

Les débuts du Chantier maritime de Gaspé

Michel Pouliot

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

Nos faiseurs de bateaux

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/85945ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Musée de la Gaspésie

ISSN

1207-5280 (print)

2561-410X (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Pouliot, M. (2017). Les débuts du Chantier maritime de Gaspé. *Magazine Gaspésie*, 54(2), 47–49.

Les débuts du Chantier maritime de Gaspé

Acteur de premier plan dans la mise en place du Chantier maritime de Gaspé, l'auteur nous livre les hauts et les bas de cette entreprise qui fait aujourd'hui la fierté des Gaspésiens.

◆ Un récit de **Michel Pouliot**
Gaspé

Entre 1948 et 1950, le gouvernement canadien décida d'uniformiser l'industrie des bateaux de pêche tant du côté de l'Atlantique que de celui du Pacifique. L'offre de financement était alléchante : une subvention de 50% du fédéral, une autre de 40% du provincial et 10% à assumer par le nouveau propriétaire, à même ses prises après absorption des frais d'opération.

La Colombie Britannique, Terre-Neuve, le Labrador ainsi que les provinces maritimes acceptèrent d'emblée la proposition. Le Québec, se sentant lésé dans ses droits constitutionnels, hésita. Un deuxième et un troisième appel de soumission furent lancés et demeurèrent sans réponse du côté de Québec. Par la suite, mon

père, Camille-Eugène Pouliot, ministre des Pêcheries du Québec, réussit à convaincre le premier ministre du Québec, Maurice Duplessis, d'accepter la proposition fédérale.

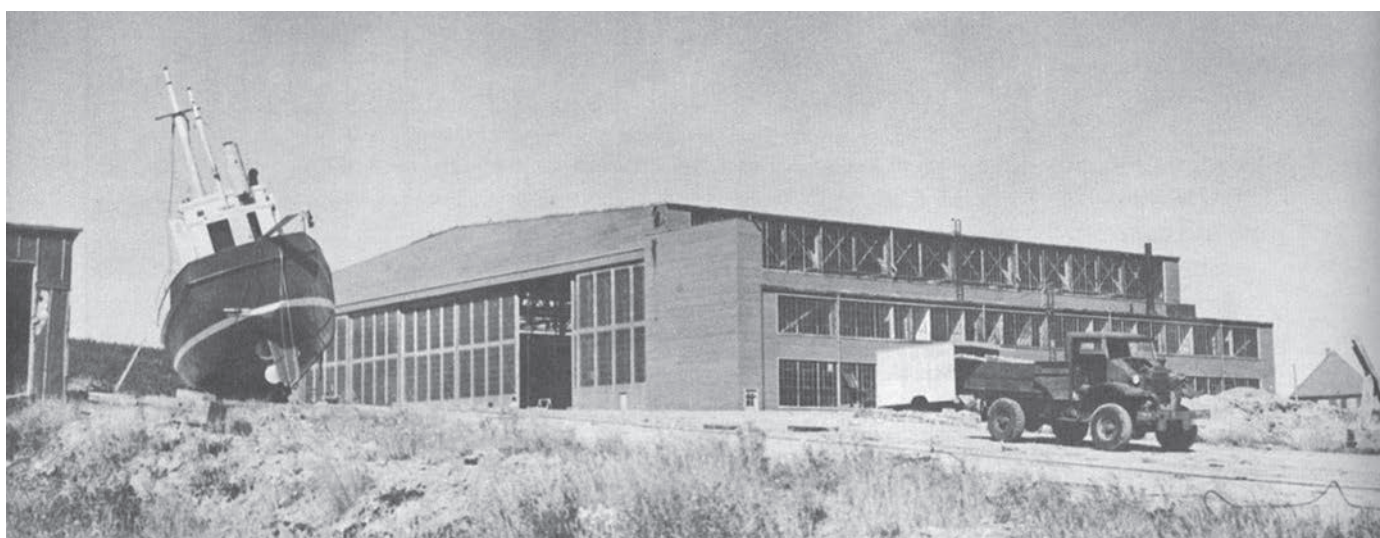
De l'aviation à la construction navale

À l'époque, j'éprouvais de sérieuses difficultés à obtenir du financement de la banque de Toronto afin de lancer une compagnie d'aviation. On jugeait l'entreprise trop risquée. J'ai donc pensé à saisir cette opportunité de construire des bateaux, cordiers et chalutiers.

Il n'était pas facile alors de créer une compagnie de construction de bateaux à Gaspé. J'ai d'abord obtenu l'assentiment de Paul Carrière comme

président de notre compagnie qui prit le nom de York Enterprise Inc. Paul Carrière était le directeur général de l'Électrification rurale pour toute la Gaspésie et l'Est du Québec et résidait à Gaspé.

Denis Lynch, architecte naval demeurant à Vancouver, accepta de devenir notre troisième actionnaire. Il avait suivi tous les projets de construction de bateaux dans la plupart des provinces. On nous conseilla de nous associer des connaisseurs du métier et c'est ainsi que D. Mélançon et son épouse Julia-E. Mélançon qui agissait à titre de secrétaire-trésorière, de Gloucester Massachusetts, se joignirent à notre équipe. Avec moi, la compagnie comptait donc un total de cinq actionnaires.



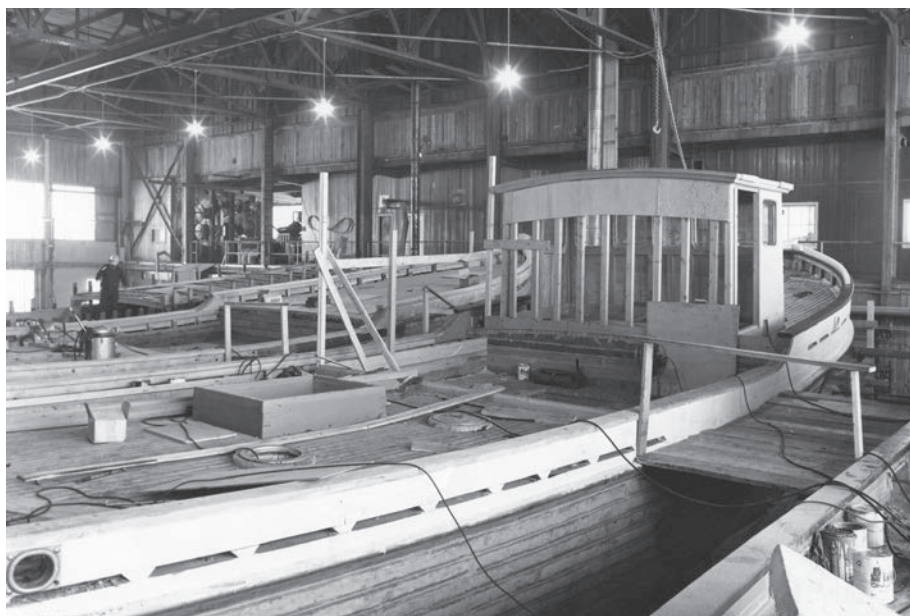
Le Chantier maritime de Gaspé et un chalutier en cours de lancement, 1955.

Photo : Archives nationales du Québec. Collection Michel Tremblay.



Actions privilégiées de la York Enterprises Inc. détenues par Michel Pouliot lors des premières difficultés financières du chantier. Le certificat est signé par le président, Paul Carrière et Julia E. Mélançon, secrétaire-trésorière en date du 15^{ème} jour de mai 1953.

Source : collection Michel Pouliot.



Construction d'un cordier (engin fixe) au Chantier maritime de Gaspé, filiale des P.U.Q (s.d.)

Photo : Musée de la Gaspésie. Fonds Pêcheurs-Unis du Québec. P52, 00.45.63

Une expérience concluante

Notre expérience a été rapidement concluante. Nous avions du bon personnel mature qui voulait apprendre et qui était conscient des coûts élevés des matériaux, entre autres le chêne importé du Maine pour faire les quilles de nos bateaux. Mais ce personnel manquait de certaines connaissances nécessaires. Nous sommes donc allés rencontrer des experts et c'est ainsi que MM. Paulin et Chénard de Caraquet, Nouveau-Brunswick, constructeurs de bateaux semblables sont venus s'installer à Gaspé. Tous les lundis matins, je me rendais au chantier et j'y voyais des gens heureux et pleins d'énergie au travail.

Au tout début, une dizaine d'employés travaillaient à l'entreprise, entretemps leur nombre passa à 18-20. Après un départ très lent, question de s'ajuster et d'apprendre à construire de tels navires, notre rythme de construction passa à environ un bateau aux quatre mois. Après la première année, nous comptons 38 à 40 employés. On commençait un bateau cordier et vers le tiers de sa construction, un deuxième était mis en chantier. C'étaient des bateaux de 45 à 50 pieds de longueur. Après environ

4 mois, le bateau pouvait être mis à l'eau pour la vérification et l'installation des instruments électroniques (radio, sondeur) et la vérification du moteur Caterpillar déjà installé. Les premiers bateaux valaient entre 35 000 \$ et 40 000 \$ pour un 40 à 45 pieds. Ce furent six cordiers : Gérald L, CDP 49, CDP 50, O'Neil, Le Marsouin et La Méduse. Les trois premiers ont été transformés en chalutiers peu après et le chantier a par la suite construit principalement des chalutiers. Au moment voulu, le gouvernement décidait des conditions d'achat offertes aux futurs propriétaires.

Des nuages à l'horizon

Tout à coup, vers la fin de février 1953, de sérieux problèmes surgissent. M. Carrière, notre président, généreux et dévoué à notre cause, doit nous quitter. Il est requis par Hydro Québec pour un nouveau poste en Abitibi. Nous sommes à court de liquidité et nous avons de la difficulté à payer salaires et matériaux. Après M. Carrière, les Mélançon partent pour les États-Unis en apportant le maigre butin de la petite caisse qui leur était dû. Monsieur Lynch, qui dans l'ensemble avait très bien réussi comme architecte

et connaissait les difficultés de la compagnie, retourne à Vancouver.

Tout est arrivé subitement sans que je puisse le prévoir et je me suis retrouvé seul actionnaire avec toutes les responsabilités de la compagnie et directeur à tous les postes d'une compagnie boiteuse. De plus, j'étais déjà très occupé avec ma compagnie d'aviation.

Les causes de cette situation? Les délais s'étaient succédé dans toutes les étapes de la construction, ce qui nous empêchait d'obtenir à temps les sommes normalement attendues de nos gouvernements. Notre liquidité était menacée et la banque réticente à élargir notre marge de crédit. Je me retrouvais ainsi le seul actionnaire actif, accessible et à qui on adressait toutes les doléances.

Or, voici qu'un officier du gouvernement, sûrement du ministère des Finances, arrive à Gaspé et veut à tout prix bousculer les choses, fermer le chantier, déclarer faillite et régler le tout à sa manière, et cela sur un ton rude et impoli. « Mon p'tit gars », me dit-il, (j'avais 21 ans), « je vais te régler ça rapidement ». C'est alors que, l'invitant au calme, je lui dis : « Faites attention Monsieur! Je suis

Inauguration par Jean Lesage, premier ministre du Québec, du chantier maritime de Gaspé qui est pris en charge par Les Entreprises maritimes, vers 1962.

Photo : Musée de la Gaspésie. Collection Crescence Lachance. P221/4

le seul actionnaire en poste ici, et je veux d'abord consulter mon père qui est ministre des Pêches du Québec ». L'air plutôt secoué et embarrassé, le fonctionnaire me propose de nous revoir le lendemain pour chercher des solutions.

Sur la voie d'une relance

Le lendemain matin, après une bonne nuit de sommeil pour nous deux, monsieur se présente et me propose différentes solutions dont un genre de tutelle temporaire me donnant le temps de trouver une solution permanente. Ce que j'accepte. De mon côté, je lui propose le programme suivant.

Je demandais une subvention de 30 000 \$ pour l'enseignement et l'apprentissage à notre personnel sur la façon de construire ce genre de bateau. C'était là d'ailleurs une initiative que nous avions déjà mise en place et financée. Je demandais aussi d'avoir, pendant un an au moins, la supervision d'une autorité compétente pour remettre notre entreprise sur pied, la rendre plus attrayante à de nouveaux propriétaires, régulariser notre situation, rétablir nos versements; enfin de nous donner un an pour trouver de nouveaux actionnaires solvables. Le fonctionnaire me répondit que mes suggestions avaient du bon sens.

Peu après, tout est revenu à la normale; les versements ont été rétablis, la construction et la livraison ont repris leur cours. Un an plus tard, j'ai invité des connaissances à devenir actionnaires. J. Russell Keays m'offrit de devenir actionnaire et président avec 51% des parts à condition que je trouve un autre actionnaire en plus de moi-même. Sasseville Roy de Gaspé accepta de prendre 39% des actions et j'en conservai 10%.

La compagnie York Enterprises Inc. est devenue Gaspé Shipbuilding en



1954 et fonctionna très bien jusqu'en 1960 sous la supervision de Phil Carey et la direction de Michel Plourde.

Les effets d'une élection

Histoire de politique de ces années-là, après l'élection, en 1960, du nouveau gouvernement libéral du Québec, nous avons dû vendre nos actions au neveu du sous-ministre en poste, M. Gaudreau, et l'entreprise continua ses opérations sous le nom de Les Entreprises maritimes. En 1973, les Pêcheurs-Unis du Québec en prirent possession sous le nom de Chantier maritime de Gaspé. Peu après, il y a eu un incendie et un réaménagement des installations.

En 1984, ce fut la faillite de Pêcheurs-Unis. Les Gaspésiens venaient de perdre à ce moment-là leur plus importante institution économique régionale, les Pêcheurs-Unis du Québec. Par la suite, le Chantier maritime passa sous la gestion de Pêcheries Cartier, cette dernière entité étant totalement fédérale.

Dans les années 1986-1987, on a connu en Gaspésie, un regain d'activités politiques. Robert Decotret, ministre de la Science et de la Technologie et également ministre de l'Expansion Industrielle Régionale dans le cabinet de Mulroney, viendra à Gaspé, accompagné de notre député Charles-Eugène

Marin. Deux industriels du milieu remettent alors au ministre une soumission pour le rachat du chantier fermé depuis près de six ans. Or, le document ne s'est jamais rendu au bureau du ministre à Ottawa, nous a-t-on répété, après un, deux et trois ans, malgré la promesse verbale d'une acceptation.

Aujourd'hui, après toutes ces péripéties, ce qui me plaît au plus haut point, c'est que, depuis 1991, le Chantier maritime de Gaspé est passé aux mains de Gaspésiens sous le nom de Chantier naval Forillon de Gaspé et fait la fierté de tous par ses performances et ses succès. D'un océan à l'autre, ses produits servent le pays marin d'eau salée et d'eau douce par ses traversiers, ses chalutiers, ses navettes, ses chalands, ses remorqueurs légers ainsi que des bateaux de la garde-côtière. Au Chantier naval Forillon de Gaspé, présidé et dirigé par Robert Côté, je souhaite longue vie et l'audace de foncer toujours vers des sommets stimulants et hautement prometteurs pour l'économie de notre Gaspésie. ♦

Merci à Jules Bélanger et à Michel Tremblay pour leur collaboration.