

Petits armateurs gaspésiens **Solidarité locales et familiales (1871-1911)**

Gabriel Cormier

Numéro 138, été 2019

À la découverte du patrimoine maritime

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/91610ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Cormier, G. (2019). Petits armateurs gaspésiens : solidarité locales et familiales (1871-1911). *Cap-aux-Diamants*, (138), 17–21.



Gravure représentant des pêcheurs relevant des filets remplis d'appâts nécessaires à la pêche à la morue, 1882. (Musée de la Gaspésie. Collection Richard Gauthier. P162/5).

PETITS ARMATEURS GASPÉSIENS

SOLIDARITÉS LOCALES ET FAMILIALES (1871-1911)

par Gabriel Cormier

De la venue des premiers pêcheurs européens sur les côtes gaspésiennes, au milieu du XVI^e siècle, jusqu'aux années 1870, l'économie de cette région a reposé presque exclusivement sur l'exploitation des ressources halieutiques. D'abord saisonnières, les installations de pêche se sédentarisent au XVIII^e siècle et, au fil des ans, les besoins grandissants de main-d'œuvre dans ce secteur favorisent l'émergence d'une véritable société de pêcheurs. Diverses entreprises

maritimes s'implantent alors progressivement sur les côtes gaspésiennes dans le but d'exploiter de façon organisée les grandes pêches morutières, mais au début des années 1870, ce sont les entreprises anglo-normandes qui prédominent.

LE CRÉDIT AU CENTRE DE LA VIE DES PÊCHEURS

Le système de crédit que ces commerces instaurent est bien connu grâce à la dynastie d'entrepreneurs Robin :

le marchand finance et approvisionne les pêcheurs-clients, qui leur livrent en retour le produit de leur pêche. Or, les avances consenties valent souvent davantage que les prises rapportées par le pêcheur qui ne peut s'acquitter de sa dette, créant par la même occasion une dépendance sur laquelle les marchands s'appuient pour obtenir une main-d'œuvre stable et bon marché. C'est d'ailleurs le problème du renouvellement de la main-d'œuvre dans le secteur de la pêche qui pousse la Charles Robin Company à adopter

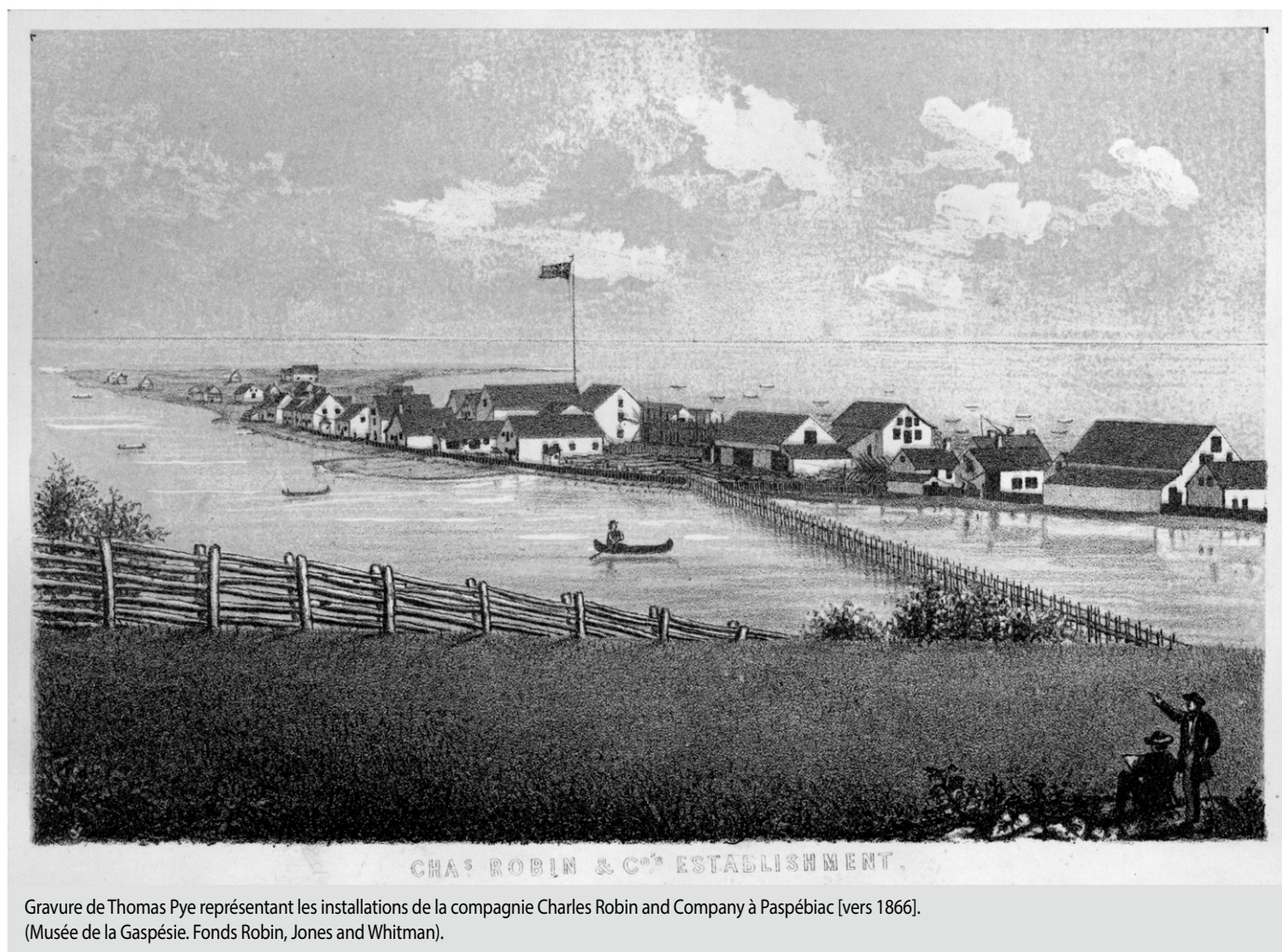
une politique d'investissement complexe, mettant en place le système de crédit précédemment évoqué. Il est cependant important de se pencher sur l'attitude inattendue des pêcheurs face à la dépendance au crédit marchand. Selon l'anthropologue Roch Samson, les ménages gaspésiens de l'époque trouvent la source de leur appartenance dans ce lien de dépendance envers le système marchand. Mais pourquoi les pêcheurs

n'y change rien puisque le système de crédit est le même partout. Quant aux marchands locaux, ils n'ont pas les fournitures nécessaires pour équiper les pêcheurs...

LA PLURIACTIVITÉ : UNE PISTE DE SOLUTION

Devant la problématique de l'endettement, de nombreuses familles de pêcheurs vont tout de même tenter

La complémentarité des occupations a ainsi permis à bon nombre de ménages gaspésiens de la fin du XIX^e siècle de survivre, grâce à la mise en valeur des ressources halieutiques, agricoles et/ou forestières. Les familles ont donc pratiqué, de façon simultanée ou successive, de multiples activités sur un cycle régulier afin d'optimiser l'exploitation de ressources dispersées dans le temps et dans l'espace, d'être moins dépendantes des échanges avec l'extérieur



Gravure de Thomas Pye représentant les installations de la compagnie Charles Robin and Company à Paspébiac [vers 1866]. (Musée de la Gaspésie. Fonds Robin, Jones and Whitman).

se résignent-ils à accepter ces conditions ? Plusieurs éléments de réponses s'offrent à nous. D'abord, certains clients demeurent avec une compagnie puisqu'ils peuvent régulièrement augmenter leur crédit. D'autre part, il est difficile pour les pêcheurs de briser leur lien de dépendance. En effet, se tourner vers une autre compagnie

de trouver des moyens pour faire face à l'emprise que les marchands exercent sur elles. Le recours à la pluriactivité est l'une des solutions privilégiées en pareille circonstance. La pluriactivité des populations côtières correspond généralement à une économie de subsistance qui implique la combinaison de différentes sources de revenus.

pour les produits qu'elles peuvent produire sur place et de diminuer l'impact sur l'équilibre du milieu. Par exemple, la population pêche durant l'été, transporte les marchandises par navire à l'automne et coupe du bois l'hiver. De ce fait, la pluriactivité permet aux individus d'assurer leur reproduction biologique et sociale en se dégageant, à



Négatif sur verre représentant les installations du poste de pêche de Belle-Anse [entre 1890 et 1910]. (Musée de la Gaspésie. Fonds Alexandre et Lemarquand. P6, 80.49.119).

diverses échelles, des contraintes de leur milieu.

LA FLOTTE GASPÉSIENNE

Jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale (1914-1918), la navigation est particulièrement importante dans les régions de faible densité telles que la Côte-Nord et la Gaspésie où le réseau de transport terrestre tarde à se développer. La voie d'eau s'avère donc longtemps l'unique moyen pour les sociétés littorales de l'est du Québec de participer au commerce intérieur, d'où l'intérêt pour elles de détenir leur propre batellerie. Devant l'importance

de la navigation pour la péninsule gaspésienne et la volonté de certains ménages gaspésiens de s'affranchir de l'emprise que les marchands ont sur elles, il convient également de se pencher sur la question de l'acquisition de navire par les petits armateurs dans le dernier quart du XIX^e siècle.

Attardons-nous d'abord sur la morphologie de la batellerie gaspésienne qui évolue passablement entre les années 1870 et le début du XX^e siècle. La flotte, caractérisée par une large présence de goélettes, connaît un déclin majeur à partir du milieu des années 1880, du point de vue du nombre d'unités, de la taille des navires ou en ce qui a trait à

d'âge des embarcations. Par exemple, le nombre de navires qui compose la batellerie passe de 71 en 1871 à seulement 25 en 1911.

Comparable aux autres flottes du Québec et des Maritimes, l'évolution de la batellerie gaspésienne reflète l'instabilité de l'économie ambiante. À la suite d'une grave crise économique dans les années 1870 et d'une succession de conjonctures défavorables, le commerce de la morue gaspésienne, principal moteur économique de la région, ralentit dans les années 1880 et de nombreuses entreprises doivent déclarer faillite en 1886, dont la Charles

Robin Company. Combinée au déclin de l'industrie navale de la province, la structure de la flotte gaspésienne s'en retrouve ébranlée.

SES EXPLOITANTS

Si l'affaissement de la flotte s'est traduit par une baisse significative du nombre d'investisseurs, cette diminution s'est-elle accompagnée d'une restructuration du profil des entrepreneurs au fil du temps? Les registres de l'immatriculation maritime nous permettent d'en apprendre davantage sur l'évolution des bases socioprofessionnelles de la petite navigation gaspésienne. En effet, ces enregistrements nous renseignent sur les caractéristiques physiques des navires (tonnage, dimensions, date et lieu de construction, gréement, etc.) et incluent également des données sur leurs propriétaires, notamment leur nom, leur lieu de résidence, leur profession ainsi que le nombre de parts qu'ils détiennent.

Il appert que le contexte économique instable influence également le profil professionnel des intervenants actifs au sein de la flotte gaspésienne. Dans les années 1870, les commerces et services et l'industrie du transport maritime sont les deux principaux sous-secteurs d'activité économique des propriétaires et des créanciers de la batellerie. En effet, les marchands combinent leurs activités commerciales au transport maritime pour faire d'une pierre deux coups, alors que les navigateurs profitent de la situation géographique de la région pour transporter les marchandises vers les grands marchés urbains.

La situation économique des années 1870 et 1880 contribue toutefois à restructurer le profil des intervenants impliqués. Les marchands en difficulté, voire en faillite, sont alors appelés à diminuer leur implication au sein de la navigation et à se départir de certains de leur acquis. Plusieurs navigateurs et travailleurs de la mer vont ainsi en pro-

fiter pour acheter des navires usagés à prix moindre.

LA PRÉVALENCE DES COMMUNAUTÉS LOCALES

Or, le lancement d'un navire commercial demande une mise de fonds considérable, hors de portée des moins nantis. Malgré tout, plusieurs ont su faire preuve d'initiative et sont parvenus à accéder à la propriété. La formation de partenariats est d'ailleurs une avenue largement empruntée par les entrepreneurs de la flotte gaspésienne pour y parvenir. Au-delà de cela, une forte cohésion semble caractériser les

le secteur d'activité économique des intervenants.

La prévalence des partenariats chez les petits armateurs semble intimement liée à leur volonté de s'associer en vue de trouver les fonds nécessaires à leur entreprise. Devant l'importance de la fonction du transport maritime pour la région, les travailleurs de la mer n'ont guère d'autres choix que de collaborer pour se maintenir ou accéder à la propriété.

Les solidarités locales sont également primordiales lorsque vient le temps pour les entrepreneurs de trouver un ou des associés. Par exemple, dans des régions comme la Côte-de-Gaspé, le



Peinture représentant la goélette *Flying Fish* du capitaine John T. Ahier, originaire de l'île de Jersey. (Musée de la Gaspésie. Série Phyllis R. Mckie, P57/8, 81.13).

alliances, les partenaires partageant, en plus du patrimoine, bon nombre d'attributs communs.

En effet, le recrutement des partenaires se fait majoritairement à l'intérieur du même groupe social au moment de l'enregistrement d'une embarcation. La majorité des copropriétaires de navires gaspésiens exercent la même profession. Le recours au partenariat est toutefois plus ou moins fréquent selon

cabotage représente la seule avenue de réussite possible, en dehors des pêcheries, pour les travailleurs dans le dernier quart du XIX^e siècle. Il devient donc essentiel pour les communautés locales de mettre à profit leurs capitaux dans la petite industrie du transport maritime et de s'insérer ainsi dans l'économie de marché.

LE RÔLE DE LA PARENTÉ

À bien des égards, le rôle de la parenté dans la propriété d'un navire demeure primordial chez les travailleurs de la mer gaspésiens. Cela étant, l'étude minutieuse des liens entre les copropriétaires montre une panoplie de stratégies familiales. Outre la présence de stratégies de copropriété, il faut ajouter les transmissions de propriété par l'entremise d'héritages ainsi que différentes modalités de transferts associés aux actes de vente. Certaines familles combinent d'ailleurs plusieurs de ces éléments afin de faire grandir ou de consolider leur capital. Ainsi, il arrive régulièrement que le père soutienne ses fils ou que des frères s'associent en se partageant des fractions de propriété du navire ainsi qu'en se transmettant la formation nécessaire pour en faire l'exploitation.

Par exemple, en août 1870, John, Abraham et Isidore Leblanc s'associent afin d'acheter la goélette *A.S. White*. Ceux-ci la détiennent jusqu'en mai 1883, moment où John rachète les parts détenues par ses frères. C'est également en mai 1883 que John contracte une hypothèque auprès d'eux. Il la rembourse en septembre de la même année, avant la fin de la saison. Cette pratique témoigne d'une étroite collaboration : en plus d'acheter le navire ensemble, deux des frères acceptent de prêter un certain montant au troisième le temps d'une saison de navigation et de pêche.

Bien que l'industrie ne soit pas exclusivement aux mains de quelques familles, il n'en demeure pas moins que la famille y joue un rôle de premier plan. En recrutant des associés parmi la parenté, une famille peut acquérir et consolider un patrimoine lui permettant de s'assurer d'une certaine marge de manœuvre face aux contraintes économiques que leur imposent les grands marchands de la région. En agissant ainsi, elle se donne les moyens humains et tech-

niques nécessaires pour investir dans un navire. Elle peut du même coup s'intégrer plus facilement à l'économie de marché et se libérer, dans une certaine mesure, de l'emprise que les grands commerçants ont sur eux.

Les nombreux héritages observés dans les registres de l'immatriculation maritime mettent d'ailleurs en lumière l'importance de la transmission du patrimoine entre le chef du ménage, son épouse et ses enfants. Ces investissements ne permettent toutefois que rarement une accumulation du capital d'une génération à l'autre. Les propriétaires-navigateurs bâtissent ce capital avec les profits du cabotage. Or, ceux-ci ne sont pas très élevés. En fait, les profits sont généralement réinvestis dans la goélette afin de la maintenir à flot. D'ailleurs, de nombreux petits entrepreneurs désertent l'industrie du transport maritime à la suite de la perte de leur navire, et ce, quelle que soit la raison : naufrage, vieillissement, etc.

Considérant, d'une part, l'intérêt des travailleurs de la mer de s'affranchir de l'emprise d'intermédiaires et d'accéder directement aux marchés urbains et, d'autre part, l'isolement de la péninsule, l'appropriation des moyens de transport par eau constitue un véritable enjeu. Ainsi, le partage de la propriété, grâce à diverses stratégies, a permis à certains acteurs issus des couches populaires de s'insérer dans l'industrie du transport maritime, d'accéder aux marchés urbains et de conquérir une certaine indépendance.

Gabriel Cormier est titulaire d'une maîtrise en études québécoises de l'Université du Québec à Trois-Rivières et est présentement agent de projets culturels à la Société d'histoire de Drummond.

Pour en savoir plus :

Gabriel Cormier. (2017). *Propriété maritime et stratégies adaptatives des petits armateurs gaspésiens, 1871 – 1911*. Mémoire de maîtrise (Études québécoises), Université du Québec à Trois-Rivières.

Marc Desjardins et al. *Histoire de la Gaspésie*. Québec, Les Éditions de l'IQRC, 1999.

Alain Franck. *Les goélettes à voiles du Saint-Laurent : pratiques et coutumes du cabotage*. L'Islet-sur-Mer, Musée maritime Bernier, 1989.

André Lepage. *Le capitalisme marchand et la pêche à la morue en Gaspésie, La Charles Robin and Company dans la baie des Chaleurs (1820-1870)*. Thèse de doctorat (Anthropologie), Université Laval, 1983.

Karine Maurais. *Activité et propriété maritimes dans la région du Bas-Saint-Laurent (1874-1920)*. Mémoire de maîtrise (Études québécoises), Université du Québec à Trois-Rivières, 2008.

Mario Mimeault. « Le capital industriel des pêches dans la baie de Gaspé de 1760 à 1866 ». *Acadiensis*, vol. 25, n° 1, 1995, p. 33-53.

France Normand. *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle : une étude de la batellerie du port de Québec*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1997.

Rosemary E. Ommer. « The Truck System in Gaspé, 1822-77 », dans Rosemary E. Ommer (dir.), *Merchant Credit and Labour, 1990. Strategies in Historical Perspective*. Fredericton, Acadiensis Press, p. 49-72.

Roch Samson (1984). *Pêcheurs et marchands de la baie de Gaspé au XIX^e siècle : les rapports de production entre la compagnie William Hyman and Sons et ses pêcheurs clients*. Ottawa, Parcs Canada, Environnement Canada, 1984, 148 p.