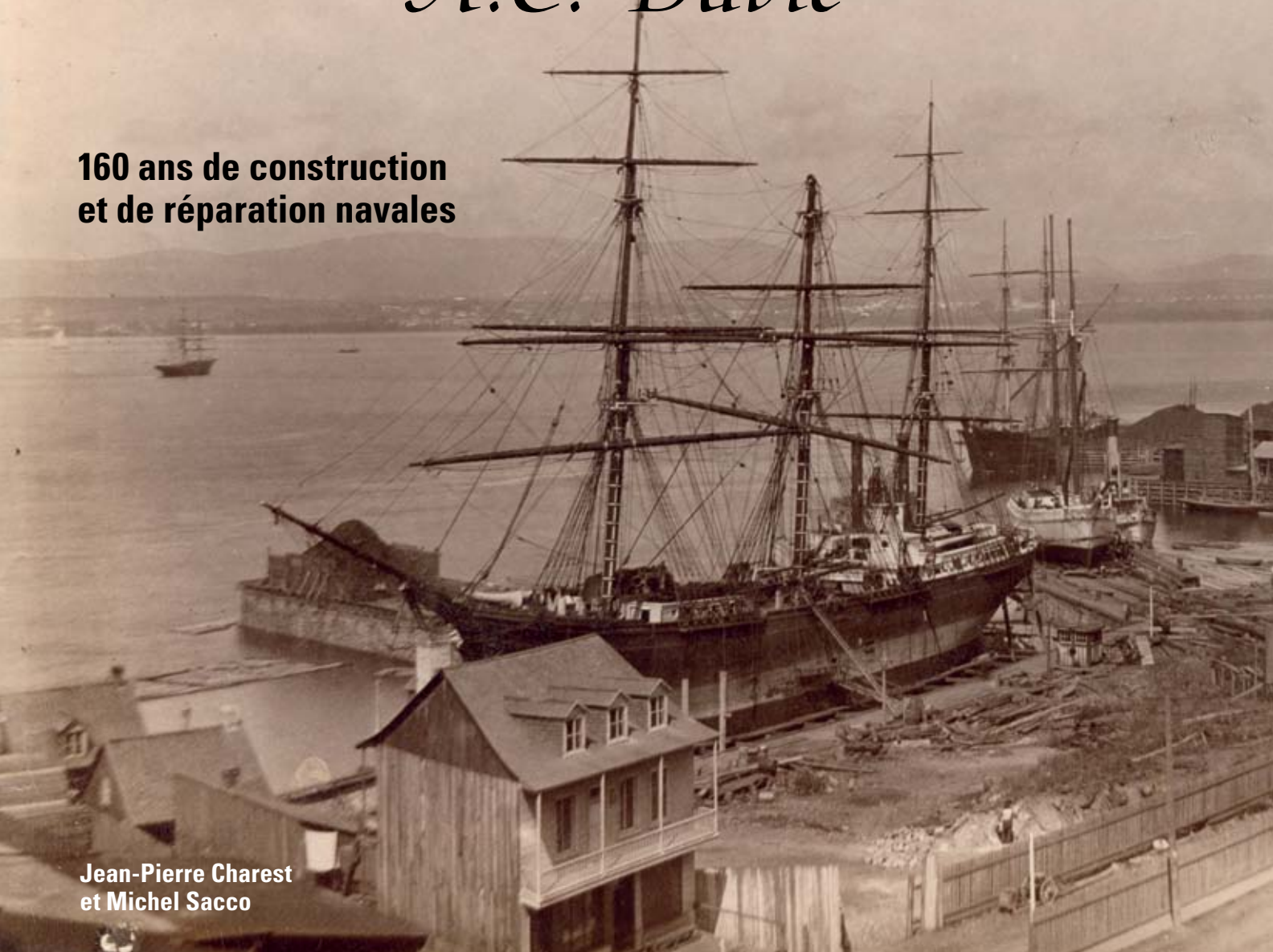


Le chantier maritime A.C. Davie

**160 ans de construction
et de réparation navales**



**Jean-Pierre Charest
et Michel Sacco**

Le chantier de George Taylor Davie à Lévis en 1885. Au premier plan, la voie de chemin de fer nouvellement tracée a restreint son terrain. L'expansion se fera sur un nouveau site à Lauzon. Un grand voilier est en radoub dans la cale sèche flottante.
Photo: Archives nationales du Québec – Fonds Sir George Garneau – P90,D1,P77

Lorsque la ville de Québec devient le terminus atlantique du Canada au début du XIX^e siècle, plus de 600 navires saluent le cap Diamant chaque année, les cales chargées de bois à destination de la Grande-Bretagne. Échaudée par le blocus napoléonien sur la Baltique, la première puissance maritime de la planète ne veut plus dépendre d'une seule source

d'approvisionnement pour combler les besoins de sa flotte. Elle se tourne alors vers ses colonies et le Québec va devenir au cours du XIX^e siècle le premier fournisseur de bois de la marine britannique. La construction navale se retrouve ainsi propulsée au premier rang des activités manufacturières de la province et la région de Québec figure parmi l'un des plus importants centres

navals du monde. En 1854, on y répertorie 27 chantiers à l'œuvre. Il en sortira plus de 1 600 navires de transport à la voile en 130 années d'activité. La mutation vers la construction de coques en acier sonnera le glas d'une industrie qui a profondément marqué l'histoire de la région.

Difficile aujourd'hui de se représenter pareille activité sur les rives du Saint-Laurent



de Neuville à l'île d'Orléans. Les chantiers ont tous disparu, à l'exception toutefois du chantier maritime A. C. Davie situé sur la rive sud. Le «petit chantier Davie» de Lévis, en activité jusqu'en 1989, a conservé une grande partie de ses infrastructures et plusieurs bâtiments qui en font aujourd'hui un élément patrimonial de première importance.

La fondation du chantier

Le jeune écossais Allison Davie (1799-1836), fils de capitaine, suit rapidement les traces de son père et navigue dès son plus jeune âge sur des navires affrétés par la Compagnie des Indes orientales. Il devient à son tour capitaine sur des bâtiments affectés sur la route de l'Atlantique. Il fait la connaissance à

Québec d'Elizabeth Johnson Taylor, qu'il épousera en 1825. Son beau-père George Johnson Taylor est un constructeur de navires et il pose comme condition de mariage à son gendre une association sur son petit chantier situé sur les berges de la rivière Saint-Charles.

Allison Davie accepte la proposition, mais le va-et-vient incessant des navires devant Québec, combiné aux difficiles conditions de navigation sur le Saint-Laurent, lui font réaliser que la réparation navale constitue certainement un secteur d'activité des plus prometteurs. En 1826, plus de 700 navires entrent dans le port de Québec, mais aucune cale sèche n'est alors à leur disposition dans la région. On répare à l'époque les avaries sur la grève à marée basse. En 1827, on construit à Montréal la première cale sèche flottante en Amérique du Nord. Elle est mise en activité à Québec où ses exploitants font instantanément des affaires d'or. Allison Davie réalise tout le bénéfice à tirer de ce type d'équipement et décide de se doter d'un plan de halage pour se lancer dans l'entretien et la réparation des navires.

Pour réaliser ce projet, il acquiert en 1829, pour 385 livres, 400 pieds de terrain sur le littoral de Lévis. Le site est stratégiquement situé sur une pointe rocheuse où une dénivellation prononcée génère de bonnes hauteurs d'eau à faible distance du rivage. Le fond rocheux facilite la construction des futurs quais qui pourront accueillir des navires de bonne taille et le cap à l'est offre une protection du nordet. Allison Davie se rend en Écosse chez Thomas Morton, qui a fait breveter en 1819 un dispositif de halage. Il fait sur place l'acquisition des plans, devis et pièces qui vont lui permettre de construire son propre plan de halage. Au printemps 1832, les glaces emportent les quais tout juste terminés et il faut les reconstruire aussitôt. Les nouvelles structures plus résistantes seront en mesure de protéger le plan de halage Morton qui est testé pour la première fois avec succès à l'automne 1832. En mai 1833, la *Gazette de Québec* écrit: «Samedi dernier, au matin, le magnifique brick **Rosalind**, le premier navire à être réparé dans la nouvelle cale de halage de messieurs Taylor et Davy, a été descendu de sa position élevée et retourné à son élément naturel, devant une multitude de gens en admiration.» Une bande d'Algonquiens qui campent sur place est venue tourner le cabestan.

À proximité du plan de halage s'ajoutent un parc pour entreposer les navires durant la saison froide, les bâtiments annexes (forge, chaufferie, machinerie), l'étable, l'écurie



Elizabeth Johnson Davie (1803-1860), épouse du fondateur du chantier Allison Davie, fut probablement la première femme à diriger un chantier naval au Canada.
Photo: Fonds Eileen Reid Marcil – Secteur des archives privées – Ville de Lévis



La goélette **G.T.D.** au premier plan et le remorqueur **Lord Stanley** photographiés en 1901. Les deux bâtiments, spécialisés dans le sauvetage et le renflouage, font régulièrement la manchette des journaux.
Photo : Fonds Famille Davie – Secteur des archives privées – Ville de Lévis

et surtout, la maison familiale, appelée Homestead, que la famille Davie habite dès 1832. Le plan de halage se veut immédiatement une réussite et la renommée du chantier ne cessera de croître par la suite.

Allison Davie disparaît dans un malencontreux accident en 1836. Il passe bêtement, par-dessus bord et se noie en voulant récupérer un mouchoir rempli d'amandes. On retrouvera son corps à l'île d'Orléans. Son épouse, Elizabeth Taylor Davie, hérite de la moitié des biens et les huit enfants se partagent le reste. Le fils aîné, George Taylor Davie, n'a alors que huit ans et devient apprenti chez John Munn, maître-constructeur de navires à Saint-Roch, dans la basse-ville de Québec. Durant la formation de son fils, Elizabeth prend en main la destinée du chantier et en assure le développement. Elle devient alors la première femme à diriger un chantier naval au Canada. Un métier qui doit lui être familier puisque son père et son grand-père ont été des constructeurs de navires. «Elle apprend à sélectionner les arbres en forêt et à diriger les ouvriers avec la même fermeté qu'elle met à élever sa famille», raconte Eileen Reid Marcil dans son ouvrage *Au rythme des marées*. «Elle a surtout l'œil sur les apprentis dont elle cousait, dit-on, la

paie dans les poches en leur recommandant d'aller directement à la maison la remettre à leur mère», témoigne encore M^{me} Marcil.

L'œuvre de George Taylor Davie

Progressivement, des droits d'exploitation sur des lots appartenant à la Couronne situés en face du chantier sont accordés aux héritiers. De nouveaux quais sont construits pour protéger les installations et abriter les navires venus s'y amarrer. De retour à Lévis en 1850 à l'âge de 22 ans, George Taylor Davie connaît bien les rouages du métier appris auprès de John Munn et il est mûr pour prendre la suite des opérations. Il s'associe en 1854 avec son frère Allison et le chantier acquiert une cale sèche flottante. Les deux frères se spécialisent dans un secteur d'activité où ils vont connaître un vif succès: le sauvetage et la récupération des épaves. Ils construisent pour cela un premier remorqueur à vapeur de 116 pieds, le **Rambler**.

En 1869, George T. Davie rachète les parts de ses frères et sœurs et devient le seul propriétaire du chantier. Il entreprend alors l'agrandissement du site en achetant les terrains de ses voisins. De nouveaux bâtiments et entrepôts sont construits selon les besoins grandissants du chantier. Une seconde

cale sèche flottante pouvant accueillir des navires de 190 pieds de long vient compléter les équipements en 1872. Les vestiges de l'une de ces cales sèches flottantes sont encore aujourd'hui visibles sur la grève à marée basse à l'ouest du chantier.

À cette époque, le fleuve fourmille d'activités et le trafic maritime tant local qu'océanique assure au chantier une croissance soutenue. Il achète à quelques reprises des navires que les assureurs maritimes laissent aller pour une modeste somme, les remet en état de naviguer et les vend à profit. George veut néanmoins encore renforcer ses activités de renflouage et de sauvetage, et, après avoir construit deux autres remorqueurs au chantier, il se dote en 1889 d'une puissante unité de remorquage développant 225 ch, construite en Écosse selon son propre devis. Le **Lord Stanley** commandé par son frère William Taylor, assisté de la goélette de sauvetage non motorisée **G.T.D.** feront régulièrement la manchette des journaux de l'époque qui rapporteront avec moult détails leurs exploits de sauvetage de navires échoués ou en détresse. Le chantier de Lévis devient alors la base permanente de ce duo renommé qui se rendra en mission de sauvetage aussi loin que dans les

eaux de Terre-Neuve. On entrepose sur les quais et dans les entrepôts du chantier tout le matériel nécessaire pour ces délicates opérations: pompes, bouilloires écossaises, équipement de plongée, matériel de charpenterie et autres. Un équipage constitué de marins, de mécaniciens de marine et de sauveteurs se tient prêt à appareiller en permanence. On n'attend qu'un signal de la sirène du **Lord Stanley**, dont les chaudières sont constamment maintenues sous pression, pour se précipiter à bord et larguer les amarres. Les activités de remorquage connaîtront leur apogée avec l'arrivée du puissant remorqueur **Lord Strathcona** en 1903.

L'ouverture d'un second chantier à Lauzon

En 1882, le chantier est exproprié d'un corridor de 25 pieds pour laisser le passage au chemin de fer. Des bâtiments récemment construits sont démolis. Conscient que les possibilités d'expansion du chantier de Lévis sont désormais limitées, que l'industrie de la construction navale se tourne vers l'acier et que le gouvernement fédéral vient de manifester son intention de faire construire une cale sèche à Lauzon, George T. Davie utilise les sommes obtenues lors de son expropriation pour acquérir des terrains situés immédiatement à l'est de la future cale sèche. Ce nouveau bassin de radoub de 480 pieds de long, baptisé cale sèche Lorne, peut recevoir les grands navires à coque métallique. Il est inauguré le 23 septembre 1886 et mis à la disposition de tous les constructeurs en mesure de payer les droits d'utilisation.

George T. Davie possède une longueur d'avance sur ses confrères grâce à ses terrains qui jouxtent la nouvelle cale sèche et sur lesquels il fait construire dès 1887 des ateliers de réparation. Inexpérimenté à ses débuts dans la réparation des navires à coque métallique, George T. Davie recourt aux services d'experts écossais qui

traversent l'Atlantique pour lui prêter main-forte. Certains d'entre eux choisissent de s'établir dans la région et la qualité croissante de la main-d'œuvre sera souvent louangée par les armateurs et capitaines, propos qui seront largement repris dans les journaux et qui jetteront les bases d'une renommée qui

dépassera les frontières canadiennes.

En 1897, George T. Davie fait don à ses trois fils de ses deux chantiers. George Duncan, John Leavitt et Allison Cufaude (surnommé Faudy) prennent la relève et administrent les deux emplacements qui partagent alors le même nom: George T. Davie



Des goélettes du Saint-Laurent dans le bassin d'attente du chantier Davie Brothers en 1955. Collection Jean-Pierre Charest



La goélette **Mont Ste Marie** sur la cale de halage et un groupe de Gaspésiennes sur le parc d'hivernement en 1956. Collection Jean-Pierre Charest



Le prototype de la célèbre Gaspésienne en 1955. Le chantier Davie Brothers a construit 47 des 50 Gaspésiennes lancées entre 1955 et 1960 pour moderniser la pratique de la pêche côtière.

Archives nationales du Québec, Gustave Bédard, 1955. E6, S7, P2049-55

& Sons Ltd. Au décès de John Leavitt en 1915, les deux autres frères se partagent les actifs: Allison Cufaude dirige alors le petit chantier de Lévis, toujours identifié sous le nom George T. Davie & Sons, tandis que George Duncan prend charge de celui de Lauzon qu'on renomme Davie Shipbuilding and Repairing Co Ltd. Les deux sites connaissent d'intenses activités pendant la Première Guerre mondiale. En 1920, le chantier de Lauzon passe aux mains de Canada Steamship Lines et devient le chantier Davie Shipbuilding Ltd. Puis, les frères Allison Cufaude et George Duncan Davie ouvrent en 1929 un troisième chantier, Geo. T. Davie & Sons Ltd, toujours à proximité de la cale Lorne, mais cette fois à l'ouest de celle-ci. Ce chantier connaîtra une intense période de prospérité sous la direction de Charles Gordon Davie, fils de George Duncan. L'entreprise sera vendue au «grand chantier» en 1966.

Les années florissantes se poursuivent dans les deux chantiers maritimes de la famille Davie. En 1933, le petit chantier de Lévis prend le nom de Davie Brothers. Au cours de la Deuxième Guerre mondiale, le

chantier de Lauzon, fort d'une main-d'œuvre qui atteint plus de 5 000 employés participe à l'effort de guerre et construit tant des navires marchands que militaires. De son côté, le petit chantier de Lévis se voit confier par le gouvernement canadien l'entretien et la réparation de patrouilleurs et de vedettes de la Marine de plus faible tonnage. Nombreux sont également les caboteurs locaux et autres navires de service à profiter du plan de halage et de la compétence de la main-d'œuvre d'Allison Davie.

La période contemporaine au chantier Davie Brothers

Dès l'automne, les capitaines de goélettes font une visite au personnel de la direction et aux contremaîtres, dont les bureaux sont toujours situés au rez-de-chaussée de la maison familiale Homestead. Fidèles clients du chantier, ils réservent un emplacement pour entreposer leurs navires sur le parc d'hivernement de chaque côté du plan de halage. En attendant d'être remisés au sec, ils patientent dans le bassin adjacent qu'on appelait alors «la souille», puis se présentent devant le traîneau du plan de halage.

Une fois sortis de l'eau, on les transfère de côté sur les lisses du parc d'entreposage. Une dizaine de goélettes et autres petits navires se retrouvent ainsi côte à côte au repos durant la saison froide. Au retour du printemps, les équipages se présentent au chantier et les travaux préparatoires à une nouvelle saison de navigation commencent. Tandis que les équipages s'affairent aux travaux de routine, la mécanique, l'électricité, le calfatage des coques et autres travaux spécialisés sont confiés aux employés du chantier, ainsi qu'à l'atelier d'usinage voisin Machineries Mercier ltée. Puis, l'une après l'autre, suivant le rythme inéluctable des marées, elles retrouvent leur élément. Le treuil du plan de halage se fait entendre jusqu'à ce que la dernière «voiture d'eau» reprenne vie.

En 1951, Allison disparaît subitement, mettant fin au règne de plus de 120 ans de la famille Davie. Après une courte période aux mains d'Yvan Bossé, neveu d'Allison, le chantier devient en 1951 la propriété de l'homme de confiance d'Allison Cufaude et comptable de l'entreprise, Paul Gourdeau. Ce dernier donne un souffle nouveau à l'entreprise désormais appelée Davie Brothers Ltd. Son

arrivée coïncide en effet avec la fin du règne des goélettes de bois et la naissance d'une longue période de modernisation de la flotte de pêche commerciale du Québec qui durera plus de trente ans. Pour affronter ce nouveau défi, l'ajout d'un premier hangar de construction en 1955 s'impose. Incendié six ans plus tard, il est reconstruit aussitôt.

En 1953, le chantier de Lévis procède au lancement du premier chalutier québécois, l'**Astrid**. Bien que ce navire ne soit pas une construction totalement nouvelle, elle marque le retour de la construction navale dans ce chantier depuis le début du siècle. Il sera suivi de plus de 130 navires dont la grande majorité est destinée à la pêche commerciale. Parmi ceux-ci, le chantier produit une série de 47 cordiers entre 1956 et 1960, les fameuses gaspésiennes. Au plus fort de la production, une cinquantaine d'employés y gagnent leur pain en bâtissant chalutiers, cordiers et crabiers. Ces artisans talentueux et expérimentés construisent également quelques patrouilleurs et ravitailleurs, ainsi qu'une réplique historique, **La Grande Hermine**.

Toutes les unités construites chez Davie Brothers Ltd le sont encore en bois et ce n'est qu'en 1968 que le chantier commence la production de coques en métal, notamment avec une petite série de voiliers de plaisance, une adaptation des Mason 33 que le chantier commercialise sous le nom de Davie 33. En 1981, le cordier de 60 pieds **Frederick C** est le dernier navire de pêche en bois lancé à Lévis. Devant l'impossibilité de se procurer du bois de qualité pour la construction navale, le chantier n'a d'autre choix que de se tourner vers l'acier et l'aluminium. Le hangar de construction bâti en 1961 est agrandi en 1981 pour se donner les moyens d'affronter la compétition de plus en plus féroce. Une quinzaine de bateaux de pêche en acier sortent des nouvelles installations et sont encore en service à ce jour.

Au cours de cette période de renouvellement de la flotte de pêche, le chantier passe en 1971 aux mains d'Agence Maritime inc., filiale de Logistec Corporation Ltd, une compagnie qui assure le transport de marchandises et de passagers entre

Montréal et Blanc-Sablon. Toutefois, le personnel de la direction demeure inchangé et poursuit ses activités dans Homestead, la maison familiale des Davie. Pour se conformer à la loi 101, le nom de l'entreprise est francisé en 1981 et devient alors Les Industries A. C. Davie inc., un hommage à l'immense contribution d'Allison Cufau de Davie à l'industrie maritime de Lévis.

Vers 1985, la raréfaction des ressources halieutiques dans le golfe du Saint-Laurent provoque des répercussions négatives dans

tous les chantiers maritimes québécois. En 1987, le chantier de Lévis passe entre de nouvelles mains qui tentent de lui donner un nouvel élan malgré la crise qui secoue la pêche commerciale. Les efforts seront vains, et l'entreprise renommée Équimer lance en 1989 le **Amstel**, un chalutier en acier de 65 pieds qui sera le dernier navire à quitter le chantier lévisien. Depuis ce jour, le traîneau du plan de halage, maintenant âgé de 180 ans, demeure immobile et ses chaînes reposent sur la vase de l'estran.



Le lieu historique A.C. Davie photographié l'été dernier. À droite la maison Homestead, au centre la forge récemment rénovée et à gauche l'ancienne écurie reconvertie en salle d'exposition.



Le plan de halage en 2012. Un projet de la Ville de Lévis propose sa remise en état dans le cadre d'un vaste projet de mise en valeur.

Michel Sacco

Michel Sacco

Le Lieu historique national du Canada du chantier A. C. Davie

Désigné Lieu historique national du Canada en 1990, le chantier désaffecté ainsi que les installations et les bâtiments encore présents sur place sont devenus propriété de la Ville de Lévis en 1994. En 2008, la corporation Les Compagnons du chantier maritime A.C. Davie s'est donné pour mandat de sauvegarder et de mettre en valeur ce site patrimonial, dernier témoin de la grande époque de la construction et de la réparation navale à Québec. Le Lieu historique A. C. Davie est ouvert au public de juin à septembre et présente des expositions et animations liés à l'histoire maritime locale.

Au fil des ans, 4 millions de dollars ont été investis pour acquérir les installations et remettre en état l'entrepôt, l'écurie, la forge et le bâtiment du treuil. La façade de Homestead, la maison familiale des Davie, a été complètement restaurée l'automne

dernier. La corporation Les Compagnons du Chantier A.C. Davie travaille maintenant sur un ambitieux projet de réfection des quais d'approche et du bassin d'attente afin de redonner aux infrastructures en rive leur physionomie des années 1950. Ce projet de restauration veut aussi remettre en l'état le plan de halage avec bers et rouleaux ainsi que

les lisses du parc d'entreposage. L'objectif ultime est de faire du site historique du chantier A. C. Davie un centre d'interprétation maritime de première importance. L'histoire qui a débuté en 1832 n'est peut-être pas complètement terminée...

www.acdavie.com

À propos de l'auteur

Jean-Pierre Charest, consultant maritime diplômé en architecture navale, passionné d'histoire maritime locale et peintre de marines, a été directeur adjoint des chantiers A.M.T. Marine inc. de Saint-Antoine-de-Tilly et Équimer inc. (A. C. Davie) à Lévis. Il est aujourd'hui vice-président de la corporation Les Compagnons du Chantier A. C. Davie.

Bibliographie

Au rythme des marées, Eileen Reid Marcil, McClelland & Stewart
On chantait «Charley-Man», Eileen Reid Marcil, Les Éditions GID

STATION NAUTIQUE RIVIÈRE RICHELIEU SUD - LAC CHAMPLAIN

Paradis des plaisanciers et des amateurs de sports nautiques!



SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU ET RÉGION



www.regiondesaint-jean-sur-richeleu.com | 1 888 781-9999

- Plongée, voilier, baignade, planche à voile, kayak, pêche et plus encore!
- Plus d'une quinzaine de marinas
- Attrails historiques et culturels
- Axe transfrontalier
- Pistes cyclables



Tourisme
SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU & Région