

Textes intégraux ou complémentaires

Dossier thématique : « **NOS FAISEURS DE BATEAUX** »

SOMMAIRE

Articles	Pages
<i>Construire des bateaux</i> Par Jean-Marie Fallu	1-5
<i>Grand-Pabos : des vestiges navals à documenter</i> Par Tommy Simon Pelletier	6-8
<i>Construction d'une barge de pêche</i> Un récit de Séverin Langlois	9-10
<i>Jean-Marie Verreault : un maître constructeur</i> Par Louis Pelletier	11-12
<i>Les bateaux de Métis</i> Par Tricia Toso	13-14

Construire des bateaux

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

◆ Jean-Marie Fallu

rédacteur en chef

« *Les bateaux sont les yeux de la mer*¹ ».
– Alexandre Baricco, 1998.

Le canot mi'gmaq

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

Sans boussole et sans soleil

En 1659, le père Jérôme Lalemant se dit impressionné par l'habileté des Mi'gmaq : « C'est merveille comme ces mariniers Sauvages naviguent si loin avec petites chaloupes, traversant de grandes étendues de mers, sans boussole [...] sans la venue du Soleil, se fiant de leur conduite à leur imagination² ».

On utilise l'écorce du bouleau blanc pour fabriquer la coque. Le bois d'épinette ou de cèdre est utilisé dans la pose des lisses et des traverses, ce qui permet de déterminer la forme du canot. Et on fabrique le bordage avec ce même bois. Les racines d'épinette noire servent au laçage et à différents types de couture. Le calfatage des joints se fait à l'aide de gomme d'épinette chauffée et mélangée avec du gras animal et du charbon. On grave ou on peint des dessins sur les canots afin d'en identifier le propriétaire ou le constructeur. L'usage du canot d'écorce disparaît dans les années 1920. Il est remplacé par le canot de planches qui offre une meilleure durée de vie.

Trois canots mi'gmaq en trois jours

C'est avec l'aide de guides mi'gmaq que le géologue William Logan complète sa traversée de la Gaspésie le 1^{er} mai 1845. Il est impressionné par la rapidité que prennent les Mi'gmaq à construire leurs canots. « Arrivés sur les rives de la Cascapédia, nos sauvages fabriquèrent, en trois jours, trois canots d'écorce d'épinette capables de contenir chacun deux personnes et ayant renvoyé deux de nos hommes, qui désiraient s'en retourner sur les bords du Saint-Laurent, après les avoir pourvus de la quantité de vivres qui était nécessaire, nous descendîmes la rivière, en prenant les directions jusqu'à son embouchure³. »

Le canot de planches

S'inspirant des Mi'gmaq, les Euro-Gaspésiens apprendront à confectionner de solides canots de rivière dont le célèbre « Gaspé Canoe ». On doit cette renommée, entre autres, à deux familles de constructeurs : les Arsenault de Bonaventure et les Eden de Gaspé⁴. Ce canot de planches se répand dès le 19^e siècle. Auparavant, on fera usage de la pirogue, un canot de bois creusé à même un tronc d'arbre. En eau profonde et pour la descente de rivières en canot de planches, on utilise comme les Mi'gmaq la pagaie et sur les hauts-fonds ou les rapides, la perche ou la pôle, d'où l'expression « pôler la rivière ».

La construction navale

Déjà en 1534, en entrant dans la baie des Chaleurs, Jacques Cartier remarque la qualité des arbres pouvant servir à la construction navale : « une terre haute à montagnes toute pleine d'arbres de haute futaille de plusieurs sortes et entre autres y a plusieurs cèdres et pruches aussi beaux qu'il soit possible de voir pour faire mâts suffisant de mater navires de trois cents tonneaux⁵. »

Il faudra attendre la fin du 18^e siècle pour qu'on mette à profit le potentiel forestier gaspésien dans la construction de bateaux. De petits chantiers navals voient le jour sur la côte à Sainte-Anne-des-Monts, aux baies de Gaspé, de Malbaie et de Cascapédia, ainsi qu'à Paspébiac et Bonaventure. C'est à ce dernier endroit qu'on construit, en 1771, le premier navire d'importance en Gaspésie, un vaisseau de 250 tonneaux. De 1808 à 1880, on dénombre 87 navires construits par des entreprises jersiaises en Gaspésie.

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

Bateaux construits au chantier Robin

Plusieurs des bateaux de la Robin reçoivent le nom d'un personnage ou d'un événement ayant marqué l'histoire de la compagnie.

- Le *Fiott*, 1792 : en l'honneur de John Fiott, le premier agent londonien de la compagnie.
- Le *O. Blanchard*, de 1822, de 1855 et de 1868 : à la mémoire du capitaine Oliver Blanchard, pilote de Robin lors de son premier voyage en Gaspésie en 1766.
- Le *Seaflower*, 1856 : en souvenir du premier bateau de la compagnie.
- Le *85*, 1860 : rappel du 85^e anniversaire de James Robin.
- Le *Century*, 1866 : commémore le centenaire de la compagnie.

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

L'aventure de la *Four Brothers*

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

commençant à prendre l'eau à Halifax, rend l'âme une fois rendue à Bridgetown, île Barbade.

La construction navale périclité particulièrement dans le dernier quart du 19^e siècle. Les raisons : la rareté du bois, le déclin du marché préférentiel anglais pour les produits canadiens, les difficultés financières des compagnies anglo-normandes et l'arrivée des bâtiments à coque de métal qui rendent désuets les vaisseaux de bois. Au milieu 20^e siècle, une ère de prospérité au moment de la guerre et dans la décennie 50 favorisent la venue de chantiers maritimes modernes dont ceux des Méchins et de Gaspé.

Les constructeurs artisanaux

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

La Trois-mille clous de l'abbé Painchaud

En 1812, l'évêque de Québec, Mgr Plessis, complète sa visite des missions de l'Acadie et de la Gaspésie. Le trajet vers la Madawaska se fait à bord d'une barge construite par nul autre que l'abbé Charles-François Painchaud, ancien vicaire de l'évêque qui est depuis 1806 missionnaire résident à Carleton. Ce dernier, fier de sa barge construite, dit-on, dans le grenier du presbytère et affichant une particularité unique, s'empresse de faire bonne impression auprès de son évêque : « L'abbé Painchaud fit faire à la hâte une fournée de pain, de tartes, pain de savoie, biscuits, galettes, [...] tout cela fut mis à bord du *Trois-mille clous*, (c'est le nom donné l'année dernière à la barge faite par l'abbé Painchaud, parce qu'il se vantait d'y avoir fait entrer trois mille clous au lieu de 1500 que les habitants du pays font ordinairement entrer dans les leur)⁶. » C'est à bord de sa *Trois-mille clous*, pilotée par le capitaine Isaïe Boudreau, que l'abbé Painchaud quitte Carleton en 1814 pour aller prendre la cure de Saint-Anne-de-la-Pocatière.

La barge gaspésienne

Utilisée pour la pêche à la morue, la barge⁷ est l'embarcation emblématique des Gaspésiens. Montée par deux hommes, la barge gaspésienne s'inspire de la *baleinière* et du *long boat* anglais. On la fabrique surtout en cèdre et elle mesure 5,5 mètres de quille et environ 1,8 mètre de large. Sa construction solide et sa coque évasée lui permettent de bien tenir la mer et de résister à de grands vents. Contrairement à la *barge de Gaspé* ou du type *Belle-Anse*, la barge du type *baie des Chaleurs* se distingue par des extrémités plus élancées et une coque plus creuse et large. Vers 1860, période d'apogée de la pêche à la morue, on compte plus de 1 400 barges en Gaspésie. Dans les meilleures journées de pêche, une barge ramène jusqu'à 600 morues, ce qui exige de chaque pêcheur la capture à la ligne à main de 300 morues par jour !

Nérée, le faiseur de barge

Félix Leclerc sera fasciné par un faiseur de barge de Ruisseau-à-Rebours. « C'était un faiseur de barges aussi, qui savait jouer du compas, du marteau, de la scie, du pied-de-roi, de la hache et de l'équerre. Sur son établi il composait des coques, rabotait le cèdre vert et parmi les copeaux surgissait une quille, une proue, un mât. Des barres au crayon rouge, des coins bien arrondis, des bons coups de varlope, du lissage où il glissait la paume de sa main, du frottage au sablé, des fioritures parfois qu'il gossait au canif quand l'ouvrage lui plaisait, voilà qui était Nérée, le faiseur de barges⁸. »

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

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

Grand-Pabos : des vestiges navals à documenter

C'est à Grand-Pabos au 18^e siècle qu'on peut situer les débuts de la construction navale euro-canadienne en Gaspésie. À l'aide de documents d'archives, l'auteur en témoigne.

◆ Tommy Simon Pelletier

Archéologue B.A M.A. Québec

Au temps de la seigneurie

La création de la seigneurie du Grand-Pabos remonte à 1696, date où elle est concédée à René Hubert¹. Depuis les 16^e et 17^e siècles, des pêcheurs Normands, Basques et Bretons viennent y pêcher et y transformer la morue². Par ailleurs, la famille Hubert n'investira pas dans le développement de sa propriété. À l'automne 1729, la seigneurie est officiellement vendue à Pierre Lefebvre qui la revend immédiatement aux trois fils de Jean-François, soit Georges, Pierre et François Lefebvre dit Bellefeuille³. En 1730, l'établissement de Pabos se développe et minimalement une trentaine de personnes y travaillent pour les seigneurs.

L'histoire de la construction navale à Pabos est toutefois lacunaire et repose sur quelques documents d'archives. Les premières informations que nous possédons sur cette activité remontent à l'automne 1730, soit près d'un an après l'acquisition officielle par les Lefebvre. Un certain Joseph Parent de Québec est alors engagé pour venir construire à Pabos une goélette d'environ 70 tonneaux⁴. Il est probable que les gens sur place travailleront à sa construction durant les mois suivants. Le choix de ce type de navire précis n'est pas anodin, car le tonnage respecte la taille maximum des navires pouvant entrer dans la baie du Grand-Pabos et il est le plus adapté pour faire du cabotage le long des côtes.

Pierre David, un constructeur gaspésien

Quelques années plus tard, des documents font état d'un navire construit à Gaspé⁵ ou dans la région, vers 1735-36, qui a été envoyé à Nantes afin de vendre une cargaison de morue et d'huile⁶. Il s'agit d'un brigantin nommé le *Saint-Joseph* qui a été construit sous la direction de Pierre David, un constructeur de navire habitant la région et propriétaire de ce dernier. Il est probable qu'il ait été fabriqué à Pabos si des installations étaient encore présentes, car les registres de la région mentionnent que la famille David réside dans le secteur de Pabos - Grande-Rivière⁷. Il demeure toutefois aussi possible qu'il ait été construit dans la baie de Gaspé et que cette famille déménagea subséquemment.

Lors de l'attaque britannique de 1758, qui détruit une bonne partie des installations de la seigneurie, il n'est pas fait mention de la présence d'un chantier naval à Pabos. D'autre part, le décompte des embarcations détruites, à ce moment, indique un nombre minimal de 80 chaloupes présentes dans la seigneurie, et cela, sans en préciser les types⁸. Il est probable qu'une grande partie de celles appartenant aux industries seigneuriales ait été construite dans un endroit aménagé pour ce travail, notamment dans le cas de grandes chaloupes ou de charrois*).

Au lendemain de la conquête, une partie des habitants demeure à Pabos, tandis que les Lefebvre quittent l'endroit et vendent la seigneurie en 1765 au général Frédéric Haldimand⁹. Peu de temps après cet achat, Caleb Stilson, le directeur des opérations du nouveau seigneur, entame la mise en place de nouvelles installations. Il continue aussi à employer celles déjà existantes, tel que le moulin à scie. Un chantier naval y est rapidement remis en fonction pour construire des embarcations de pêche et d'autres plus grandes. Au cours de l'hiver 1766-67, une goélette y est ainsi construite et, en période estivale, il ne reste qu'à y installer le grément¹⁰. Une plus petite, d'une vingtaine de tonneaux, est aussi entamée dans les mois suivants¹¹. Malgré une source documentaire abondante, nous savons bien peu de choses sur ce chantier naval et son

fonctionnement. Il est possible que ce soit l'un des anciens habitants de Pabos qui était responsable de ces constructions, peut-être l'un des membres de la famille David.

L'activité bat de l'aile

En 1772, Stilson est remplacé par l'un des neveux du seigneur, Pierre Haldimand. Au cours des années qui suivirent, minimalement un autre navire est construit à Pabos, mais cette activité commence à battre de l'aile, en raison d'un manque de capitaux. En 1780, à la suite du départ de Pierre Haldimand, le chantier naval ne semble pas dans le meilleur des états. On y trouve alors une goélette avec de vieux câbles qui y a été halée, démâtée et dont certaines de ses ferrures ont été volées¹². On y observe aussi un grand canot de bois rouge qui est fendu par la moitié. Un bâtiment attendant abrite des pompes, un grand chaudron de cuivre percé en dessous, une marmite à goudron avec une oreille cassée ainsi que quatre petites ancres. Aucun outil servant à la construction ne semble y être présent. Après cette époque, nous n'entendons plus parler de la présence d'un chantier naval à Pabos ou de la construction de navire, sauf celle de chaloupes de pêche.

Sous une vue générale, nous pouvons estimer qu'au minimum une demi-douzaine de navires de 20 à 70 tonneaux a été bâtis au Grand-Pabos au cours du 18^e siècle. Ce nombre n'inclut toutefois pas la multitude d'embarcations de pêche, de chaloupes, de charrois ou d'autres types ayant été vraisemblablement construits et auxquels les documents d'archives font encore moins référence. D'autre part, il est probable que l'emplacement où a pris place ce type de construction ait été le même sous les Lefebvre et les Haldimand et que l'on soit en présence d'un seul chantier naval.

Tentons de visualiser ce à quoi ce chantier pouvait ressembler. L'endroit le plus indiqué pour le mettre en place est situé à l'extrémité nord du banc de sable et il aurait été tourné soit sur la baie intérieure, soit dans l'Anse-à-l'Îlot. Il consistait en des aires de travail ouvertes reliées aux diverses étapes de la chaîne opératoire de construction, telles que l'entreposage et le dégrossissage des pièces. L'espace où les navires étaient assemblés devait se composer d'un plan légèrement incliné avec dormant de bois où prenaient place les bers. Un entrepôt attendant servait à y ranger les outils nécessaires à la construction, les gréements, l'étoupe, ou alors le brai qui servait à rendre étanches les embarcations de pêche. Une forge de chantier a aussi possiblement été aménagée à proximité, tandis que le moulin à scie du secteur a probablement fourni des planches et des madriers. Il va sans dire que pour pousser davantage nos connaissances sur la construction navale à Pabos au 18^e siècle, son fonctionnement et son organisation spatiale, seules des fouilles archéologiques permettraient de nous livrer les informations nécessaires, car les archives ont leurs limites sur ces sujets. ♦

*Charroi : type d'embarcation avec un fond un peu plus plat que les chaloupes.

Construction d'une barge de pêche

CONSTRUCTION D'UNE BARGE DE PÊCHE, d'après **Séverin Langlois**, fils, de 29 ans, à Percé (Gaspé), en 1937.

Ils (les pêcheurs) sciaient leur bois eux autres mêmes avec la scie de long. Pour les barges, les bordages, c'est un cèdre; en dedans, c'est en sapin quelquefois, mais, autrefois, c'était presque tout en cèdre. La quille est en bois franc, érable ou merisier. La trave [étrave] (en avant), en érable. L'étambotte (en arrière), en bois franc. Le carreau de la barge, deux pouces et demi de large par un pouce et demi d'épais. C'est mis par en dedans sur le bordé pour renforcer la barge. Le rouban [ruban], c'est un morceau de bois de un pouce et demi d'épais par cinq pouces de large; c'est mis par dehors. Le carreau, le rouban et la bordée, c'est tout ensemble. C'est les membres qui sont mis par en dedans. Les membres sont en cèdre, pliés et séchés à la chaufferie. Vingt à vingt-sept pieds de quille. Largeur, de neuf à onze pieds. Profondeur quarante cinq à cinquante pouces. En proportion, ces barges sont différentes suivant les endroits. Un chaloupier qui en fait deux pareilles, toujours une différence. La mesure, c'est dans leur tête. Il y a quatre moules qu'ils [? attachent] sur la quille : les deux du milieu, qui sont plus étendus. Ils sont plus fins dans le fond, et plus rouverts dans le haut. Celui du devant... il est plus fin. Il part dans le bas, en rouvrant, et il rouvre jusqu'en haut. Les moules, c'est toujours les mêmes. C'est fait en cèdre, et c'est taillé dans le bois croche. Et c'est cloué ensemble dans le fond. Il y a des barres en travers pour pas qu'ils dérangent. Quand ils font les barques, ils clouent ça sur la quille, et ils mettent ça au niveau sur la barre, pour que ça soit d'aplomb. Et ils enlignent avec une ligne la barre du milieu dans le milieu de la barre, et ils attachent une ligne sur la trave [étrave] et qui va jusqu'à l'étambotte. Ils la passent droit au milieu de la marque qu'il y a sur le moule, pour que ça soit [droit?]. Ensuite, ils attachent des barises [angl. braces] sur les poutres de la grange dans laquelle ils font les barges, pour pas que ça dérange. Ensuite la première bordée qui est clouée sur la quille, c'est le gabor. Ça continue. Rendu dans le milieu de la grange, ça prend du bois croche, des bordées croches pour le revers. Quand ils bordent ça, ils mettent toujours le croche en haut. Pour qu'ils arrivent dans le côté, ils mettent le croche en bas. Et c'est anté par deux bouts ou par trois bouts. Il y a une pièce par le dedans de la anture, où les deux bouts des bordages viennent ensemble. Dans chaque pièce de corps, il faut une cheville d'étanche. C'est pour séparer... où le bordage est anté. Le dedans, ils divisent ça. Des places pour mettre la morue. Des places pour pêcher... Une chambre en avant, dix pieds de long. Ensuite une part pour mettre les balesses (roches) dans le milieu. Une place pour mettre le moteur, comme ils le font à c't'heure. Ils commencent par le milieu de la barge pour faire le pontage, et ils finissent au bord. Pour couvrir le cuddy (chambre) en avant, il faut commencer par le milieu, pour arriver égal dans les bords. Ensuite en dehors, où les bordages entrent ensemble. Il faut que ce soit galfeté avec de l'étope. Le fond de la quille, il faut que ce soit galfeté aussi. Ensuite on coule de la rosine [résine] fondue avec du bré [brai]. Ou bien on met du mastic par dessus l'étope. Et c'est peinturé. Dans le bas de l'étrave, on marie l'étambotte avec la quille. On marie l'étrave avec la quille. Il faut mettre une cheville d'étanche, pour pas que l'eau rentre. C'est ce qu'on appelle le mariage du bâtiment. Ensuite il y a les mats et le grément. Le hauban, c'est un câble, un de chaque côté du mat, qu'est attaché dans les côtés de la barge... pour empêcher le mat de casser. J'en ai construit une (barge), il y a quatre ans. J'avais un chaloupier de 77 ans qui a monté la mienne. Ça faisait au-dessus de cent, cent vingt-cinq barges qu'il faisait, le bonhomme. Il vil encore – Marcel Lemieux, de Barachois. Il pêche ici. Ça se fait le printemps, les barges. Marcel Lemieux reste au deuxième rang du Barachois, au Côtéan-Smwage. »



En 1937, Marins Barbeau a recueilli la technique de construction d'une barge de pêche, de la bouche d'un jeune artisan de Percé. Ce texte nous donne une idée d'une telle construction en Gaspésie il y a 40 ans, et nous révèle un vocabulaire savoureux et précis qui a peu changé depuis cette époque.

Jean-Marie Verreault : un maître constructeur

Construire un bateau en une journée. Il semble que seul Jean-Marie Verreault en aurait été capable.

♦ Un récit de **Louis Pelletier**

Matane

Un jour, en Nouvelle-Écosse, sur des pontons où des marins pêcheurs et des plaisanciers s'affairaient à mettre de l'ordre dans leurs agrès, je les écoute attentivement échanger en langue gaélique. Je me présente en lançant une question à l'attroupement :

- « J'ai entendu dire qu'il y avait par ici un homme capable de construire un skiff* en une seule journée. »

Mettre un Écossais au défi équivaut pratiquement à douter de ses forces. Je m'attendais donc à ce qu'on me cite des tas de noms qu'il me resterait à vérifier. Au pire, on m'aurait cité des morts célèbres qui auraient fait bien mieux encore! Mais au bout de quelques minutes d'échanges entre eux, c'est un plaisancier de Trenton (Ontario) qui sort la tête de son cockpit et dit à l'assemblée d'un air docte et assuré :

- « I know that man. Il a construit des bateaux de pêche de toutes tailles et je l'ai vu de mes yeux mettre à l'eau un skiff d'une dizaine de pieds qu'il avait commencé à bâtir le même matin. That man lives in Méchins, on the north shore of the Gaspé coast. He is Jean-Marie Verreault. »
- « I know that man too! répondis-je. »

Tu parles si je connaissais cet homme. Jean-Marie m'avait appris beaucoup de choses sur les formes de flattes et de barges, leur allure sous voile, équipées d'un petit balestron pour tenir une voile au tiers, etc. Au retour à Matane, la télévision de Radio-Canada était intéressée à traiter le sujet dans une série nationale produite dans les régions desservies par la Société : « Reflets d'un Pays ». Le titre de cette émission fut: Les Faiseurs de Barges.

Construire un bateau en une journée!

Nous étions tous curieux de voir construire un bateau en une journée! Malheureusement, ce ne fut pas possible, non pas à cause du constructeur, mais de l'équipe de tournage qui devait constamment changer l'angle de la camera, déplacer les éclairages, donc arrêter le constructeur qui était forcé d'attendre le signal « On tourne! » à chaque mouvement, parfois reprendre. L'équipe devait en outre fournir les reportages pour le bulletin télévisé, le caméraman ne disposait plus de tout son temps pour le tournage «en une journée», qui s'étira sur deux semaines, par petits bouts.

En plus, un second constructeur se présenta : Philippe, le frère aîné de Jean-Marie, lui aussi faiseur de barges! Des histoires à raconter, des petits coups à prendre, de l'aide à fournir. Voilà que notre constructeur en titre doit tenir compte des conseils de son aîné. Des hommes du village, qui ne pêchent pas quand l'eau est gelée, viennent sentir dans la choppe à Jean-Marie. Un film pas de musique, ce n'est pas un film. Un violoneux se joint à l'équipe. Philippe, surnommé Ti-Toune, trouve que ça travaille mieux avec de la musique. Le cameraman et le preneur de sons ne sont plus « sur le sujet », mais sur le musicien. Pour toutes ces raisons et bien d'autres encore, on ne saura jamais si construire une barge par jour, ça peut se faire, que ce soit en Gaspésie ou ailleurs. À moins qu'avec une caméra-téléphone, quelqu'un, un jour, quelque part, se demande si c'est possible de...etc! Vous connaissez maintenant l'histoire vraie. ♦

*Le skiff est l'équivalent du flate (ou flat) mais les anglophones parlent volontiers d'un skiff (en français, esquif), qui veut aussi dire petit bateau.

Les bateaux de Métis

Les bateaux en bois qui naviguent encore aujourd'hui dans la baie de Métis-sur-Mer sont un lien matériel avec un passé où la navigation et la construction d'embarcations constituaient une facette importante de la vie côtière gaspésienne.

◆ Tricia Toso

Métis

Le *Lady Jane* et le *Ruthie 43*

De tous les bateaux de la baie, le *Lady Jane* est remémoré avec beaucoup d'affection. C. Ronald, un estivant, achète cette barge de Gaspé pour son fils dans les années 30 et y fait ajouter une cabine. Ayant peu confiance dans le matelotage de son fils, Ronald paie les services de Lorne Turriff, résident de Métis, en tant que pilote et pour voir à l'entretien du bateau. Le *Lady Jane* passera quelques années dans la baie avant d'être vendu à quelqu'un de Baie-des-Sables et converti de nouveau en bateau de pêche. Une autre barge de Gaspé à deux mâts qui navigua dans la baie est le *Ruthie 43*. Son propriétaire, Fred Mathewson, engagea Verne Turriff et monsieur Asberry afin encore une fois d'ajouter une cabine et d'armer le bateau. Stanley, fils du constructeur maritime local Sam Meikle, fut engagé afin de le convoier jusqu'à Montréal pour être vendu à un plaisancier. En naviguant vers les mers du sud le nouveau propriétaire se butta à des conditions météo peu clémentes le long de la côte Atlantique, et le bateau fut perdu alors qu'un vaisseau de la garde-côtière tentait de le remorquer en lieu sûr.

Pendant plusieurs années, un spectacle familier à Métis-sur-Mer a été de voir ce petit dériveur peint en blanc, mouillant l'ancre dans la baie. C'est peut-être une des embarcations les plus photographiées dans ce coin de pays, les touristes aimant s'arrêter là pour y admirer le paysage. Sam Meikle construisit le dériveur pour les Mathewson dans les années 1930 afin de remplacer le leur qui se faisait vieux. L'original fut probablement construit dans les années 1850 par le chantier Lachance de l'Isle-Verte. C'était une embarcation bordée à clin, à l'étrave verticale et muni d'un gréement à corne. L'étrave de la réplique de Meikle est plus courbée que l'originale et le constructeur concéda que les formes glissèrent légèrement. Le résultat fut une quille raccourcie, un centre de résistance latérale déplacé et une esthétique toute particulière à Meikle. Construit de cèdre de l'est local, le petit dériveur procura des années de navigation pour la famille Turriff et a bien vieilli. On a récemment restauré les galbords.

L'*Elsbeth*

L'*Elsbeth* est une autre embarcation connue des Métis et des visiteurs. Propriété de Bill Pearce, elle passa bien des étés ancrée dans la baie tout près de sa résidence sur la rue Beach. Sa construction remonte à 1912, dans un chantier de Québec. Fred Stevenson aperçu ce cat-boat avant de partir pour la grande guerre. Au retour en 1918, il acheta le bateau et le pilota quelques années avant que monsieur Pearce s'en porte acquéreur et modifie le gréement pour en faire un sloop. Pearce surnommait affectueusement son sloop *Éclisses*, étant convaincu que s'il s'échouait un jour sur un rocher il deviendrait un amas d'éclisses, ce qui n'est jamais arrivé. ◆

*Cet article est adapté d'un texte paru à l'été 2008 dans le bulletin de Heritage Bas-Saint-Laurent. (traduction et mise à jour par François Leblanc).