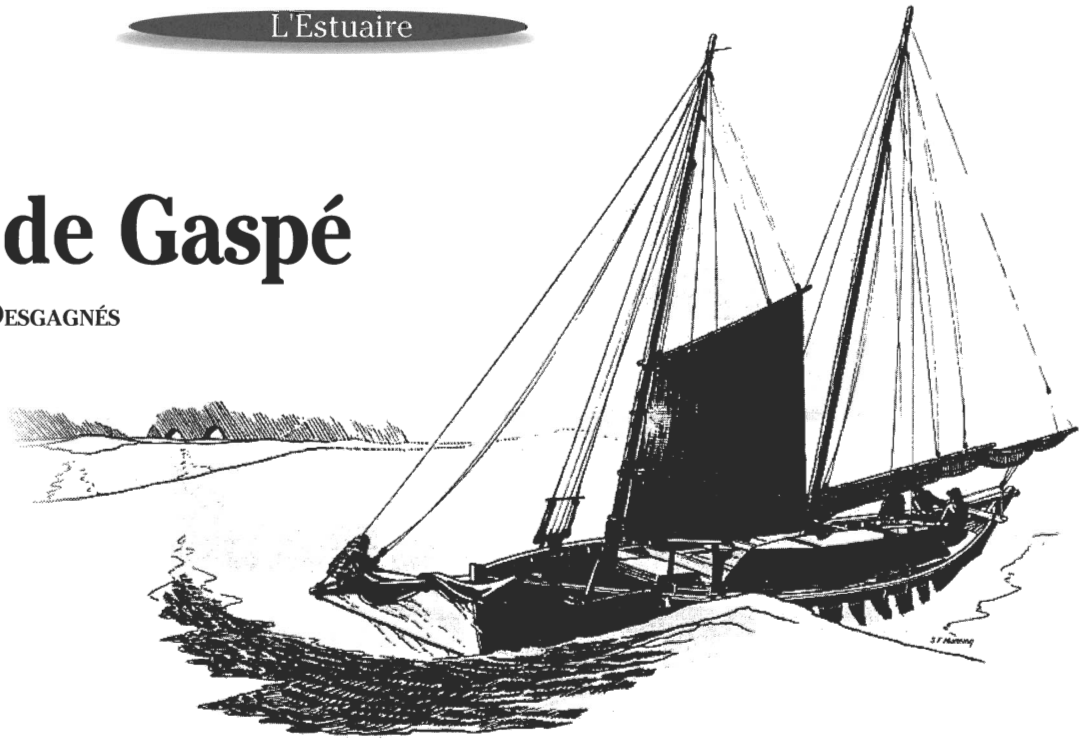


La barge de Gaspé

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

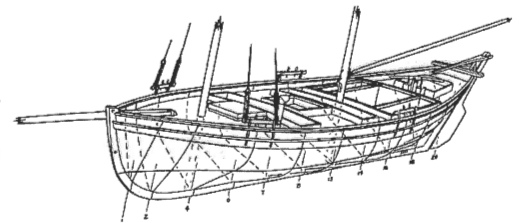
fournissent également des informations précieuses sur l'utilisation de ce type de bateau, sans parler des quelques plans et des nombreuses photographies qui nous sont parvenus, ce qui nous permet d'en avoir aujourd'hui une image assez juste.

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.

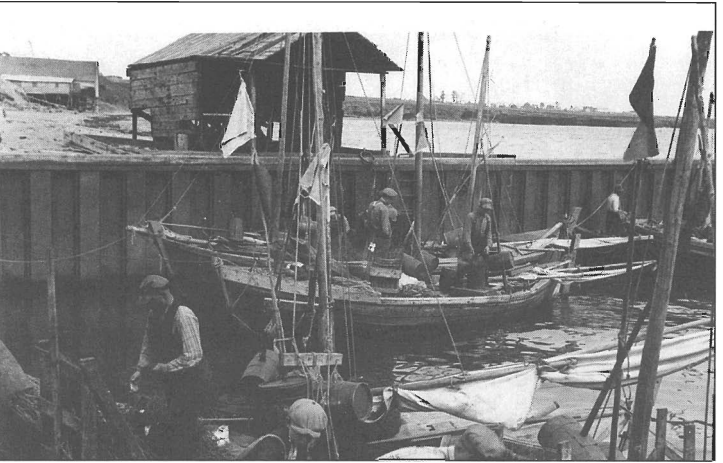
Deux bancs sont percés de trous dans lesquels on passe les mâts dont le pied va prendre appui dans une emplanture fixée à la quille. Contraints ainsi en deux points, les mâts pouvaient être utilisés sans l'appui d'étais et de haubans, ce qui rendait les opérations de mâtage et de démâtage beaucoup plus 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.

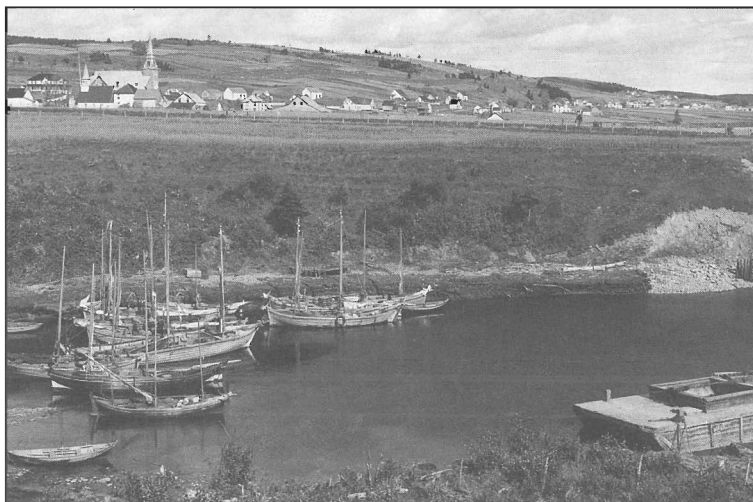
Pour des bateaux aux dimensions des barges de Gaspé, les modèles les plus répandus étaient le moteur à un cylindre, de 3, 4, 6, 6 1/2, 8 et 10 chevaux-vapeur, et le moteur à deux cylindres, de 8, 10 et 12 chevaux-vapeur. Ces moteurs de type *make-and-break* étaient directement refroidis à l'eau de mer.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

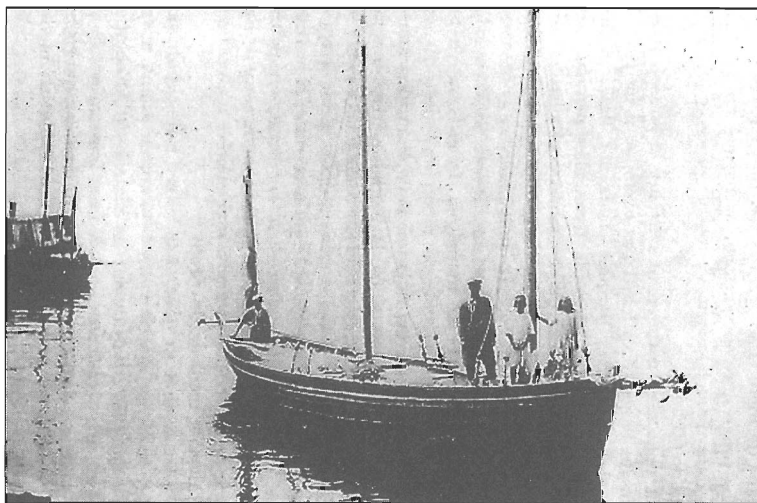
Par ailleurs, bien qu'il n'ait publié qu'en 1861 le récit de son voyage réalisé en 1836, l'abbé Ferland emploie également le terme «*berges*» pour désigner les bateaux de pêche gaspésiens. On pourrait cette fois penser qu'il a simplement repris le terme de pêcheurs, d'autant plus que l'abbé Nérée Gingras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

l'usage «*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'épaulé, 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 Galiène et annoté par Mgr René Bélanger. Lévis, Imprimerie Le Quotidien, 1969. 311p.
- Rapports annuels du ministère québécois responsable des Pêcheries, 1922-1960.