

## **Gaspé et ses traversiers**

Fabien Sinnett

---

Volume 58, Number 2 (201), August–November 2021

1 001 Traverses d'eau

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/96299ac>

[See table of contents](#)

---

**Publisher(s)**

Musée de la Gaspésie

**ISSN**

1207-5280 (print)

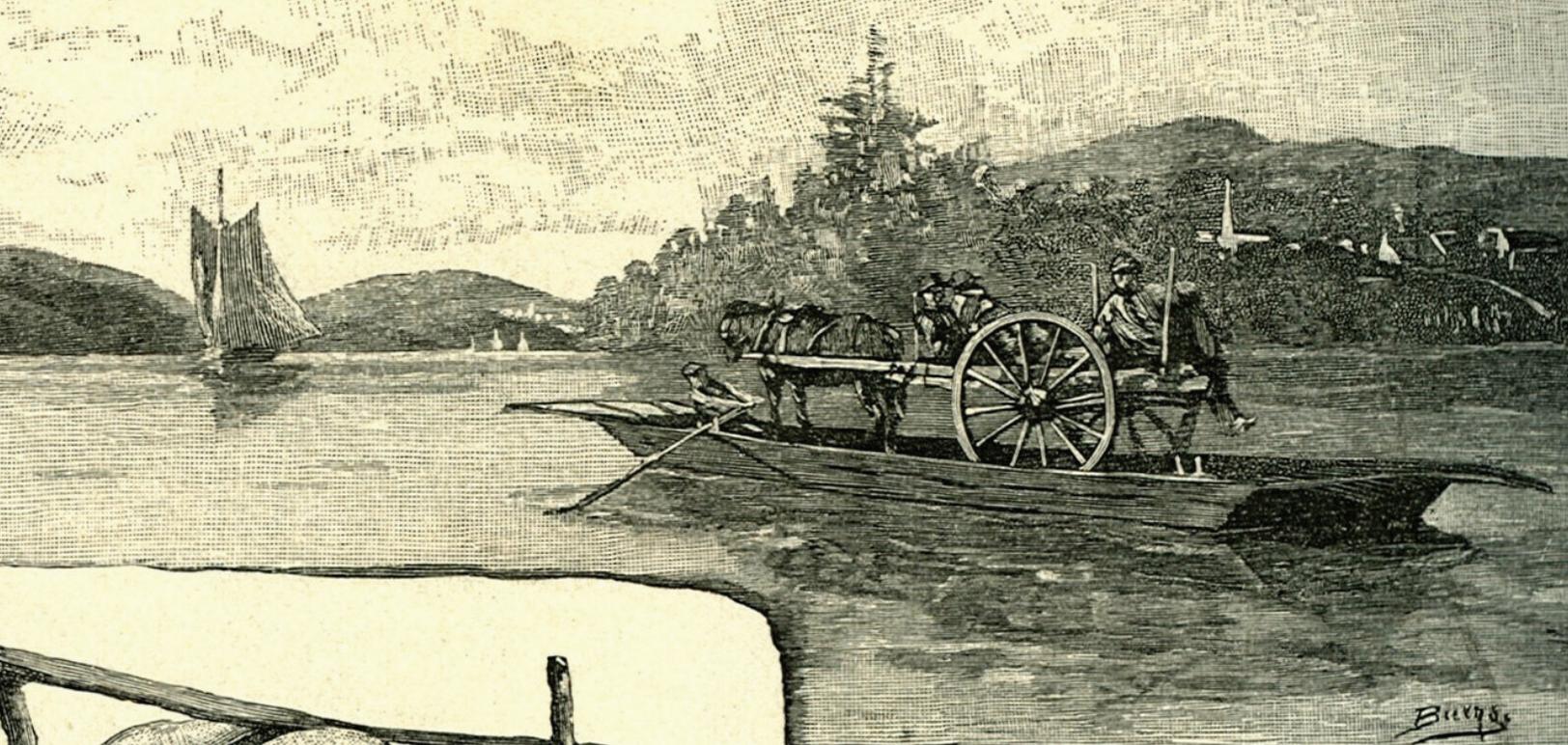
2561-410X (digital)

[Explore this journal](#)

---

**Cite this article**

Sinnett, F. (2021). Gaspé et ses traversiers. *Magazine Gaspésie*, 58(2), 4–7.



Gravure du bac du service de traversier Penouille-Gaspé exploité par John Lambert, 1880.

Collection Mario Mimeault

## GASPÉ ET SES TRAVERSIERS

Avant l'arrivée du premier traversier, le seul moyen de passer d'une rive à l'autre du bassin de Gaspé est de posséder sa propre chaloupe. Cela s'avère une nécessité pour ceux vivant du côté sud, car la majorité des commerces et des services se trouvent sur la rive nord. L'autre option est de contourner la baie, pour ceux qui ont des chevaux.

Fabien Sinnett

Auteur, président et fondateur de Berceau du Canada, et résident de Gaspé

Vers 1855, un système rudimentaire est établi par les marchands locaux de la pointe O'Hara, du côté nord du bassin. Celui qui désire se rendre sur la berge opposée doit signifier son intention en hissant un ballon blanc le long d'un mat à l'aide d'une corde. À ce signal, le gardien du port, Joseph Eden, qui possède également un magasin à cet endroit, demande à un employé sur le quai d'apporter une chaloupe à rames de 4 places. Le passager doit déboursier un certain montant d'argent pour la traversée.

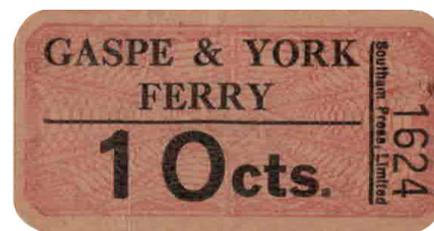
### UN PREMIER SERVICE MUNICIPAL

En 1866, le conseil municipal de Gaspé et celui de York instaurent un service de traversier mieux organisé. Ils accordent un contrat à David

Baird pour une période de trois ans, qui lui permet de récolter les droits de passage à condition d'acquitter les frais du permis d'exploitation qui s'élèvent à 5 \$ par année. À partir de 1869, c'est Félix Clostre qui est le responsable. Il met à la disposition des usagers un petit chaland plutôt rudimentaire qui peut transporter tout au plus un cheval avec sa voiture. Les deux municipalités ont la responsabilité des débarcadères et c'est le contractant qui fournit le bateau et le personnel, si nécessaire.

### UNE AMÉLIORATION DU SERVICE

En 1888, les élus municipaux de Gaspé et de York se réunissent à nouveau en vue d'améliorer le service. Le règlement n° 25, qui est adopté à cette occasion, promulgue que la personne désignée responsable des



Billet de la Gaspé & York Ferry, entre 1888 et 1932.

Collection Fabien Sinnett

opérations doit déboursier 201 \$ par année, versés en parts égales à chacune des deux municipalités. La saison doit débuter dès la fonte des glaces et se terminer à la gelée des eaux. On doit aussi utiliser un bateau à vapeur capable de remorquer un chaland ayant la capacité de transporter deux chevaux avec voitures. Sur la rive nord, le débarcadère doit être au quai Carter de la pointe



Traversier de la Gaspé & York Ferry sur la rivière York avec à son bord un cheval et sa voiture ainsi que des passagers, 1890. En arrière-plan, on voit le côté sud de la baie de Gaspé.

Musée de la Gaspésie. Fonds G.G. Mercer. P92/24

O'Hara, et sur la rive sud, au quai Le Boutillier. Le responsable doit assurer le service à une fréquence de 15 minutes entre 6 h et 22 h, puis à toutes les heures pendant la nuit. Les tarifs déterminés sont : pour un passager, 3 sous aller simple et 5 sous aller-retour; pour un conducteur avec chevaux et voiture, 25 sous; chevaux seuls ou bêtes à cornes, 25 sous; porcs et moutons, 3 sous. Le service de traversier porte désormais le nom de Gaspé & York Ferry. Walter Sinnett est le batelier de 1897 à 1900, suivi de Wilton Guignon jusqu'en 1910.



Wilton Guignon, batelier pour la Gaspé & York Ferry, vers 1910.

Musée de la Gaspésie. Collection Marcel Lamoureux. P77/2/5

### DES PLAINTES

Les citoyens de York se plaignent du fait que ce sont presque exclusivement des gens de Gaspé qui obtiennent les contrats. Le 15 mars 1911, les deux municipalités accordent ainsi un contrat d'une durée de cinq ans à un résident de York, à raison d'une redevance de 250 \$ par année. Toutefois, plusieurs plaintes seront adressées contre son service. En promettant de remédier aux lacunes énumérées, celui-ci demande la permission de poursuivre ses activités, ce qui lui est accordé. L'entente n'ayant toutefois pas été respectée, le 10 février 1913, les deux villages concernés acceptent la démission du contractant.

### UN NOUVEAU DÉBARCADÈRE

En février 1919, la corporation municipale de Gaspé obtient de William Hyman & Sons une partie d'un lot de grève, située entre le quai Davis et celui de Guignon Brothers sur la rive nord, pour une somme de 50 \$. Ce bout de plage servira de débarcadère jusqu'à la fin des opérations. Lorsque de forts vents du nord-ouest ou de l'ouest soufflent, il est presque impossible d'accoster sur la rive sud du bassin, contrairement à la rive nord. Il faut aussi parfois attendre que la marée fasse monter le niveau de l'eau à une hauteur suffisante pour permettre l'accostage.

### DES ACCIDENTS DÉPLORABLES

Quelques accidents déplorables marquent cette époque des traversiers. Entre autres, en 1898, un jeune homme de 18 ans est écrasé en lançant le chaland à la mer. Pour sa part, en 1929, James LeMarquand perd la vie lorsque sa voiture, qu'il n'a pas pu placer adéquatement sur le chaland, l'emporte sous les eaux au débarcadère du quai Davis.

### UN TRAVERSIER ENTRE PENOUILLE ET GASPÉ

Le premier à exploiter un traversier entre Penouille et Gaspé est un métis du nom de John Lambert. De Grande-Rivière, il arrive en canot sur la pointe de Penouille vers 1865 avec sa mère, Marie Arguimot, d'origine mi'gmaque. Âgé de 37 ans, il s'y établit pour la pêche qui est abondante à l'époque à cet endroit.



Chaland du traversier de la Gaspé & York Ferry avec deux voitures au débarcadère sur la pointe O'Hara, 1924.

Photo : Ernestine L'Espérance  
Collection Fabien Sinnett

John Lambert installe aussi un petit magasin où il vend, entre autres, de ses produits, comme des raquettes, des mocassins et de petites boîtes en écorce, décorées de poils de porc-épic. Vers 1870, il lance un service de traversier opéré manuellement, entre Penouille et Gaspé, avec un bac à rames et une voile propulsée à force de bras. En 1877, la Couronne lui attribue un lot de 53 000 acres<sup>2</sup> sur cette pointe. Il est le seul résident sur la pointe à avoir obtenu un lot. Tous ceux qui l'ont

Traversier de la Gaspé & York Ferry, vers 1925-1926. Lorsqu'il n'y a pas de chevaux ou de voitures, seule l'embarcation à moteur est utilisée avec les passagers.

Musée de la Gaspésie. Fonds Famille Baker. P189/1



connu disent qu'il était un homme d'une grande sagesse.

En 1903, Henry Annett et Edward Miller de Péninsule, se rendent à Dalhousie (Nouveau-Brunswick) pour acquérir un petit bateau à vapeur qui sera utilisé comme traversier, pour faire la navette entre Penouille et Gaspé. Ceci met fin au service de John Lambert.

Le 10 avril 1906, une réunion est tenue à l'Hôtel Morin dans le but de créer une compagnie gérant les activités de transbordement, nommée la Peninsula Ferry Company. On place deux débarcadères sur la pointe de Penouille; un du côté ouest, l'autre du côté sud-ouest. La direction des vents détermine celui qui doit être utilisé. À Gaspé, le batelier peut choisir entre les débarcadères de L'Anse-aux-Cousins, de la plage des Lowndes Brothers ou du quai Davis. En 1911, la compagnie décide que le contractant doit faire quatre allers-retours du lundi au samedi, mais un seul le dimanche. Un signal doit être émis 10 minutes avant chaque départ.

### LE PONT DE GLACE

Vers la fin du mois de décembre, la banquise est suffisamment prise pour soutenir le passage des chevaux entre Penouille et Gaspé. Il est nécessaire de baliser avec de petits arbres la voie du pont de glace, car de fortes poudreries balaient régulièrement cet espace découvert.

Le froid est aussi souvent intense avec les vents puissants; les gens

s'enveloppent dans des couvertures de laine ou des peaux de mouton. Avant de partir, ils font chauffer des briques dans le fourneau d'un poêle à bois qu'ils placent dans le fond du traîneau, permettant de garder les pieds au chaud. Les chevaux doivent être équipés de clochettes pour signaler leurs passages.

### UN TRAVERSIER TEMPORAIRE

En juin 1952, un navire qui est venu livrer une cargaison de gros sel à la Robin, Jones & Whitman Ltd., sur la pointe O'Hara, heurte le tablier du

pont en sortant du port. L'infrastructure est passablement endommagée et demeure inutilisable durant deux mois. Durant cette période, on met en place un traversier qui permet aux piétons de franchir la baie entre la rive de la pointe O'Hara et celle de Gaspé Harbour, tandis que les autos et camions doivent faire le tour de la baie en passant par le pont de la rivière York. Georges Bernier et son fils Jean-Paul sont responsables de ce traversier.

En 1932, l'achèvement du pont Monseigneur-Ross qui relie les deux rives rend caduc le service de traversier entre Gaspé et York alors que celui de Penouille prend fin en 1938. Les divers traversiers ont rendu un précieux service à la population, lui permettant de se déplacer pendant plus de 75 ans.

Pour en savoir plus : Fabien Sinnett et Mario Mimeault avec la collaboration de Ginette Roy, *Gaspé au fil du temps*, Ville de Gaspé, 2009, 551 p.

Traversier de la Gaspé & York Ferry, 1930. On voit bien l'embarcation à moteur tirer le chaland.

Photo : John Boyd  
Bibliothèque et Archives Canada. PA-089562



# Souvenirs de traversées de la baie de Gaspé

Récit de Délicia Langlois  
Résidente de Rivière-au-Renard

Rédigé par Marie-Josée Lemaire-Caplette  
Rédactrice en chef

« Ma mère Marie Berthe Coulombe nous a souvent raconté son « voyage » pour Carleton alors qu'elle avait 16 ans. Nous sommes en 1929 et elle s'en va étudier chez les Sœurs de la Charité pour devenir enseignante. Elle est partie de Cloridorme pour se rendre à Gaspé en voiture. Puis, elle a dû prendre une barge pour traverser jusqu'à l'autre rive. Le lendemain, ma mère a pris le train à destination de Carleton. Tout un périple! Je peux vous dire qu'elle s'en souvenait et qu'elle n'est pas revenue souvent dans sa famille pendant l'année scolaire!

Dans les années 1930, mon père Elzéar Langlois a travaillé à l'hôpital de Gaspé. Il partait le lundi matin vers 4 h du « trait carré » à L'Anse-au-Griffon et il suivait la rivière du même nom. À Penouille, il piquait par la baie pour Gaspé, tout ça à bord de son traîneau à chiens. Quand il faisait beau, il revenait à la maison le vendredi, sinon ça attendait au samedi matin. Pendant la semaine, il logeait chez Mme Fraser où ses chiens restaient toute la semaine.

Personnellement, je me souviens très bien quand j'étais jeune d'avoir utilisé le pont de glace sur la baie de Gaspé. C'était au tournant des années 1940. On traversait la baie avec les chevaux. Je me rappelle aussi avoir monté à bord d'une « snowmobile » (autoneige) avec ma mère deux fois vers 10 ans. Une des fois est restée marquée dans ma mémoire parce que c'était au printemps et que l'eau remontait sur la glace. Comme je n'étais qu'une enfant, j'ai eu peur! Plus tard, on faisait le même trajet, toujours sur la baie gelée, mais en auto.



Foule, dont plusieurs traîneaux tirés par des chevaux, sur la baie de Gaspé gelée, entre 1916 et 1929.

Musée de la Gaspésie. P189 Fonds Famille Baker.

**OPTO**  
RÉSEAU  
**EN VUE**

EN VUE GASPÉ  
8-A, rue de la Cathédrale

418.368.2122



- Service professionnel et courtois
- Équipement de dernière technologie
- Très bel inventaire de montures en vogue

Vos optométristes  
de famille :

D<sup>re</sup> Lucie Tremblay OD et  
D<sup>r</sup> Louis Thibault OD