

## Le *Hiawatha* en cale sèche pour l'hiver

Philomène Allard

Volume 58, numéro 2 (201), août–novembre 2021

1 001 Traverses d'eau

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/96304ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Musée de la Gaspésie

ISSN

1207-5280 (imprimé)

2561-410X (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Allard, P. (2021). Le *Hiawatha* en cale sèche pour l'hiver. *Magazine Gaspésie*, 58(2), 18–19.



## LE *HIAWATHA* EN CALE SÈCHE POUR L'HIVER

Mon père, le capitaine François Allard, mieux connu sous les noms de Francis ou Frank Allard, est issu d'une lignée de marins. Avant lui, son grand-père Pierre et son père Lazare ont été capitaines côtiers. Propriétaires de remorqueurs et de traversiers, ils participent au touage de billots de bois de pulpe, au cabotage entre certains ports du Québec et des Maritimes, au transport de passagers, d'animaux ou de véhicules entre le Québec et le Nouveau-Brunswick. Vers la fin novembre, la saison de la navigation se termine. C'est le temps de remiser les bateaux avant que la glace prenne sur la baie des Chaleurs.

Philomène Allard

Fille du capitaine Frank J. Allard et originaire de Carleton-sur-Mer

À Carleton, l'endroit approprié pour la mise en cale sèche est du côté est du quai, près du hangar à charbon construit par mon grand-père Lazare Allard. Pour placer un bateau en cale sèche, il faut profiter des grandes marées et d'un temps calme. Avec une petite brise de vent d'ouest, c'est parfait. Il faut aussi prévoir le matériel nécessaire et choisir les quelques hommes fiables qui vont procéder à la délicate opération. Parmi eux, il y a bien sûr mes frères et, habituellement, Wilbrod Boudreau et ses fils, nos voisins et amis.

La montée d'un bateau sur le « slip » (cale) est un événement au village, un rituel, « toute une

cérémonie » comme dit ma mère. Sa foi se met alors à l'œuvre et allumer un lampion au pied de la statue de saint Joseph calme son inquiétude. Ma mère, assez sévère, ne permet pas que les enfants aillent « badrer » les hommes au travail. Mais l'année de mes 10 ans, en 1933, je veux tellement assister à l'évènement qu'avec promesse d'être tranquille, mes sœurs aînées Simone et Gilberte consentent à m'y amener. Ce jour-là, le baromètre indique un temps favorable. Ça sent bon l'automne et la mer. Je suis au comble de la joie. J'ai enfin la chance d'observer le spectacle.

Le bateau qu'on doit hisser sur le « slip » appartient à mon père. C'est

le *Hiawatha*. Frank est allé chercher ce bateau à Pictou (Nouvelle-Écosse) en 1926. C'est un remorqueur dont le moteur à vapeur est peu après remplacé par un moteur diesel. Aménagé pour le transport de passagers, il est doublé d'un chaland amarré à tribord qui permet aussi la traversée de chevaux et de véhicules.

### UNE DÉLICATE OPÉRATION

La marée est haute et nous ne quittons pas des yeux le bateau qui, après avoir contourné la pointe de Miguasha, s'en vient tranquillement du large avec mon père à la roue, compas dirigé vers le banc de Carleton. La marée monte. Sur la grève,

les hommes ont préparé le « slip », un plan incliné dont les deux rails de bois sont huilés pour faciliter la montée. Moteur au ralenti, le bateau avance vers la cale. Je suis impressionnée de voir mon père, bien concentré, enligner le bateau en même temps que la mer monte encore, tout autant que par les hommes aux aguets et par la lenteur de toute l'opération.

Un gros cordage partant de la proue le relie au cabestan sur la grève. Alors qu'un cheval de trait attelé au mécanisme marche en rond, le cordage s'enroule sur le treuil; cette force hale le bateau par devant tandis que la marée montante pousse par derrière. Le

*Hiawatha* monte ainsi sur sa plate-forme d'hiver. L'étré de haute mer reste immobile quelques minutes et la marée se remet lentement à descendre. Tout le monde est soulagé par la réussite de cette délicate opération dont le capitaine et la nature ont été les maîtres d'œuvre. Mon père, recueilli, semble un moment prier pour remercier la Providence. Puis, il félicite chaleureusement ses hommes.

Comme à l'accoutumée, après cette opération saisonnière, les hommes s'en viennent chez nous et mon père ouvre un flacon de gin. Un bon coup pour chacun! C'est joyeux, très joyeux. Ma mère éteint le lampion, remercie saint Joseph

et vient elle aussi prendre un petit verre. La table est mise dans l'abondance. Le *Hiawatha* attendra au printemps pour les radoubs.

L'émotion que me cause le spectacle ce jour-là m'est restée très fidèlement en mémoire, ainsi que l'image des lieux où les senteurs de cordages huilés se mêlent à celles de la mer. Quelquefois, par un temps bas et calme d'automne, montent encore en moi des relents de cette émotion.

Remerciements à Charlotte Leclerc pour la coordination.

## Une famille complice : les Boudreau

La traverse Miguasha-Dalhousie était la plus importante du coin à l'époque. Il y avait beaucoup de circulation; les Américains, entre autres, trouvaient exotique de visiter la Gaspésie et ça leur épargnait un grand détour. La distance est telle entre les deux points qu'il n'est pas possible de la franchir à la rame et la glace est trop mince pour avoir un pont de glace solide et durable l'hiver, contrairement à la traverse Pointe-à-la-Croix-Campbellton. Ma famille possédait également les traversiers qui offraient ce service avec l'importante collaboration de la famille Boudreau, gens fiables, compétents et travailleurs.

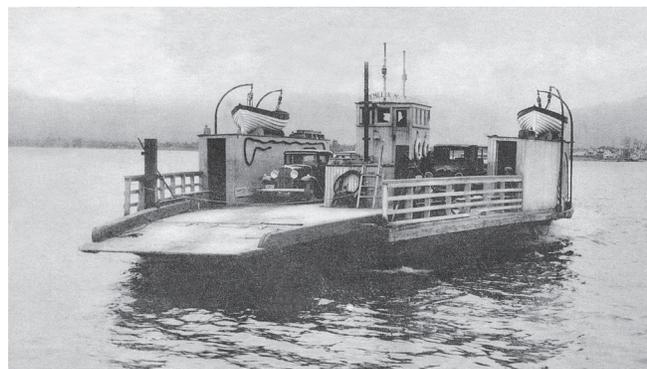
Philomène Allard

Fille de Frank Allard et sœur de Roméo Allard

J'ai tellement de souvenirs de la traverse! L'été, nous les enfants, on se tenait au bout de l'entrée pour marquer combien d'autos « hors province » traversaient et combien il y avait de touristes. On ramassait le « change » perdu qui était tombé sur le quai avec une branche d'arbre à laquelle on avait ajouté une mèche de gomme au bout. Les pièces collaient et ça nous faisait de l'argent. À la fête de sainte Anne, on vendait des médailles aux passagers sur le bateau. Je me rappelle aussi avoir ramassé des « pitounes » (billes de bois), on n'était pas vieux! L'hiver, je me souviens des traversées en chaloupe avant que la glace soit prête pour les autos. Quand il y avait trop de glace sur l'eau pour la chaloupe, les gens devaient faire le tour par Matapédia. Mon père mesurait l'épaisseur avec un pic et un bon jour, le pont de glace était déclaré ouvert! Après, papa et Philippe Leblanc balisaient pour les autos et les « snowmobiles ». Les enfants, on se pognait après le « bumper » pour traverser plus vite!

Rose-Aline Boudreau

Fille d'Isaïe Boudreau, ingénieur et chauffeur des traversiers Pointe-à-la-Croix-Campbellton appartenant aux Allard



L'Émilie M. sur la rivière Ristigouche, vers 1925. Deux ingénieurs sont en fonction sur le traversier. En 1937, Isaïe Boudreau obtient ce poste; l'autre ingénieur étant son frère Émile. Le traversier Émilie M. est en service dès 1923 et sera vendu à Roméo Allard en 1942, puis un incendie le détruira en 1951.

Musée de la Gaspésie. Collection Cornélius Brotherton. P141/1/9-14-1