela surtout

l'automne, alors qu'il faut se hâter, à l'aller et au retour, pour éviter les mauvais temps.

Ce qui est vrai du poisson l'est également du bois. Il se fait à la Rivière-Blanche un commerce de bois relativement considérable, que l'on verrait décupler avec un chemin de fer grâce auquel il pourrait être transporté en toute saison de l'année, sans aucun risque. En l'état actuel, ceux qui en font commerce sont obligés de se limiter extrêmement, parce qu'ils ne peuvent expédier leur bois que par des goélettes et cela encore seulement dans des temps favorables. Ce qui est perdu de fortune publique, ce qui est apporté d'entraves à la colonisation et au développement agricole et industriel de la région qui nous occupe, par l'absence d'un embranchement à l'Intercolonial, est quelque chose d'incalculable; il faut aller sur les lieux pour s'en rendre compte, et lorsqu'une fois on a bien vu de ses propres yeux, on se sent plein de confiance qu'un gouvernement éclairé ne saurait, non seulement ne pas différer l'exécution de cette entreprise, mais encore y apporter toute la diligence et tout le zèle possibles. Il y a dans toutes les concessions du comté de Matane du cèdre, de l'épinette et du bouleau en énorme quantité; néanmoins l'exploitation en est extrêmement limitée à l'exception de celle du bouleau, grâce à l'exportation directe qui se fait de Matane, comme on le verra plus loin. Ainsi, on aurait, sur les lieux mêmes, le cèdre pour faire les traverses de l'embranchement projeté, de même qu'il s'établirait un commerce très important de bois de corde, provenant de l'érablé et du merisier, commerce qui ferait la fortune de bon nombre de gens attirés tous les jours loin de nous par le redoutable aimant des États-Unis. D'autre part, plusieurs petites industries locales pourraient être développées suffisamment pour que leur somme totale produisit un résultat sérieux, pouvant contribuer pour une part appréciable à retenir notre population dans ses foyers. «Un peu d'un côté un peu de l'autre, comme dit le curé Morissette, et l'on arrivera bientôt à rendre tout le monde content de son sort». C'est depuis 1874 que M. Morissette

a été appelé à la cure de Sandy-Bay. C'est à ses exhortations réitérées, c'est à l'impulsion vigoureuse imprimée par lui à sa paroisse, que celle-ci doit les progrès notables qu'elle a accomplis dans l'agriculture, depuis qu'il en a pris la direction; mais aujourd'hui, quoiqu'il y ait encore beaucoup à faire, tout serait inutile sans la création d'une voie ferrée, et l'une des plus belles paroisses de la Province se trouverait arrêtée en plein essor de progrès.

On peut s'en assurer par un exemple qui vient à point sous ma plume, comme j'allais finir ce qui concerne Sandy-Bay. J'ai mentionné plus haut le commerce de patates et j'ai dit que les cultivateurs de cette localité n'en retiraient pas même la moitié du prix qu'en retirent ceux des paroisses avoisinant l'Intercolonial; il en est ainsi évidemment des autres produits; l'avoine, au lieu de se vendre 55 ou 60 centins, prix qu'on la paye à la ville, se vendra 30 ou 35 centins seulement. M. le curé Morissette est obligé de vendre à vil prix les produits de sa dîme aux gens qui travaillent dans les moulins de Matane et de Sainte-Félicité, en sorte que ce sont seulement certaines industries locales des environs qui permettent aux habitants de Sandy-Bay d'écouler une partie des produits qui excèdent les besoins de la consommation.

La pêche du capelan sur rivage et la préparation du varech pourraient donner une quantité considérable d'engrais, suffisant à fertiliser une bonne partie du comté de Matane, mais à quoi sert encore de se donner le moindre mal pour cela, puisque, à l'heure qu'il est même, il y a beaucoup de produits qui ne peuvent se vendre.

Passons maintenant à la Rivière-Blanche. Ici, il est inutile de nous arrêter trop longtemps, attendu que nous aurions à peu près les mêmes choses à relever que précédemment au sujet du commerce de bois, des produits agricoles et de l'élevage. Signalons toutefois qu'il se ferait ici un énorme commerce de bois, s'il y avait un chemin de fer, que ce chemin de fer pourrait s'y approvisionner indéfiniment, et que, d'un autre côté, la confection du bardeau prendrait une extension inouïe.

À l'heure actuelle, ce dernier commerce est assez considérable, étant donné l'impossibilité d'expédier le bardeau autrement qu'en goélette, et cela dans un temps fort restreint de l'année, et seulement à Québec, ville qui n'est pas du tout un marché pour ce produit. Aussi, le bardeau est «sacrifié», comme on dit vulgairement. S'il y avait un embranchement de l'Intercolonial, passant par la Rivière-Blanche, le bardeau, le cèdre et le bois de corde pourraient être expédiés en toute saison, et cela dans toutes les parties de l'Amérique, outre que l'exploitation en serait avant longtemps triplée et quadruplée.

Il y a aussi à la Rivière-Blanche la question des routes et des chemins. Il est vraiment pénible de voir dans quel abandon, j'oserais dire coupable, on a laissé cette belle paroisse, sous ce rapport. Jusqu'à ces dernières années, il n'y avait absolument qu'une route conduisant aux concessions, et cela à quatre milles plus bas que l'église, en sorte que le curé, lorsqu'il était appelé par des malades demeurant en ligne droite à trois ou quatre milles en arrière de l'église, était obligé de descendre jusqu'à l'unique route que je viens de mentionner, monter cette route, revenir ensuite sur ses pas par le chemin de la concession, et faire ainsi onze milles quand il n'en aurait fait que trois ou quatre, s'il y avait eu une route à partir directement de l'église, comme cela se voit dans la plupart des autres paroisses.

Il peut sembler puéril, au premier abord, de signaler un fait de ce genre, mais cette impression disparaît quand on réfléchit que c'est là un des nombreux traits caractéristiques de l'insouciance invétérée, de la négligence en quelque sorte voulue et arrêtée des gouvernements conservateurs, en tout ce qui concernait la colonisation et le progrès agricole de la province. On faisait en maints endroits des ébauches de chemins, on faisait travailler un certain nombre d'hommes, qu'on avait sous la main comme autant d'instruments électoraux, on faisait juste la quantité d'ouvrage nécessaire pour nourrir les bonnes dispositions et les espérances des diverses localités, on faisait ouvrir

des chemins à tort et à travers, bien plus par faveur, par privilège ou par calcul politique, que pour satisfaire les besoins de la colonisation; il en résultait que des localités à leurs débuts, que l'on avait leurrées des plus magnifiques promesses de chemins de colonisation pendant la période électorale, et que l'on abandonnait ensuite à elles-mêmes, se voyaient désertées rapidement de leurs premiers colons ou bien réduites à attendre dans la misère et la servitude qu'on voulût bien compléter les misérables chemins ébauchés naguère.

À ce propos, monsieur le Premier, on ne saurait trop insister sur un point essentiel, c'est qu'avec notre modeste budget provincial et l'impossibilité où nous sommes d'ouvrir toutes les voies de communication nécessaires, il faut se limiter absolument à en faire et surtout à en compléter un certain nombre, plutôt que d'en commencer un nombre plus grand, pour faire plaisir à plus de monde, et satisfaire plus d'exigences, et les laisser ensuite forcément inachevées. Les chemins complétés servent du moins, ceux-là, où on les fait, tandis que des ébauches de chemins sont partout inutiles et ne font que créer du mécontentement parmi les populations des nouvelles campagnes.

(à suivre dans le prochain numéro).

La Société généalogique de l'Est du Québec

PIERRE RIOUX

Fondée en 1979, la Société généalogique de l'Est du Québec (SGEQ) est présentement en pleine expansion. Vous trouverez dans cet article un résumé de ses principales activités.

L'Estuaire Généalogique:

Périodique trimestriel, **L'Estuaire Généalogique** est publié depuis 1981 et est maintenant constitué de trente-deux pages d'articles de recherche et une revue des activités généalogiques régionales. Il est distribué à plus de quatre cents membres et à une centaine de bibliothèques publiques, généalogiques ou scolaires.

Bibliothèque:

Depuis l'automne 1996, le centre de recherche de la société est situé au sous-sol de la bibliothèque Lisette-Morin. Plus de 7 500 livres sont disponibles pour consultation. La collection est principalement constituée de répertoires de naissances, mariages ou décès, de dictionnaires généalogiques dont la prestigieuse collection Drouin-Homme, de monographies régionales et de nombreux livres d'histoire. Environ une centaine de périodiques provenant des sociétés d'histoire et de généalogie peut y être consultée.

Cours et conférences:

Des cours d'initiation à la généalogie, sur l'utilisation de la micro-informatique en généalogie et sur les applications d'Internet sur cette science sont régulièrement offerts. Des conférences mensuelles sur des thèmes généalogiques et/ou historiques sont également offertes.

Autoroute de l'information:

La SGEQ a parrainé et développé un des meilleurs sites Internet en généalogie: le Centre de généalogie francophone d'Amérique. Parmi les applications les plus utilisées, on note la banque centrale de données (la seule existante en généalogie sous la forme interrogative), différentes associations de familles, des signets avec la plupart des sites généalogiques importants, des biographies d'ancêtres, de courts historiques de villes ou villages de la région, un forum de généalogie. Une section sur les recensements nominatifs du Canada de 1851 pour l'Est du Québec est en développement et sera une mine de renseignements précieux pour les historiens. Ce site reçoit 10 000 visiteurs internautes par mois.

Éditeur:

La SGEQ a édité quinze titres. En plus, elle distribue de nombreux

volumes, des logiciels et des tableaux généalogiques.

Renseignements utiles:

Adresse de la bibliothèque:

Société généalogique de l'Est du Québec, 110, rue de l'Évêché Est Rimouski Qc G5L 1X9

Téléphone et télécopieur:

(418) 724-3242

Courriel: sgeq@quebectel.com

Horaires de la bibliothèque:

Lundi au jeudi: 13h00 à 16h30

Mardi et mercredi: 18h30 à 19h00

Cotisation annuelle:

22 \$ annuellement

Site Internet:

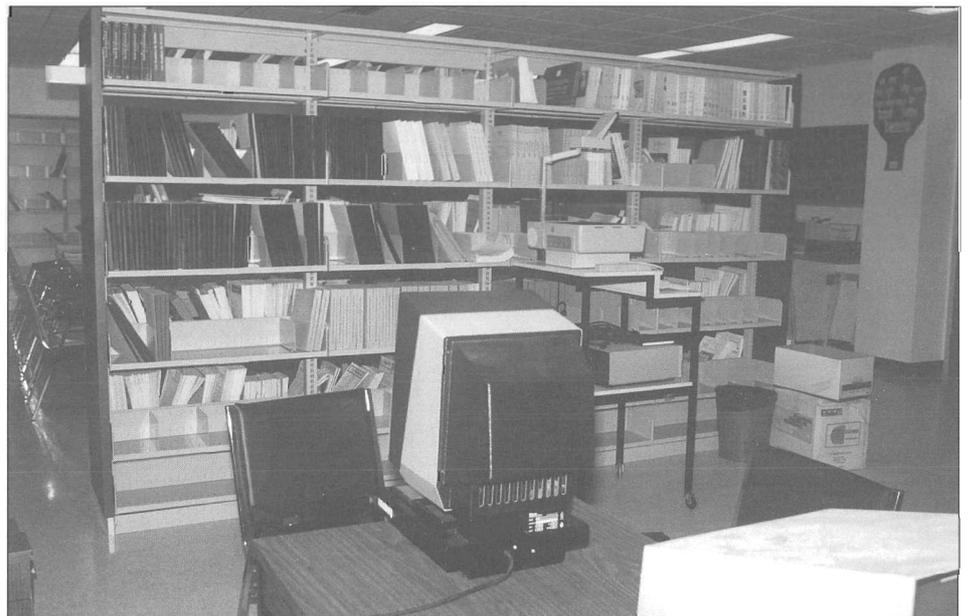
<http://www.genealogie.org>

Personne-ressource :

Bernard Rioux (président):

(418) 723-5323

Courriel: brioux@libertel.org



Le centre de recherche de la Société généalogique de l'Est du Québec.

Mgr Jean Langevin: de la pensée à l'action

RAPHAËL THÉRIAULT

Créé dans le but de répondre aux besoins pressants d'encadrement social et religieux d'une population de plus en plus nombreuse, le diocèse de Rimouski, fondé en 1867, trouve en Mgr Jean Langevin, son premier évêque, un pasteur dynamique qui, jusqu'en 1891, s'investit corps et âme pour en assurer le développement tant matériel que spirituel. Malgré des faiblesses certaines, l'épiscopat de Mgr Langevin a contribué, selon l'avis de plusieurs historiens, à conférer des bases solides au jeune diocèse.

Nous nous intéresserons particulièrement à l'intérieur de ce texte à la pensée socio-économique du premier évêque du diocèse de Rimouski. Nous tenterons de décrire quel fut l'impact de cette pensée, décrite par Gérald Garon comme étant le reflet «*d'une société traditionnelle, de type rural et agricole, de type théocratique et sacré, à caractère providentialiste*»¹, sur l'évolution sociale et économique de la société bas-laurentienne, champ d'action privilégié de l'évêque.

Avant d'étudier les principales caractéristiques de la pensée socio-économique de Mgr Langevin, nous proposerons toutefois une brève biographie du personnage afin de mieux saisir les motivations qui l'animent. Enfin, nous verrons pourquoi la pensée de Mgr Langevin, loin de se démarquer de celle des religieux de l'époque, constitue un «produit de son temps».

L'évêque-pédagogue

Fils aîné de Jean Langevin et de Sophie Laforce, Jean-Pierre-François Laforce, connu plus tard sous le nom de Jean Langevin, naît à Québec le 22 septembre 1821. Au terme de brillantes études entreprises en 1831 au Petit séminaire de Québec, il y est nommé



Mgr Jean Langevin, 1821-1892 (Noël Bélanger et Nive Voisine, dir., **Le Diocèse de Rimouski (1867-1992)**, Rimouski, Archevêché de Rimouski, 1994, p. 25).

professeur de mathématiques le 2 octobre 1838 et continue à exercer cette fonction après son ordination, qui survient le 12 septembre 1844.

En 1849, Langevin quitte le Petit séminaire pour occuper les fonctions d'assistant du curé de la paroisse La-Nativité-de-Notre-Dame, à Beauport, puis, un an plus tard, celles de curé de Sainte-Claire. Son passage dans cette dernière paroisse sera bref, puisqu'il est nommé curé de Beauport en 1854. Noël Bélanger, l'un de ses biographes, rapporte que dans ces paroisses, Jean Langevin se soucie de l'éducation de la jeunesse et ouvre son presbytère aux enfants démunis.

Les préoccupations de Langevin face à la transmission d'un enseignement de qualité en milieu rural attirent l'attention des dirigeants de l'École normale Laval, de Québec, qui, en le nommant principal en avril 1858,

lui confie l'urgente responsabilité de pallier aux carences de l'éducation dans ce milieu, tâche à laquelle il s'emploie avec ardeur. C'est lors de son passage à la tête de l'École normale que Langevin met au point la méthode didactique qui portera plus tard son nom, une méthode axée sur l'alternance des classes pratiques et théoriques. Il conçoit par ailleurs des outils d'enseignement, dont un programme des matières de base à enseigner dans les écoles élémentaires, ainsi qu'un tableau de la distribution du temps destinés à ces écoles. À la publication de son traité de mathématiques en 1848 -**Traité élémentaire de calcul différentiel et de calcul intégral**- s'ajoutent celles d'études en histoire, en agriculture et en liturgie. Langevin laisse toutefois sa marque comme pédagogue et théoricien de l'éducation avec son ouvrage intitulé **Cours de pédagogie ou Principes d'éducation**, paru à Rimouski en 1869.

On attribue aussi à Jean Langevin, qui demeure en contact avec les anciens diplômés de son école, la préparation des premiers cours par correspondance, dans des disciplines aussi variées que les mathématiques, la géologie, l'archéologie et l'histoire. Enfin, le futur évêque de Rimouski est le premier à exiger la confection d'une échelle salariale pour les professeurs de la province.

Le 15 janvier 1867, le pape Pie IX regroupe au sein du diocèse de Saint-Germain-de-Rimouski les districts de Rimouski et de Gaspé, le comté de Témiscouata (à l'exception des paroisses de Saint-Patrice de Rivière-du-Loup, de Saint-Antonin et de Notre-Dame-du-Portage) et, sur la rive nord, tout le territoire compris entre la rivière Portneuf et l'anse de Blanc-Sablon. Mgr

Langevin, toujours principal de l'École normale Laval au moment de sa nomination, devient donc pasteur d'un immense diocèse avec une population estimée à 70 000 individus. Ceux-ci sont dispersés à l'intérieur de 32 paroisses et environ une quinzaine de dessertes. Cette population doit faire face à de nombreux problèmes attribuables à l'éloignement, à la pauvreté, à l'isolement et à l'ignorance.

Dans les années 1880, malgré les progrès accomplis sous son épiscopat, les responsabilités liées à son rôle d'évêque commencent à peser lourd sur les épaules de Langevin. Il accueille donc favorablement l'érection de la préfecture apostolique du Golfe Saint-Laurent qui, à compter du 28 avril 1882, retire au diocèse la région de la Côte-Nord, placée sous la gouverne de Mgr François-Xavier Bossé, qui prend en charge les 5 000 fidèles que Mgr Langevin n'a visité qu'une seule fois, en 1875.

Soutenu par l'appui constant de son frère Edmond, qu'il a nommé vicaire général en 1867 et dont la mort, le 2 juin 1889, le bouleverse complètement, Mgr Langevin se dévoue néanmoins inlassablement pour ce diocèse qu'il s'affaire à rendre de plus en plus viable. Épuisé par la tâche, l'évêque s'adjoit, en 1889, les services d'un coadjuteur, Mgr André-Albert Blais; Mgr Blais lui succède en février 1891, lors de sa démission. Cette même année, Mgr Langevin se voit coiffé du titre honorifique d'archevêque de Léonopolis in partibus infidelium. Le premier évêque de Rimouski meurt le 26 janvier 1892.

De la pensée à l'action

Gérald Garon, comme la plupart des auteurs qui se sont penchés sur l'oeuvre de Mgr Langevin, confirme que l'objectif fondamental de la pensée socio-économique de Mgr Langevin et des mesures mises de l'avant sous son épiscopat consiste à faire contrepoids à l'émigration vers les États-Unis, qui prive la nation canadienne française de plusieurs de ses citoyens à la fin du XIX^e siècle. Au début des années 1870, l'évêque de Rimouski qualifie d'ailleurs

ce mouvement d'émigration de «*manie insensée*» et il invite fortement les membres de son clergé à user de leur influence afin de le réfréner. Haussant le ton, il n'hésite pas, en 1872, à traiter les émigrés de «*lâches déserteurs*».

C'est que ce mouvement d'exode, qui prend forme dans un contexte d'anglicisation de plus en plus oppressant, met en péril la lutte pour la survivance de la nation en brandissant la menace de l'assimilation. Dans la région, il est à l'origine de l'abandon de plusieurs terres fertiles et, dans certaines localités, d'une pénurie de main-d'oeuvre.

Afin d'enrayer ce fléau, Mgr Langevin s'emploie à favoriser la colonisation et l'agriculture, à promouvoir l'éducation et l'instruction agricole et à combattre ce qu'il appelle les mauvaises moeurs. Observons de plus près les moyens mis en place par l'évêque pour concrétiser chacun des axes de sa pensée socio-économique.

Les bienfaits de la terre

Dans le but d'attirer des colons dans son diocèse et d'inciter ses diocésains à cultiver la terre, le premier évêque de Rimouski s'appuie sur diverses mesures, dont la création de sociétés de colonisation et d'agriculture, la mise en place de politiques destinées à faciliter la venue d'immigrants catholiques européens, la formation d'associations professionnelles et l'aide matérielle et spirituelle aux ruraux. Mgr Langevin porte également une attention particulière aux voies de transport et de communication. En plus de travailler à l'aménagement de routes de colonisation et à la venue du chemin de fer de l'Intercolonial (inauguré à Rimouski le 2 août 1873), dont il surveille activement le chantier, il s'intéresse de près aux tracés ferroviaires du Témiscouata et de la Baie des Chaleurs, qui risquent selon lui de «*changer complètement la face et la position de ces parties [du] diocèse*». De plus, ajoute Gérald Garon:

Continuellement, l'évêque demande des subventions pour créer ou améliorer le réseau routier: bouts de

chemin entre quelques rangs ou paroisses, routes comme celle reliant Sainte-Anne-des-Monts à Rivière-au-Renard, grandes artères projetées comme ce chemin central qui, selon lui, devait traverser la péninsule gaspésienne «depuis Causapsal jusqu'au Bassin de Gaspé»².

Bien que l'axe fondamental de la pensée de Mgr Langevin semble s'orienter vers la classe agricole, l'évêque de Rimouski s'intéresse également à d'autres groupes sociaux de son diocèse, notamment les ouvriers, les pêcheurs et les Amérindiens. Gérald Garon a toutefois démontré que, si Mgr Langevin consacre du temps à ces individus, c'est surtout pour tenter de les convertir en agriculteurs.

Entre 1867 et 1891, le nombre de paroisses organisées dans le diocèse passe de 32 à 70, le domaine agricole triple sa superficie et la population connaît une hausse de 50%, soit de 60 000 à 90 000 individus, et ce malgré le détachement de la Côte-Nord. Cet enracinement au territoire de plus en plus marqué résulte en partie de l'action de Mgr Langevin. Notons également que grâce à l'expansion du réseau routier et à l'avènement du chemin de fer reliant Rivière-du-Loup aux provinces maritimes, deux projets auxquels a collaboré l'évêque, la région a peu à peu vaincu les effets néfastes de l'isolement.

L'importance du savoir

Les auteurs de **Histoire du Bas-Saint-Laurent** rappellent que «*depuis ses débuts comme professeur de mathématiques au Petit séminaire de Québec en 1838, jusqu'à son décès en 1892, Jean Langevin est demeuré, avant tout, un pédagogue*»³. Par conséquent, l'évêque de Rimouski compte surtout sur ce qu'il appelle «*l'instruction agricole*» pour préserver la langue française et la foi catholique et donner le goût de la terre natale et celui du métier d'agriculteur. Mgr Langevin et son frère Edmond définissent en ces termes ce type d'instruction:

[...] cette «instruction agricole» n'a pas besoin d'être longue et coûteuse: il suffirait de répandre les bons

conférenciers, les bons journaux et les bons livres dans les campagnes. [...] Par ces conférences, ces journaux, ces livres, les cultivateurs apprendraient en plus des notions essentielles d'agriculture et d'élevage, des choses utiles comme la façon efficace de planter des arbres, de creuser un puits, de construire un réservoir d'eau, de trouver une source⁴, etc.

l'impossibilité pour les commissions scolaires de réussir à attirer dans la région des enseignantes diplômées des villes et des autres régions et le refus des autorités d'ouvrir à Rimouski une École normale, l'évêque fonde un institut de laïcs auquel il confie la tâche de former des enseignantes issues de la région. Sous la pression bienveillante d'Élisabeth Turgeon, une diplômée de

particulière au séminaire; il en sera d'ailleurs le directeur à deux reprises. À l'image de sa conception de l'école, Langevin confère au séminaire une vocation «ruraliste». De plus, il demande à chaque paroisse, même les plus pauvres, d'y maintenir au moins un élève. Quant aux paroisses les plus riches, il fait appel à leur bonne foi pour qu'elles y envoient plusieurs étudiants. L'évêque de Rimouski tente également de stimuler l'intérêt des personnalités influentes et des curés des comtés de Témiscouata, Gaspé, Bonaventure et Rimouski pour l'institution rimouskoise.

L'action de Mgr Langevin ne se limite pas à l'enseignement proprement dit. Comme le notent Nive Voisine et Noël Bélanger: «Il participe activement à l'élaboration d'une politique des bibliothèques paroissiales par l'assemblée des évêques du Québec et il intervient régulièrement auprès de ses curés pour les inciter à multiplier les bibliothèques et pour leur suggérer des volumes à y conserver»⁶.

L'effort porte fruit: en 1871, la moitié des paroisses du diocèse possède leur bibliothèque et les autres ont la leur avant la fin du siècle. En outre, sous l'épiscopat de Mgr Langevin, le nombre d'écoles ouvertes dans le diocèse a plus que doublé: on en compte 235 en 1886. Si tous ne profitent pas de ce privilège, la majorité des enfants qui le désirent peuvent désormais avoir accès à un minimum de connaissances. Enfin, le personnel enseignant, quoique pauvrement rémunéré, est plus compétent qu'auparavant.

La nécessité d'une conduite saine

Mgr Langevin se fait, dès sa nomination en 1867, un apôtre de la lutte contre ce qu'il appelle les mauvaises moeurs. Il s'élève particulièrement contre le luxe et l'intempérance qui, en plus de salir la pureté de l'âme de ceux et celles qui les pratiquent, «détournent le cultivateur du travail et l'entraînent trop souvent à émigrer dans l'espoir de mieux combler ses vices»⁷.

L'évêque de Rimouski dénonce aussi toutes les occasions de pécher,



Le premier évêché de Rimouski construit en 1870 et démolé en 1920 (AAR, Fonds de l'archidiocèse de Rimouski tirée de Noël Bélanger et Nive Voisine, dir., **Le Diocèse de Rimouski (1867-1992)**, Rimouski, Archevêché de Rimouski, 1994, p. 31).

L'évêque Langevin avait déjà reconnu la nécessité pour l'agriculteur de disposer d'une éducation adéquate, comme en fait foi l'extrait de cette lettre datée du 6 mars 1882 et adressée à M. Al. Gagnon:

Pour être un bon agriculteur, il faut connaître 1° la lecture et l'écriture; 2° les éléments de l'arithmétique; 3° les premiers éléments de la physique, de la mécanique, de la chimie et de l'histoire naturelle. Il faut encore connaître les diverses espèces de terres et de semences, et l'usage des instruments perfectionnés⁵.

Si Mgr Langevin compte sur l'éducation pour susciter des vocations d'agriculteurs, il souhaite aussi en faire profiter l'ensemble de la population diocésaine. Dans un premier temps, il convainc son clergé de consolider le réseau des institutions d'enseignement déjà en place. Par ailleurs, devant

l'École normale Laval, il accepte finalement, en 1874, de transformer cet institut en communauté religieuse connue sous le nom d'Institut des Soeurs des Petites-Écoles puis, à partir de 1891, de Congrégation des soeurs de Notre-Dame du Saint-Rosaire.

L'évêque de Rimouski accorde également, dans son projet de société, une place de choix à l'enseignement supérieur. En 1870, il élève au rang de séminaire diocésain le Collège classique de Rimouski. Forte de cette nouvelle vocation, l'institution, qui fournit à l'évêque 105 prêtres entre 1867 et 1891, peut désormais dispenser les cours reliés à la formation classique des diocésains et à la formation ecclésiastique des futurs hommes de Dieu.

Tout au long de son épiscopat, Mgr Langevin s'intéresse de façon

plus ou moins liées aux mauvaises moeurs: le théâtre, les clubs d'hommes, les jeux de hasard, les glissades, les danses et les mauvaises lectures. Pour mener à bien la lutte contre ces tares de la société, il met sur pied des campagnes et des sociétés de tempérance contre l'abus de «boissons enivrantes» et fonde, en 1871, les Enfants de Marie, pour les jeunes filles, et la fondation de la Sainte-Famille, pour les femmes mariées, ainsi que, en 1872, la Société Saint-Vincent de Paul et l'Apostolat de la Prière, autant d'associations dont l'objectif est de mieux encadrer les activités des diocésains. On suppose toutefois qu'en ce domaine, l'évêque de Rimouski ait connu moins de succès qu'en matière d'agriculture, de colonisation ou d'éducation: le combat qu'il livre est constant et sans cesse à recommencer.

En somme, si les efforts déployés par Mgr Langevin et son clergé pour favoriser la venue de colons dans le diocèse et inciter les diocésains à cultiver la terre, pour promouvoir l'éducation et l'instruction agricole et pour tenter de décourager les moeurs douteuses ne parviennent pas à résorber totalement l'exode vers les États-Unis, la stagnation démographique de la population du diocèse de Rimouski fait bonne figure en comparaison avec les diminutions de population qui affligent d'autres diocèses. De plus, de vieilles paroisses ont été consolidées et plusieurs terres ont été ouvertes à la colonisation dans le haut-pays et dans les vallées de la Matapédia et du Témiscouata. Jean Langevin, de par son action, aura donc réussi à insuffler une vie nouvelle à la région bas-laurentienne, autrefois mal desservie par un clergé trop peu nombreux et fort indépendant.

* * *

Nous avons décrit, dans ce travail, l'impact notable de la pensée socio-économique du premier évêque du diocèse de Rimouski, Mgr Jean Langevin, sur le territoire couvert par le diocèse de Rimouski et plus particulièrement sur la région bas-laurentienne. Il nous faut toutefois

retenir que cette pensée, bien que développée dans un cadre territorial particulier, n'avait rien de révolutionnaire à l'époque. Elle s'inscrit plutôt dans le modèle de société que propose l'Église canadienne française aux habitants de la province de Québec.

À partir des années 1840, l'Église canadienne française connaît ce que Nive Voisine appelle un véritable réveil religieux. Le Québec compte en effet, en 1830, 225 prêtres, donc un prêtre par 1 800 fidèles. Cinquante ans plus tard, les 2 100 prêtres en exercice ont chacun à leur charge environ 510 catholiques. S'appuyant sur cette hausse remarquable de ses effectifs et sur le discrédit de l'élite politique canadienne française à la suite de l'échec du projet nationaliste de 1837-1838, l'Église s'immisce dans de nombreux secteurs de la société, dont l'éducation, sur laquelle elle exerce un contrôle sans équivoque, tant dans les collèges classiques que dans les écoles élémentaires.

Les nombreux prêtres qui se joignent au clergé québécois s'emploient également à faire la promotion de la colonisation, qu'ils décrivent comme une oeuvre patriotique et religieuse, et à combler les besoins des colons et des agriculteurs. Comme le souligne Nive Voisine, ces prêtres se font aussi entrepreneurs, prenant la tête de coalitions formées pour obtenir des moyens de transport adéquats ou la création de petites industries, et propagandistes, se rendant dans les diverses paroisses de la province afin de recruter des colons pour peupler les nouvelles terres.

Si le modèle de société proposé par l'Église et repris par Mgr Langevin se veut d'abord axé sur la défense de la langue française et de la religion catholique, il réagit également aux «menaces», omniprésentes au XIX^e siècle, que constituent les idées modernes issues de la Révolution française et le phénomène d'industrialisation, à l'origine d'une urbanisation accrue. Cette lutte contre-révolutionnaire explique l'intervention

de plusieurs évêques ultramontains dans le processus électoral afin d'appuyer le Parti conservateur et d'empêcher l'élection de candidats libéraux ou protestants. Mgr Langevin lui-même tentera d'imposer ses vues en la matière.

En fait, la pensée socio-économique de Mgr Langevin est la création typique d'une structure qui se sent menacée [...] Si l'évêque de Rimouski fait sien ces menaces envers l'Église que représentent le modernisme et l'industrialisation, sa réaction, l'agriculture, est celle que l'on retrouve dans tous les diocèses du pays. Elle est le reflet de la longue lutte entre révolution et contre-révolution, entre le passé et l'avenir⁸.

Bibliographie

- COLLECTIF. **Mosaïque rimouskoise: une histoire de Rimouski**. Rimouski, Comité des fêtes du 150^e anniversaire de la paroisse de Saint-Germain-de-Rimouski, 1979. 810 p.
- GOSELIN, Sylvain. «*Les 125 ans du diocèse de Rimouski: 1867-1992*», **Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent**, vol XVI, no 2 (juin 1993): 3 à 8.
- DÉSILETS, Andrée. **Hector-Louis Langevin: un père de la Confédération canadienne (1826-1896)**. Québec, Presses de l'Université Laval, 1969. 461 p.
- SAINDON, Richard. **Histoire de Rimouski par le nom de ses rues**. Rimouski, Impression des Associés, 1995. 522 p.
- VOISINE, Nive. **Histoire de l'Église catholique au Québec (1608-1970)**. Montréal, Fidès, 1971. 112 p.

Notes

- ¹ Cité par Noël Bélanger, «*Langevin, Jean*» dans **Dictionnaire biographique canadien**, vol XII, (1990): 565.
- ² Gérald Garon, **La pensée socio-économique de Mgr Langevin**, Sherbrooke, 1977, p. 50.
- ³ Jean-Charles Fortin et al., **Histoire du Bas-Saint-Laurent**, Québec, 1993, p. 339.
- ⁴ Gérald Garon, **op. cit.**, p. 67.
- ⁵ Cité par Gérald Garon, **op. cit.**, p. 69.
- ⁶ Noël Bélanger et Nive Voisine, dir., **Le diocèse de Rimouski (1867-1992)**, Rimouski, Archevêché de Rimouski, 1994, p. 80.
- ⁷ Gérald Garon, **op. cit.**, p. 76.
- ⁸ **Ibid.**, p. 131.

Nouvelles brèves

PAUL LAROCQUE ET EUCHARISTE MORIN

Vous pouvez consulter le site WEB de la Société d'histoire du Bas-Saint-Laurent à l'adresse suivante: (<http://www.uqar.quebec.ca/devlopre/main.htm>). Il y a aussi le nouveau site WEB du ministère de la Culture et des Communications. Vous y trouverez différents renseignements sur les activités du ministère en région. Sur le plan du patrimoine, vous pourrez, entre autres, visiter les différents lieux protégés par les municipalités à l'aide d'un carnet de photos des biens culturels. L'adresse électronique: <http://www.mcc.gouv.qc.ca/region/01/01.htm>

Prenez note que la mise en vigueur du code civil a eu lieu en 1994 et non en 1944 comme nous l'avions indiquée dans l'article d'Andrée Gauthier paru en juin 1998 dans la revue **L'Estuaire**.

La professeure Christine Portelance de l'UQAR a obtenu une subvention du Secrétariat à la politique linguistique pour un projet de recherche sur le français du Témiscouata. Différentes équipes de chercheurs rendront accessibles sur Internet des corpus relatifs au français du Québec. Il y a quelques années, le professeur Guy Simard avait créé un corpus à partir du *Fonds Léo-Pierre Bernier* déposé aux Archives régionales de l'UQAR depuis 1979. Ce projet sera relancé par madame Portelance qui en terminera la mise au point et travaillera à une description comprenant l'annotation historique des divers éléments du système de la langue.

La Municipalité de Kamouraska a adopté, l'automne dernier, un règlement visant la mise en place d'un programme de subvention pour les propriétaires de bâtiments patrimoniaux situés sur l'avenue Morel, rue

principale du village. Ce programme fait suite à un inventaire exhaustif du patrimoine et vise à maintenir la qualité de l'architecture de ce territoire. Pour ce faire, la Municipalité a reçu l'appui du ministère de la Culture et des Communications et de la Société d'habitation du Québec par l'entremise du volet «conservation du patrimoine bâti» du Programme de revitalisation des vieux quartiers.

En octobre dernier, l'Association des plus beaux villages du Québec a été lancée officiellement. Elle a pour mission de susciter la préservation et la mise en valeur des villages les plus représentatifs sur les plans géographique, culturel et historique. Quelques villages du Bas-Saint-Laurent sont déjà sur la liste de l'association, soit Kamouraska, Notre-Dame-du-Portage et Saint-Pacôme.

En circulant sur les routes de la région au cours de l'été dernier, on a pu remarquer plusieurs chantiers touchant le patrimoine religieux. Ces travaux ont été réalisés dans le cadre du programme d'Aide à la restauration du patrimoine religieux géré conjointement par la Fondation du patrimoine religieux et le ministère de la Culture et des Communications. Les bâtiments concernés sont les églises catholiques de Trois-Pistoles, Squatec, Saint-Arsène, Sacré-Coeur de Rimouski, Saint-Clément, Causapscal, Notre-Dame-de-Liesse de Rivière-Ouelle, Saint-Pacôme et le presbytère de Saint-Patrice-de-Rivière-du-Loup, ainsi que les petites églises anglicanes de Rivière-du-Loup et Cacouna, et l'église Évangélique Baptiste française de Rivière-Bleue.

Après la restauration du manoir Fraser à Rivière-du-Loup, la Société de sauvegarde du patrimoine du Grand-

Portage, gestionnaire du centre d'interprétation du patrimoine, s'est donné comme nouveau défi la restauration des jardins du manoir. Un plan directeur d'aménagement des aires extérieures du manoir Fraser a été réalisé à cet effet en juillet dernier en collaboration avec le ministère de la Culture et des Communications et la fondation Héritage canadien du Québec, propriétaire de ce site historique classé. L'étude a été confiée à la firme Ruralis de Rivière-du-Loup avec laquelle ont collaboré un architecte-paysagiste et un archéologue.

Le 24 avril 1998, Louise Beaudoin, ministre de la Culture et des Communications, a signifié son intention de procéder au classement de l'épave de l'Empress of Ireland en vertu de la Loi sur les biens culturels, reconnaissant ainsi sa valeur historique et symbolique. Parallèlement, un Comité de travail pour la sauvegarde et la mise en valeur de l'Empress of Ireland a été mis sur pied réunissant des représentants de la Garde côtière, de Parcs Canada, du ministère de la Culture et des Communications et de la Coalition régionale pour la protection de l'Empress of Ireland.

Salle de spectacle: à Rimouski, la population a exprimé par référendum sa préférence pour le site du Centre civique, localisé au coeur de centre-ville. Ce choix sans équivoque a mis un terme à un débat d'une durée excessive.

Marie-Marthe Fortin-D'Argenson, professeure à la retraite, a fait récemment paraître aux Éditions Fides un roman intitulé **L'homme d'Anticosti**. L'auteure est l'arrière-arrière-petite-fille du sorcier d'Anticosti, Louis-Olivier Gamache. Elle a puisé une partie de son inspiration à la lecture du texte signé par Mario Mimeault en janvier 1995

dans les pages de notre revue.

Le décès de l'historien Jean Hamelin l'été dernier a consterné la communauté universitaire historique. Sans bruit mais avec une extraordinaire efficacité, monsieur Hamelin a été un précurseur dans une longue série de domaines. Plusieurs générations d'étudiants et d'étudiantes ont fait leurs premiers pas en recherche à ses côtés. Rappelons aussi le décès, le 3 janvier 1998, du chanoine Léo Bérubé qui a oeuvré pendant plus de trente ans au poste d'archiviste à l'Archevêché de Rimouski.

La Société Radio-Canada vient de déposer une demande auprès du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes pour la mise en ondes du Réseau de l'histoire, une nouvelle chaîne francophone entièrement vouée à l'histoire du Québec, du Canada et du monde. Une entreprise concurrente du secteur privé a simultanément déposé une demande analogue. Beau débat en perspective.

Jean-Charles Fortin et Paul Larocque uniront leurs efforts en vue de produire une histoire des Iles-de-la-Madeleine dans le cadre de la collection bien connue *Les régions du Québec*, placée sous le patronage de l'INRS-Culture et Société. La recherche débutera cet hiver et devrait arriver à son terme en l'an 2001. De nombreux intervenants culturels de l'archipel apporteront une contribution directe ou indirecte à la bonne marche du projet.

À visiter cet hiver au musée régional de Rimouski: l'exposition *Lignes de vie*. Conçue à partir de nombreuses pièces de la prestigieuse collection de Québecktel, cette expo-



sition fera réfléchir sur le passé, le présent et l'avenir dans le domaine de la téléphonie.

À vendre

La Société d'histoire du Bas-Saint-Laurent a acquis les droits de vente du volume d'Yves Tremblay intitulé **Du notable et de l'homme d'affaires - L'élite économique de Rimouski 1890-1960**.

Ce livre bien illustré vous fera découvrir les grandes familles bourgeoises d'affaires qui ont marqué économiquement et socialement l'histoire de Rimouski; il a été publié en 1996 à l'occasion du 300^e anniversaire de l'arrivée du premier seigneur résidant dans la seigneurie de Rimouski, René Lepage.

Pour vous procurer ce livre envoyez 10 \$ (tous frais inclus) à: Pierre Collins, Société d'histoire du Bas-Saint-Laurent, 300 allée des Ursulines Rimouski G5L 3A1.

Suggestion

Vous souhaitez contribuer financièrement à la diffusion des connaissances dans le domaine de notre histoire régionale? L'équipe de rédaction de la revue L'Estuaire accueillera avec reconnaissance tout legs (par voie testamentaire) ou don (de votre vivant) favorisant la poursuite de ses activités. Légalement, toute donation devrait être faite au nom de la Société d'histoire du Bas-Saint-Laurent. À l'avance, nous vous remercions de votre générosité.

L'équipe

Des livres à lire!

Sous la direction de Paul Larocque et Jean Larrivée, **Parcours historiques dans la région touristique de la Gaspésie**, Rimouski, UQAR-GRIDEQ, 1998, 482 pages.

La Gaspésie n'a pas qu'un visage. Elle se dépeint dans une palette de formes et de couleurs qui font la fierté de ceux et celles qui l'habitent. Ces mots de John Michaud, du ministère de la Culture et des Communications, indiquent bien l'ampleur de la tâche qui revient à qui veut faire une description de la Gaspésie.

Les Gaspésiens et les nombreux touristes qui visitent la Gaspésie ont maintenant à leur disposition un livre qui les invite à la découverte de l'histoire et du patrimoine gaspésien. Avec de nombreux trajets proposés et plusieurs illustrations, l'ouvrage nous fait mieux connaître ce pays de mer et de montagnes, façonné par des apports ethniques et culturels diversifiés.

Le livre vient de paraître, aux éditions du GRIDEQ, à l'Université du Québec à Rimouski, sous la direction du professeur d'histoire Paul Larocque et de l'agent de recherche Jean Larrivée. Une dizaine d'auteurs ont apporté leur collaboration, selon leurs domaines d'expertise ou selon les connaissances approfondies qu'ils avaient d'un secteur géographique en particulier.

Ainsi, dans la première partie, Jean Larrivée nous invite à explorer la Mitis pendant que Georgy Bouffard scrute la Matanie et que Gaston Desjardins parcourt les falaises de

Grosses-Roches à Petit-Cap. Paul Larocque a sillonné en long et en large la pointe de la Gaspésie, de Rivière-au-Renard jusqu'à Newport. Nicole Thivierge nous décrit la Baie des Chaleurs pendant que Gabriel Auclair

révèle quelques sites incontournables à visiter. Jean-Pierre Bélanger s'intéresse aux premiers habitants de la Gaspésie. Mario Mimeault nous fait voir la Gaspésie comme une mosaïque culturelle complexe. Pierre Rastoul signe le mot de la fin.

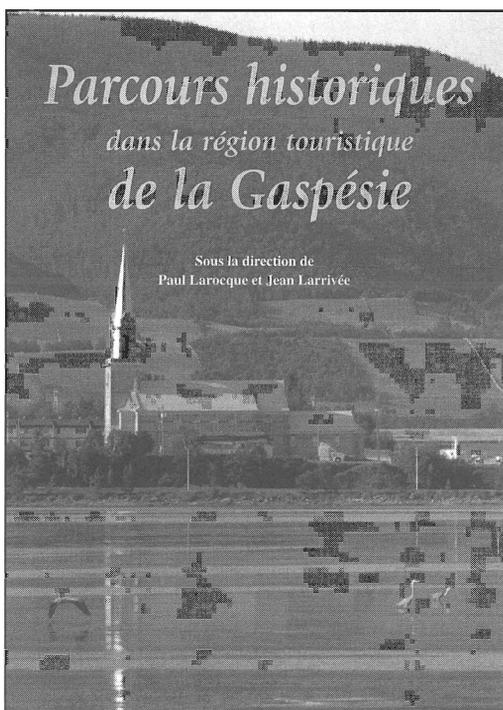
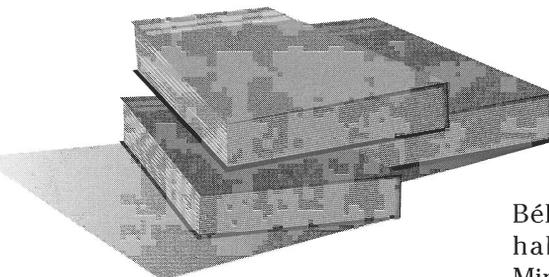
«*La Gaspésie est une immense région à couvrir, constate Paul Larocque. Notre intention était de décrire l'histoire naturelle, les paysages, mais surtout, d'expliquer de quelle façon les humains se sont implantés dans ce décor, de voir comment l'humain et la nature se conjuguent.*»

Ensemble, les auteurs ont exploré à fond les attraits historiques de la Gaspésie. Ils livrent ici le fruit de leurs observations et nous indiquent les routes à suivre pour bien observer les sites patrimoniaux les plus intéressants.

À la fois un guide et un outil de référence, cet ouvrage sur la Gaspésie fait suite à un livre semblable paru il y a quatre ans, également sous la direction de Paul Larocque: **Parcours historiques dans la région touristique du Bas-Saint-Laurent**.

Le nouveau livre (482 pages) est en vente dans les librairies. On peut aussi l'obtenir au secrétariat du GRIDEQ, à l'UQAR (723-1986 poste 1441), au prix de 25 \$ taxe incluse, en ajoutant 3,50 \$ pour les frais de port et manutention.

Mario Bélanger



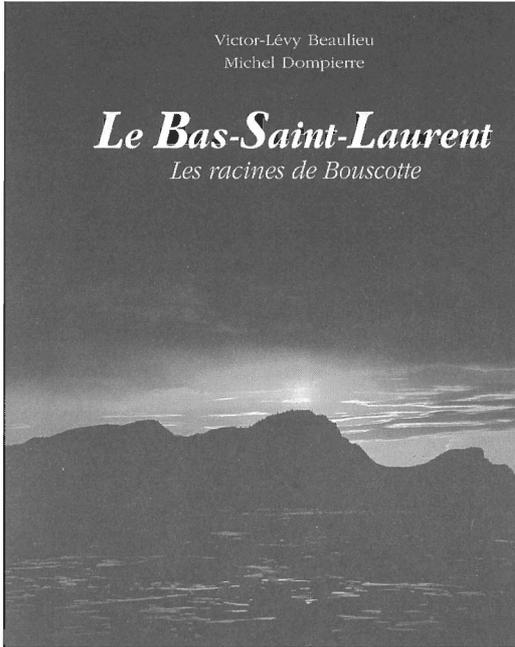
et Louise Roy couvrent le territoire de la Matapédia.

La seconde partie du livre propose des points de repères plus spécialisés. Le professeur de géomorphologie Bernard Héту explique les origines du relief très accidenté de la Gaspésie et

Victor-Lévy Beaulieu
Michel Dompierre

Le Bas-Saint-Laurent

Les racines de Bouscotte



ensuite vers Kamouraska, Cacouna, Rivière-du-Loup, Rimouski et le Haut-Pays. Victor-Lévy Beaulieu s'attarde aussi à la présence et aux contributions amérindiennes, notamment des Malécites. Il utilise habilement certaines monographies de paroisses, comme celle d'Émilie Croft sur Rivière-Ouelle ou des textes d'écrivains que la mémoire vacillante des Québécois a laissé sombrer dans l'oubli. Et le style est toujours aussi vivant, poétique par moments. Comment résister à l'appel des mots: «*Le désir est toujours aussi bleu et goûte toujours autant l'air frais du fleuve quand le varech déjette ses odeurs sur la grève*» (p. 195).

Victor-Lévy Beaulieu et Michel Dompierre, **Le Bas-Saint-Laurent. Les racines de Bouscotte**, Les Éditions Trois-Pistoles, 1998, 204 pages.

Comment raconter l'histoire de son coin de pays? Comment faire rejaillir la mémoire bas-laurentienne? Comment sortir des sentiers battus de l'écriture et de la narration? Voilà le défi relevé par Victor-Lévy Beaulieu qui nous raconte avec émotion les derniers moments de son père, l'enterrement et sa résurrection grâce à la magie de l'imaginaire. La mémoire d'un père ravivée par la plume de l'écrivain nous entraîne aux sources du pays du Bas-Saint-Laurent. Et nous voici conviés à remonter le cours du temps et à assister aux premiers balbutiements du peuplement de Rivière-Ouelle. Nous nous dirigeons

Il faut souligner la qualité des photographies de Michel Dompierre qui nous permettent d'apprécier encore davantage les beautés bas-laurentiennes tels les habitants ou les paysages bucoliques. Comment rester insensibles devant les «*jeunes mères sur la rue Lafontaine à Rivière-du-Loup*», devant le regard sociologique et humaniste du photographe avec des photos comme «*Grande vente à Rimouski*» ou «*Un patenteux et un gosseux à Price*»? Et que dire des photographies prises aux derniers moments, juste avant la disparition du Soleil!

Un bel ouvrage à lire et à regarder à maintes reprises pour que la mémoire vive...

Jean Larrivé

Historique de la pêche au homard à Saint-Godefroi



Les Éditions de la Mer

Lynda Aubut et al., **Historique de la pêche au homard à Saint-Godefroi**, Pointe-au-Père, Les Éditions de la Mer, 1998, 127 pages.

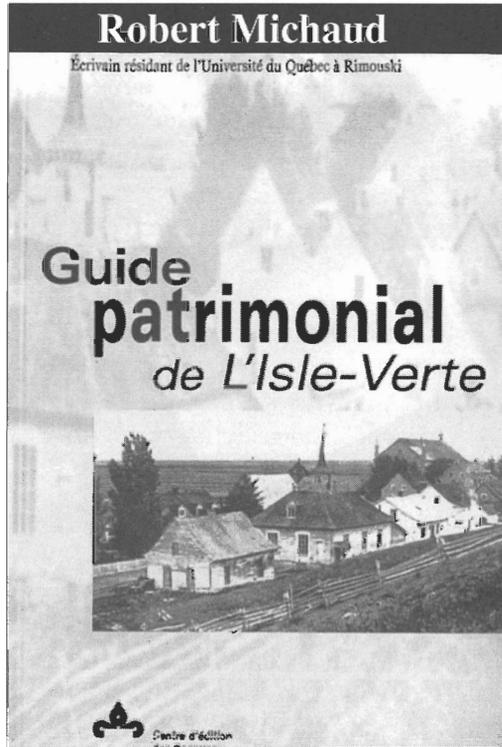
Ah! plusieurs se rappellent, parfois avec nostalgie, de l'époque où ils étudiaient et des vacances scolaires. Quelques-uns réussissaient à dénicher un emploi d'été dans le cadre du programme Jeunesse Canada au Travail. Pour quels résultats? Des rapports de recherche ou des travaux toujours utiles?

Raynald Horth, responsable des Éditions de la Mer, a trouvé un vieux manuscrit poussiéreux produit par de jeunes étudiants sur la pêche au homard. Originaire de Saint-Godefroi, cet éditeur a décidé de retravailler le texte des étudiants, de l'agrémenter de photos anciennes et de le publier sous le titre **Historique de la pêche au**

homard à Saint-Godefroi.

Ce livre nous montre les principales caractéristiques du homard, entre autres la mue, la nourriture, son habitat. Un chapitre fait l'historique de la pêche au homard à Saint-Godefroi à partir des années 1870 jusqu'à nos jours. On y relate les techniques utilisées et les modes de vie des pêcheurs. Le commerce du homard, les lois gouvernementales, les familles de pêcheurs et le festival constituent les autres chapitres de ce livre qui vous donnera sûrement le goût d'aller chez votre poissonnier pour déguster ce délicieux crustacé gaspésien. De Saint-Godefroi de préférence!

Jean Larrivée



Robert Michaud, **Guide patrimonial de L'Isle-Verte**, Trois-Pistoles, Centre d'édition des Basques, 1998, 75 p.

Robert Michaud, originaire de L'Isle-Verte et écrivain prolifique, s'intéresse depuis toujours à son coin de pays. Rappelons qu'il a déjà publié un livre sur la mousse de mer qui proliférait sur les battures en face de son village natal. Cette fois-ci, cet auteur publie un livre sur le patrimoine de sa municipalité. Quiconque a circulé dans les rues de L'Isle-Verte a pu apprécier quelques beaux exemples de maisons anciennes, témoins d'un passé pas si lointain.

Le guide patrimonial de L'Isle-Verte présente une trentaine de sites patrimoniaux intéressants allant du moulin de William Price jusqu'au cimetière du deuxième rang de la paroisse, en passant par la maison Louis-Bertrand que l'auteur possède en copropriété avec son frère. On peut difficilement rester indifférent devant les beautés et l'harmonie de la maison du jeune Charles ou de la maison des Jarvis. Soulignons aussi les splendeurs de la maison à Girard, propriété d'Environnement Canada qui l'utilise pour l'interprétation de la faune. Le montage du guide de Robert Michaud par le Centre d'édition des Basques a été bien réussi et les photos de Gilles Gaudreau ajoutent à la qualité de la finition.

Jean Larrivée

Adhérez à

La Société nationale de l'Est du Québec



membre de :

Partenaires pour
la souveraineté

et du

Mouvement national des
Québécoises et Québécois



ET

CE PAYS NAÎTRA



*Hydro-Québec
est fière
de contribuer
à la préservation
de notre mémoire
collective.*

*Hommages
à ses artisans!*



Votre **réussite :**



notre

fierté!

/// Université
du Québec
à Rimouski

L'Université du Québec à Rimouski offre un large éventail de programmes dans ses domaines d'expertise.

Selon vos besoins, vous pouvez suivre un ou plusieurs cours le jour, le soir ou la fin de semaine.

De plus, certains cours sont accessibles par l'enseignement à distance.

Renseignez-vous.

Bureau du registraire
Université du Québec à Rimouski
300, allée des Ursulines, C.P. 3300
Rimouski (Québec) G5L 3A1

Ligne Info-programmes : 1 800 511-3382
Courriel : admission@uqar.quebec.ca
Internet : www.uqar.quebec.ca





[http : //www.mcc.gouv.qc.ca/region/01/01.htm](http://www.mcc.gouv.qc.ca/region/01/01.htm)



ARTS
ET LETTRES



PATRIMOINE
ET MUSÉOLOGIE



COMMUNICATIONS
ET INFOROUTES



LANGUE



CULTURE SCIENTIFIQUE
ET LOISIR



CULTURE
ET ÉDUCATION



PROPRIÉTÉ
INTELLECTUELLE



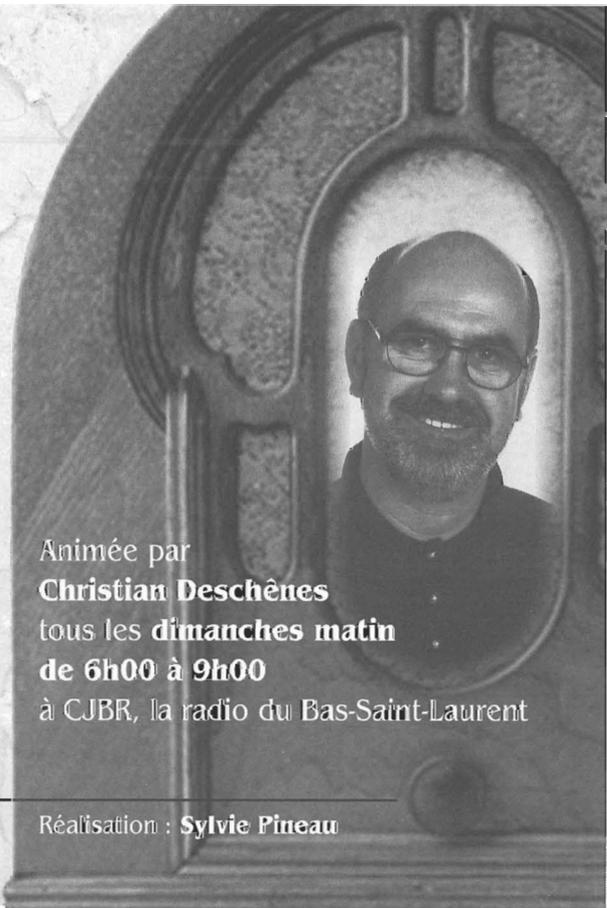
CULTURE ET
MUNICIPALITÉ

Pour en savoir plus sur
l'histoire du Bas-Saint-Laurent

PROVENANCES

Une série d'émissions qui raconte le **passé** de la région à travers des témoignages et des anecdotes, auxquels s'ajoutent les propos de Marc-André Deschênes, antiquaire et les chroniques d'Alexandre Gagné et Richard Saindon.

900^{am}
première chaîne
Radio-Canada



Animée par
Christian Deschênes
tous les **dimanches matin**
de 6h00 à 9h00
à CJBR, la radio du Bas-Saint-Laurent

Réalisation : **Sylvie Pineau**