

La renaissance d'une « Gaspésienne »

Jeannot Bourdages

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

Nos faiseurs de bateaux

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/85933ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Musée de la Gaspésie

ISSN

1207-5280 (print)

2561-410X (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Bourdages, J. (2017). La renaissance d'une « Gaspésienne ». *Magazine Gaspésie*, 54(2), 9–11.

La renaissance d'une « Gaspésienne »

Au début des années 1950, la flotte de pêche se modernise rapidement et l'on voit apparaître les fameuses « Gaspésiennes ». Dans un contexte de changement rapide, ces petits cordiers seront toutefois rapidement détrônés par les chalutiers et finiront par pratiquement disparaître du paysage gaspésien. Voici l'histoire de la sauvegarde d'une des rares survivantes de sa génération : la Gaspésienne n° 20.

◆ Jeannot Bourdages

Chargé de projet, Musée de la Gaspésie

Entre tradition et modernité

Conçues par l'architecte Howard Chapelle, les Gaspésiennes ont été inspirées des barges traditionnelles de la région. Construites en bois, ce sont des cordiers de 45 pieds, pointues aux deux bouts. Elles possèdent des voiles, mais également un moteur diesel et des équipements plus modernes.

D'un prix relativement abordable, on accorde à leurs propriétaires des conditions de paiement souples. Ainsi, ces bateaux connaîtront un succès appréciable: ce n'est pas moins de cinquante exemplaires qui seront construits entre 1955 et 1960.

Loin d'être radical, c'est un changement graduel qui s'opère ici. On continue de pêcher la morue comme avant, avec une technique plutôt artisanale, la palangre (communément appelée la « trawl »). Mais, avec les Gaspésiennes, on peut maintenant aller plus vite, plus loin, rapporter plus de poisson et se sentir davantage en sécurité.

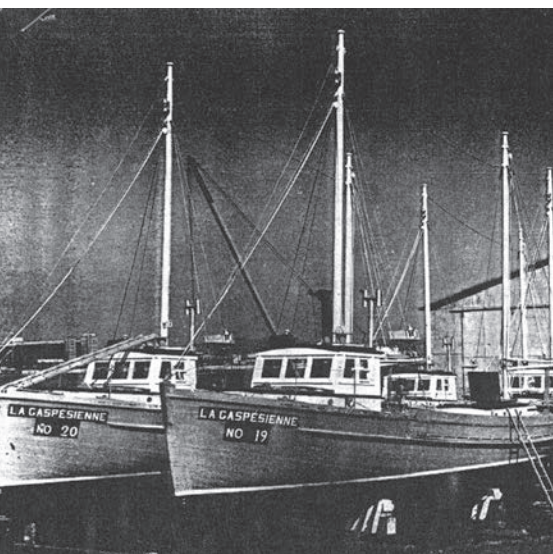
À l'origine, les Gaspésiennes sont des bateaux conçus pour la pêche côtière. Cependant, du côté nord de la péninsule (Rivière-au-Renard, L'Anse-au-Griffon, Grande-Vallée), certains pêcheurs l'utilisent pour la pêche hauturière. Ils se rendent à l'île



La Gaspésienne no 31.
Photo : BAnQ. E6,S7,SS1,P1385-59.

d'Anticosti, ou même encore plus loin sur la Côte-Nord. Les pêcheurs font ainsi des sorties de plusieurs jours, avec quatre ou cinq hommes à bord, avec

une répartition des tâches qui évoque déjà le caractère industriel de la pêche à venir.



Les Gaspésiennes n°19 et 20.

Image : tirée de Jean Fréchet, « La " Gaspésienne " », *Actualités marines*, vol. 2, no 2, avril-juin 1958, p. 6.



Lancement du *Forillon*, un chalutier en bois de 87 pieds, au chantier maritime de Gaspé, le 11 novembre 1966.

Photo : Musée de la Gaspésie. Fonds Pêcheurs-Unis du Québec. P52, 00.45.67.

La révolution du chalut

Parallèlement à la construction des Gaspésiennes, le programme gouvernemental de modernisation de la flotte prévoit également la mise en chantier de chalutiers. Ce dernier doit son nom au « chalut », un immense filet tiré par l'arrière du bateau et hissé par le côté. Il s'agit ici d'un changement majeur, d'une nouvelle technique de pêche qui fera augmenter radicalement le volume de prises. À cette époque, on voit d'ailleurs l'apparition du « club des millionnaires », qui honore les pêcheurs ayant réussi à rapporter plus d'un million de livres de poisson¹!

Si les premiers chalutiers apparaissent dans les années 1940, leur nombre augmente rapidement dans les décennies suivantes. En 1963, la flotte régionale est composée de 43 Gaspésiennes, 7 cordiers, 52 chalutiers en bois et 5 chalutiers en acier². Si bien qu'en 1966, la pêche hauturière dépasse en importance la pêche côtière³.

Outre le nombre, c'est aussi la dimension des bateaux de pêche qui augmente. De 45 pieds, on passe à 60, à 87, jusqu'à atteindre 152 pieds avec l'*Unipeac*, un chalutier de grande pêche appartenant à Pêcheurs-Unis du Québec⁴. Et c'est sans compter des

équipements de pêche, de navigation et de communication de plus en plus sophistiqués.

Patrimoine maritime en péril

Dès les années 1960, à peine une dizaine d'années après leur arrivée, les Gaspésiennes apparaissent ainsi presque démodées. Dans un contexte de modernisation rapide, on veut faire table rase du passé. D'ailleurs, dans la revue *À pleines voiles*, un commentateur propose même de créer un programme de primes à la destruction des modèles plus anciens⁵.

À compter des années 1970-1980, plusieurs Gaspésiennes délaissent leurs équipements de bateau de pêche pour se convertir en bateaux de plaisance. C'est d'ailleurs sous la forme d'un voilier que subsistent toujours aujourd'hui les Gaspésienne n° 24 (« Ké-bé-riki ») à Québec et n° 26 aux Îles-de-la-Madeleine. On trouve aussi toutes sortes d'histoires rocambolesques autour des Gaspésiennes s'étant trouvées une nouvelle vocation : tentatives de traversées de l'Atlantique avortées, figuration dans le film « *Treasure island* », trafic de marchandises illicites et bien d'autres!

D'autres Gaspésiennes font simplement naufrages, sont abandonnées ou détruites. Si bien qu'une soixantaine

d'années plus tard, les Gaspésiennes, possédant encore leurs caractéristiques d'origine, sont devenues rarissimes. De manière générale, peu de bateaux de pêche ont été conservés dans la région. Une situation d'autant plus triste vu l'importance de l'activité halieutique dans notre histoire⁶.

De son côté, la Gaspésienne n° 20 est utilisée à des fins récréatives par Michel Boissonneault de New Richmond. Après des rénovations majeures effectuées à la fin des années 1990, il l'utilise pour se promener dans la baie des Chaleurs et faire de la plongée sous-marine. Il a d'ailleurs l'occasion d'accueillir à bord des membres de l'équipe du célèbre commandant Cousteau!

En 2002, Michel Boissonneault, désireux de conserver ce patrimoine, offre sa Gaspésienne au Musée de la Gaspésie. Si elle a conservé beaucoup de ses caractéristiques d'origine, elle nécessite toutefois des réparations. On doit également trouver une façon de la mettre en valeur et de la rendre accessible aux visiteurs. En un sens, c'est un premier chantier qui s'ouvre : élaborer un projet afin de préserver cet élément important de notre patrimoine régional. Différents scénarios sont élaborés au cours des années, mais ne verront malheureusement pas le jour.



La Gaspésienne n° 20, une fois les travaux de restauration complétés, à l'automne 2016.

Photo : Jeannot Bourdages. Musée de la Gaspésie.

nautaire constitue, à notre connaissance, un exemple sans précédent dans l'histoire du musée. Le tout s'est déroulé sous le regard du cinéaste Duane Cabot et fera l'objet d'un documentaire.

Montez à bord!

Cet été, la Gaspésienne n° 20 sera installée de manière permanente à proximité du musée. Des aménagements permettront aux visiteurs de contempler le fruit du travail de notre équipe de bénévoles-restaurateurs. Parallèlement aux travaux, nous avons fabriqué des répliques d'artefacts et acquis de nombreux équipements de pêche, notamment d'authentiques « rack à trawl » ayant appartenu à Trafford Simon de Grande-Grève.

À cela, viendront également s'ajouter des panneaux d'interprétation mais surtout un film de réalité virtuelle racontant l'histoire de deux pêcheurs gaspésiens à bord de la Gaspésienne n° 20. Ce film en 360 degrés met en vedette les comédiens Stephan Côté, Pierre-André Bujold, Blaise Tardif et Larry Day. Un mariage tout à fait unique de technologie et d'histoire!

En terminant, un grand merci à nos partenaires : le gouvernement du Québec, la Ville de Gaspé, la Caisse populaire de la Baie-de-Gaspé et la MRC de La Côte-de-Gaspé. ♦



Réal Coulombe, un des membres de l'équipe de 44 bénévoles ayant travaillé à la restauration de la Gaspésienne n° 20, à l'été 2016. .

Photo : Jeannot Bourdages. Musée de la Gaspésie.

Il faut sauver la n° 20!

Au cours de l'année 2015, nous tentons une approche différente, basée sur la mobilisation de la communauté et la mise en place de dispositifs d'interprétation totalement nouveaux. Rapidement, les démarches auprès de potentiels partenaires s'avèrent fructueuses et nous réussissons à boucler le budget.

C'est ainsi que, de juin à octobre 2016, grâce à une équipe de fervents bénévoles, nous avons pu compléter des travaux importants : décapage complet,

remplacement de nombreux bordages, reconstruction complète du pont avant, réfection de l'extérieur de la timonerie, reconstitution de l'entrée de la cale à poisson selon les plans originaux, etc. Au plan technique, nous avons reçu l'aide de nombreuses personnes, notamment les conseils judicieux de Michel Tremblay, le soutien de l'ébéniste Jean-François Bond ainsi que la grande habileté de notre charpentier-menuisier de marine, Pierre Bérubé.

Au total, ce sont 44 personnes qui ont donné de leur temps, de leur habileté et de leur passion pour compléter ces travaux, malgré un calendrier très serré et un budget somme toute modeste. Cette mobilisation commu-

Notes

1. Georges Lelièvre, « À la découverte du golfe » dans *D'hier à demain : La pêche maritime au Québec*, Université du Québec à Rimouski, 1991, p. 15-17.
2. Bureau d'aménagement de l'Est du Québec, *Esquisse du plan : la pêche*, BAEQ, 1965, p. 59.
3. Germain Giroux, *Étapes historiques du développement des pêches commerciales au Québec*, Québec, 1979, p. 107.
4. *À pleines voiles*, septembre 1966 : p. 8-12.
5. *À pleines voiles*, février 1968 : p. 6.
6. À cet égard, il convient de souligner le travail de conservation effectué par l'Association des capitaines-propriétaires de la Gaspésie pour la conservation du chalutier en bois « Le Capitaine » à Rivière-au-Renard.