

- espèce d'habillement arrondi comme une cloche et qu'on appelait cloche ou cloque.
3. Bescherelle, *Dictionnaire universel de la langue française*, Paris, Garnier frères, s.d., t. 3, p. 392. Mazamet: molleton de laine.
 4. Dionne, *Le parler populaire des Canadiens français*, p. 115. Câline: espèce de bonnet rond, noué sous le menton, dont nos Canadiennes se servaient beaucoup dans le temps passé.
 5. John Lambert, *Travels through Canada and the United States of North America in the Years 1806, 1807 and 1808*, 3^e éd., London, C. Cradock and W. Jog, 1816 (2 tomes), t. 1, pp. 158-159, 160; t. 2, p. 52.
 6. John Palmer, *Journal of Travels in the United States of North America*

and in Lower Canada Performed in the Year 1817, London, 1818, pp. 210, 216.

7. *A Canadian Man and Woman in their Winter Dress, Quebec, Canada. November 21, 1805*, dessin du Lieutenant Sempronius Stretton (Archives publiques du Canada, C-14818); John Lambert, *Travels through Canada...*, t. 2, (APC, C-6655); *Clothing of Canadians*, dessin annexé à une lettre d'un émigrant allemand à un comte bavarois, vers 1780 (Royal Ontario Museum, 969.37.2, 70CAN305); James Patterson Cockburn, *Québec vu du pont de glace de 1830* (Royal Ontario Museum, 952.69.2).

Luce Vermette

Le rôle de la tonnellerie dans la réglementation de la pêche au début du XIX^e siècle

Depuis plus d'un siècle, les pêcheurs européens avaient exploité le golfe du Saint-Laurent et les mers avoisinantes, y soutirant une riche moisson,¹ lorsqu'en 1618 Champlain fit récit de ses voyages au Canada. Le fondateur de Québec fut à tel point impressionné par l'abondance du poisson qu'il estima que la colonie pourrait y retirer un revenu annuel d'au moins deux millions de livres.²

En 1666, un an après avoir été nommé intendant de la Nouvelle-France, Jean Talon écrivit au ministre Colbert: «J'ay fait commencer la pesche de la morue dans le fleuve et j'ay reconnu qu'elle s'y pouvait faire abondamment et avec bénéfice.»³ Malheureusement, son intendance prit fin en 1672 et ce ne fut qu'un autre de ses projets qui essuya un échec. Une ordonnance de 1686, de l'intendant Jacques Demeulles, qui proclama «les vaisseaux venus de France auront les graves, galets et vignaux préférablement aux habitants qui demeurent sur les lieux», démontre l'attitude officielle de ses successeurs. Malgré l'optimisme de Champlain et la conviction de Talon, ce ne sont pas les colons mais plutôt les pêcheurs français métropolitains qui continuèrent, presque exclusivement, à profiter de la pêche.⁴

Néanmoins, les Canadiens entreprirent de faire, sur une modeste échelle, la chasse au loup-marin, la pêche au marsouin, aux anguilles, au saumon, à la morue et aux autres poissons,⁵ mais en restant toujours tributaires de la France pour l'approvisionnement en sel, denrée indispensable à la conservation.⁶ Des contrats dans les greffes des notaires aux Archives nationales du Québec nous donnent un aperçu du genre de commerce qui s'effectuait. Ces documents traitent des petites entreprises, des marchés ou des sociétés formées entre marchands et autres, surtout des Canadiens mais parfois avec des Français, pour acheter et exploiter des bateaux de pêche.⁷ On y trouve aussi des engagements de commandants, d'équipages et de pêcheurs parmi lesquels figurent des tonneliers, engagés pour travailler de leur métier mais aussi pour faire la

pêche.⁸ De toute évidence, il y aurait eu au moins deux de ces tonneliers qui devinrent commandants de barque.⁹

Durant le deuxième quart du XVIII^e siècle, l'industrie de la pêche, ayant pris de l'ampleur, donna des indices d'un potentiel future. Le rendement laissait tout de même à désirer, n'approchant nullement celui de la flotte rivale de la Nouvelle-Angleterre. En plus des limites imposées par le manque de capital et de main-d'œuvre qualifiée, les installations de pêche sédentaire et les flottes subissaient les ravages des corsaires anglais dans le golfe, qui décimaient leur modeste production.¹⁰

À la suite du Régime français, malgré les activités des commerçants de fourrures dont les engagés faisaient la pêche aussi bien que la chasse,¹¹ et malgré les efforts des pêcheurs-commerçants qui, en 1770, venus de l'isle de Jersey, adoptèrent la péninsule gaspésienne comme demeure et structurèrent l'industrie de la morue, l'industrie de la pêche dans l'ensemble fut lente à profiter de la moisson très féconde qui était à sa portée.¹² En 1823, l'Assemblée législative décida que le temps était venu d'accorder à l'industrie non pas l'aide financière que d'aucuns réclamaient,¹³ mais l'appui d'une loi régissant l'exportation du poisson afin d'assurer que le produit exporté serait d'une bonne qualité et que les normes seraient maintenues. Pour exercer ce contrôle, un inspecteur devait être nommé. On s'adressa au tonnelier.¹⁴

La tonnellerie avait toujours fait partie intégrante de l'industrie de la pêche, car on triait le poisson dans de larges cuves fabriquées par le tonnelier et on encaquait et transportait le poisson en baril. Les pêcheurs eux-mêmes se tenaient souvent debout dans de grands tonneaux pour s'abriter des éléments lorsqu'ils pêchaient en mer, et il arrivait fréquemment au tonnelier de faire partie de l'équipage d'un bateau de pêche pour veiller au bon état des récipients, pour monter ceux qu'on apportait en boîtes¹⁵ et pour faire le fonçage, c'est-à-dire fermer les barils

au fur et à mesure de la salaison et de l'emballage. Même si la loi n'exigeait pas que l'inspecteur de poisson et d'huile soit tonnelier, il lui fallait une bonne connaissance du métier à cause de la nature de son travail. Le tarif d'inspection stipulait clairement que les taux couvraient et comprenaient «la peine et les frais de tonnellerie que l'inspecteur pourra encourir dans l'exécution du devoir...»

Selon la loi de 1823, régissant l'exportation du poisson sortant des ports de Québec et de Montréal, le produit devait être en parfait état et adéquatement saumuré ou salé. On devait encaquer le saumon dans des quarts ou des demi-quarts renfermant 200 et 100 livres de poisson ou dans des tierces ou des demi-tierces en contenant 300 et 150 livres. Tout petit poisson ordinairement embarillé entier avec du sel serait «encaqué, serré et de champ». Saumuré ou salé, le hareng devait être mis dans des quarts, des demi-quarts, des barils ou des caisses. Toute autre variété, sauf la morue sèche, serait emballée dans des barils de 28 gallons ou des demi-barils de 14 gallons, mesure de vin.

À l'aide d'un fer à étamper, l'inspecteur devait indiquer la nature du contenu, que ce soit saumon, maquereau ou hareng et la provenance, c'est-à-dire Québec ou Montréal. Il indiquait aussi que le produit avait subi l'inspection et s'avérait vendable. Finalement, il ajoutait les initiales de son nom de baptême, son nom de famille en entier et la date de l'inspection. Si, par contre, le poisson était de qualité inférieure ou mal emballé, le baril était rejeté et étampé en conséquence. On étampait de la même façon les futailles renfermant l'huile, signalant la nature du contenu, soit huile de phoque ou de baleine, ou simplement du poisson.

Une réglementation particulière s'appliquait à la morue sèche. Il était stipulé que celle-ci serait emballée sous la direction et en présence de l'inspecteur, dans des boucaults ou des quarts de chêne ayant des fonds de pin, d'épinette ou autre bois mou. La morue sèche de première qualité était désignée Madère et celle de qualité inférieure, Inde occidentale. On doit noter que les normes différaient à l'égard de la morue séchée au soleil et la morue saumurée et salée.

On comptait trois classes de barils servant à l'exportation de la morue sèche. Les barils de la première classe mesuraient 42 pouces de longueur de douves, les fonds, 32 pouces de diamètre entre les extrémités, et ces récipients devaient contenir au moins huit quintaux de poisson. Ceux des deuxième et troisième classes mesuraient également 42 pouces de longueur mais les diamètres des extrémités comptaient 28 et 22 pouces. Ils renfermaient respectivement au moins six et quatre quintaux. Cependant, la morue sèche pouvait être emballée dans des quarts de dimensions moindres ou dans des caisses, ou même être exportée «en grenier», soit en vrac, pourvu

qu'elle ait été triée par l'inspecteur qui remettrait ensuite au propriétaire ou à l'expéditeur un certificat attestant la qualité et la quantité.

On peut juger du mérite de ce statut par le fait que, durant les années subséquentes, on mit en vigueur d'autres lois visant cette fois la mise en marché du poisson destiné à la consommation domestique aussi bien que l'exportation.¹⁶ Ces nouvelles lois, plus élaborées, établissaient non seulement les dimensions des barils appropriés aux différentes sortes de poisson, mais les essences proscrites ou propres à leur confection. Elles précisèrent l'épaisseur des douves, des fonds et des cercles, en stipulant même le nombre de cercles requis. En outre, la standardisation des barils rendait le négoce d'autant plus facile et les commerçants pouvaient de confiance placer leurs commandes.

Jusqu'à la première moitié du XX^e siècle, l'industrie de la pêche comptait toujours sur la tonnellerie. En effet, dans plusieurs cas, les pêcheurs eux-mêmes étaient tonneliers à leurs heures, fabricant des barils durant les mois d'hiver, soit pour leur propre usage ou à l'intention des industries locales.¹⁷ Nous connaissons au moins un cas où une entreprise de pêche établit elle-même sa propre tonnellerie sur la plage.¹⁸ De nos jours, la tonnellerie n'a plus sa place au sein de cette industrie où, comme dans les érablières, la technique moderne l'a remplacée. Le poisson frais est expédié en récipients de plastique, mais le poisson est en majeure partie congelé et vendu en boîtes de carton.

Toutefois, sur la côte Nord, où les anciennes coutumes n'ont pas toutes disparu, on vend encore le poisson en baril à l'occasion.

NOTES

1. Jacques Mathieu, «L'héritage d'Adam, (1000-1600)», dans *Histoire du Québec*, éd. Jean Hamelin, St-Hyacinthe, Québec, Edisem, 1976, pp. 63-69.
2. H.P. Biggar, éd., *The Works of Samuel de Champlain*, 6 vols., Toronto, The Champlain Society, 1925, vol. 2: 340-341.
3. Rapport de l'archiviste de la Province de Québec, 1930-31, p. 60.
4. Jean Hamelin, *Économie et société en Nouvelle-France*, Québec, Presse université Laval, 1970, p. 34.
5. Greffes des notaires, Archives nationales du Québec [ANQ]. Voir, comme exemples, les engagements des pêcheurs, gr. Barolet, 10 février 1733; gr. Pinguet, 17 avril 1737; gr. J.C. Panet, 13 mai 1749.
6. Jean Hamelin, *Économie et société...*, p. 29.
7. Voir l'acte de société entre Marie Couillard, femme de Jacques de LaLande-Gayon, seigneur en partie de Sept Isles et Mingan, et François Viennay-Pachot, marchand de Québec, gr. Genaple, 31 mars 1688 et de nouveau, gr. Chambalon, 31 mars 1696. Aussi, le marché entre Denis Riverin, marchand de Québec, et Guillaume Maret, marchand de Bordeaux et commandant du navire *Sainte-Anne*, gr. Chambalon, 3 août 1693.
8. Voir gr. Gilles Rageot, 5 et 30 septembre 1689.
9. Gr. Chambalon, 20 mars 1699 et 27 octobre 1701.

10. Jean Hamelin, *Économie et société...*, p. 34.
11. Le greffe de Jacques Voyer, 1802-1812, est une riche source de ces engagements.
12. Fernand Ouellet, *Histoire économique et sociale du Québec, 1760-1850*, Montréal, Fides, 1971, p. 304.
13. Ouellet écrit ainsi «Leur poisson est de qualité médiocre et mal empaqueté. Il ne saurait par conséquent supporter la concurrence extérieure» et encore en parlant des pêcheries, «...elles n'ont pas atteint, dit-on, le degré d'importance qu'elles auraient pu avoir». *Ibid.*, pp. 304-305.
14. Statuts provinciaux du Bas-Québec, 3 Geo. IV, c. 16, 1823.
15. Signifie l'ensemble des parties d'un tonneau qui a été démonté pour l'expédition.
16. Voir 4 Geo. IV, c. 1, 1824; 13 et 14 Vic., c. 43, 1850; 20 Vic. c. 21, 1856; et 37 Vic. c. 45, 1874.
17. Francine Lelièvre, «Histoire humaine au parc national Forillon», ms. non publié, p. 194.
18. Soit celle de Robin Jones & Whitman, à Place Pebiac, qui brûla au mois de juin 1964.

Eileen Marcil

Directory of Canadian Manufacturers, Bicycle Industry, 1880-1984

During the summer of 1984, the National Museum of Science and Technology (N.M.S.T.) conducted a seven-week research project to suggest directions for developing the Museum's bicycle collection, enhance documentation of the existing collections, and gather information for proposed travelling and permanent exhibits. Employment and Immigration Canada's Career Oriented Summer Employment Program provided financial support for the project. The bulk of the research was conducted in Toronto, where most manufacturing has been centred and strong research collections are available.

A wide range of resources was used. The entire run of *Canadian Trade Index (C.T.I.)*, from 1900 to 1984, and The Might Directory Company's *Toronto City Directory (T.C.D.)*, from 1880 to 1984, were consulted to identify manufacturers and obtain basic information about the companies. Recent miscellaneous sporting goods, provincial, and regional directories supplemented this material by indicating small, specialized manufacturers. Cycling magazines from both boom periods, the 1890s and the 1970s, and business magazines from the 1890s and early 1900s provided advertisements and articles about manufacturers and products. The information on turn-of-the-century companies found in the business periodicals was balanced by a significant number of recent newspaper and periodical articles dealing with current industry conditions. These articles were located through *Canadian Periodical Index*, *Canadian Business Periodical Index*, and *Canadian Newspaper Index*.

Certain government publications were helpful. From 1927 to 1959, the Dominion Bureau of Statistics (DBS) issued brief annual surveys of Canadian bicycle imports and domestic production. In addition to providing statistical data, the DBS literature named the year's major manufacturers and cited the aggregate number of employees in the industry. Dates of incorporation were obtained from microfiche listings of incorporated bodies produced by Consumer and Corporate Affairs Canada and the Ontario Ministry of Consumer and Commercial Rela-

tions. The fiche of companies incorporated in Ontario noted both current and dissolved historical corporations; the fiche of federally incorporated companies gave only active or recently dissolved corporations.

Finally, archival and artifactual evidence was consulted. The Public Archives of Canada and the Archives of Ontario had no useful material in their manuscript or photograph collections. The Massey-Ferguson archives, on the other hand, included four catalogues, a photograph, and several clippings and miscellaneous pieces of ephemera related to Massey-Harris bicycles. The N.M.S.T. artifact and catalogue collections were major resources; the Museum's collection of over 100 bicycles and its substantial holdings of catalogues, cycling books,



Fig. 1. Comet bicycle, Comet Cycle Company, Toronto, ca. 1895. The bicycle has a wooden frame with metal components and pneumatic tires. The Comet Cycle Company, a partnership of Thomas Fane (manufacturer of the bicycle in figure 2) and Charles Lavendar, produced metal bicycles as well. (Photo: National Museum of Science and Technology (N.M.S.T.), cat. no. 760670.)