

# Le chantier maritime A.C. Davie, une richesse patrimoniale à Lévis

Jean-François Caron

Number 138, Summer 2019

À la découverte du patrimoine maritime

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/91609ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

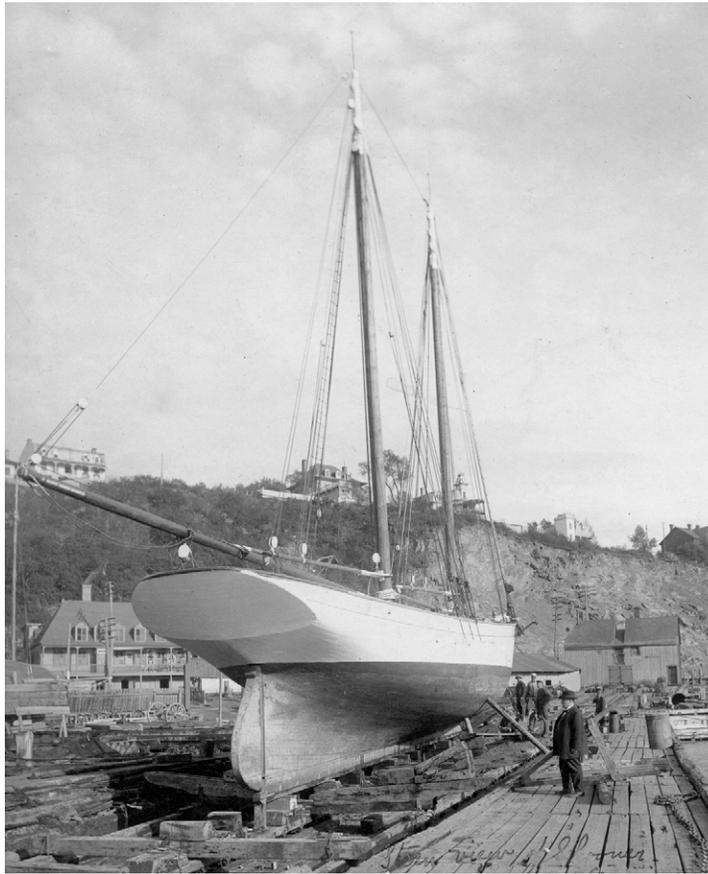
Cite this article

Caron, J.-F. (2019). Le chantier maritime A.C. Davie, une richesse patrimoniale à Lévis. *Cap-aux-Diamants*, (138), 12–16.

# LE CHANTIER MARITIME A.C. DAVIE, UNE RICHESSE PATRIMONIALE À LÉVIS

par Jean-François Caron

**E**n 1806, les guerres napoléoniennes battent leur plein. Elles opposent la France à son éternelle rivale l'Angleterre. En octobre 1805, le vice-amiral Horatio Nelson remporte la bataille de Trafalgar au cours de laquelle il anéantit quasiment la flotte française. La France n'étant plus une menace maritime face à la suprématie britannique, Napoléon décide d'imposer à l'Angleterre un blocus continental. Il veut ruiner son économie en empêchant ses navires de mouiller dans les ports de l'Empire français. La manœuvre se traduit par une baisse des exportations britanniques, par une augmentation du chômage et par des soulèvements populaires chez les Anglais. Le blocus napoléonien menace également la Grande-Bretagne là où on la croyait invincible. En effet, pour entretenir sa flotte et maintenir sa puissance navale, elle avait besoin de bois. Elle s'approvisionnait dans les ports de la mer Baltique, alors sous influence française.



Plan de halage vers 1906; en arrière-plan, à gauche, la maison Homestead. (Ville de Lévis, Secteur des archives privées, Fonds Joseph-Elzéar Bernier).

## LE CANADA COMME SOLUTION

C'est ainsi que, malgré la distance et les coûts de transport, l'Angleterre se tourne vers sa colonie nord-américaine qui regorge de forêts. Dès lors, le port de Québec connaît une expansion fulgurante. Les navires britanniques arrivent dans le Saint-Laurent chargés de pro-

duits manufacturés, de denrées de consommation et d'immigrants irlandais et ils font le voyage de retour chargés de bois équarri et d'espars. En marge de ce commerce inespéré, la construction navale prospère également puisqu'on a besoin de bateaux pour transporter tout ce bois. Tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, de l'anse Atkinson à Cap-Rouge jusqu'au secteur de la Petite-Rivière sur la rivière Saint-Charles, en passant par l'île d'Orléans et la rive sud, on verra défiler 54 chantiers navals qui procureront du travail à des milliers de charpentiers de vaisseau, calfats, voiliers, cordiers, pouliuers, gréeurs et autres corps de métier. On peut dire que 1854 a été l'âge d'or de la construction navale à Québec alors que le nombre de chantiers culmine à 27.

Avec la fin des tarifs préférentiels britanniques sur le bois canadien et l'avènement des coques d'acier, l'industrie va péricliter et les chantiers vont disparaître les uns après les autres. On considère que cette industrie meurt en 1893 à la suite de la construction du dernier grand voilier en bois, le *White Wings*. Néanmoins, certains chantiers vont s'adapter

et survivre. C'est le cas du chantier A.C. Davie de Lévis.

## LE CHANTIER DAVIE

C'est dans ce contexte qu'en 1811, George Taylor quitte l'Angleterre et débarque à Québec avec sa conjointe et sa fille unique, Elizabeth. Il supervise d'abord la construction de navires pour les marchands de bois Patterson, Dyke & Co. Toutefois, la guerre de 1812-1814 le force à aller travailler dans le Haut-Canada. À son retour à Québec, il ouvre un chantier naval à l'île d'Orléans. Par ailleurs, en 1821, le jeune capitaine anglais Allison Davie fait escale à Québec. Il n'a que 25 ans, mais il navigue depuis plusieurs années. Il avait d'ailleurs pris part aux guerres napoléoniennes en transportant des troupes britanniques en Méditerranée. Il rencontre Elizabeth Taylor et ils tombent amoureux. George Taylor consent au mariage, mais à la condition que Davie se fixe à Québec et s'associe à lui, puis que ses futurs rejetons portent le patronyme « Taylor » dans leurs prénoms. Le mariage est célébré en avril 1825 à Québec, à l'église presbytérienne St. Andrew.

Chose promise, chose due. Davie s'associe à son beau-père dans ses activités de construction navale. En 1827, ils louent un emplacement sur rivière Saint-Charles, au pied de la côte de la Canoterie, où ils déménagent leur chantier du « Trou Saint-Patrick » de l'île d'Orléans. Avec le commerce du bois, le trafic maritime s'est considérablement accru sur le Saint-Laurent; par conséquent, la demande en réparation navale a augmenté d'autant. Déjà à cette époque, on compte plusieurs chantiers sur les rives de Québec, mais un navire en construction ne laisse pas beaucoup de place aux activités de radoub, d'autant plus que celles-ci ne peuvent généralement pas attendre. De plus, à cette époque, seule la Canada Floating Dock est spécialisée dans ce domaine. En 1829, pour répondre à cette demande spécifique, Taylor et Davie décident de diversifier



La maison Homestead vers 1910. (Ville de Lévis, Secteur des archives privées, Fonds Paul Gourdeau).

leurs activités en ouvrant un nouveau chantier où seront concentrées les opérations de réparation navale. C'est ainsi qu'ils achètent un lot de grève sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le secteur de l'actuelle gare fluviale du traversier Québec-Lévis. George Taylor gèrera le chantier de Québec alors qu'Allison Davie s'occupera de celui de Lévis.

Pour réaliser les opérations de carénage et de radoub, les bateaux devaient être mis à sec. Pour ce faire, deux techniques étaient utilisées. La première

était à la portée de tous. À marée haute, on amenait le bateau près de la rive et à marée descendante, il s'échouait. On procédait alors le plus rapidement possible aux réparations, avant que l'eau ne remonte. Par ailleurs, les chantiers plus importants utilisaient plutôt une cale flottante. Il s'agissait d'un bassin en bois, muni d'une porte à l'une de ses extrémités. Submergée, cette cale flottait entre deux eaux. Une fois au large, un bateau pouvait y pénétrer. Elle était alors transportée vers la rive où elle s'échouait au



Hivernage de bateaux vers 1910. (Ville de Lévis, Secteur des archives privées, Fonds Paul Gourdeau).

jusant. Elle se vidait alors de son eau, elle était amarrée et lestée, et sa porte était fermée et calfatée. Le bateau pouvait ainsi demeurer au sec tout le temps qu'il fallait pour le réparer. Malgré leur efficacité relative, ces deux techniques étaient néanmoins dépendantes des marées.

En 1832, Allison Davie opte plutôt pour une méthode plus efficace. Il innove avec une nouvelle technique mise au point en Écosse en 1819, le *patent slip* ou plan de halage. Il s'agit de rails de métal reposant sur des supports de bois et descendant doucement vers l'eau. Un chariot, ou un ber, peut s'y déplacer. Une fois le ber submergé, on y aligne un bateau qui venait s'y déposer. Il est alors attaché au ber qui est hissé hors de l'eau par un treuil. Pour le protéger des marées, deux môles de bois remplis de pierres sont construits sur chacun de ses côtés; on érige également un quai. Enfin, pour loger la famille ainsi que le bureau, on bâtit une imposante résidence que l'on surnomme Homestead. Dès 1833, le chantier est complet et opérationnel. Allison Davie aura à peine le temps de

profiter de ses nouvelles installations puisqu'en juin 1836, il se noie. Il venait d'avoir 40 ans. Sa veuve se retrouve avec huit bouches à nourrir. Loin de s'apitoyer sur son sort, elle continue l'association avec son père en prenant la direction du chantier et en poursuivant les activités de l'entreprise.

Elizabeth Taylor gère le chantier de Lévis jusqu'en 1850 alors qu'elle passe la main à son fils aîné George Taylor Davie. Né en 1828, il a fait son apprentissage au chantier naval du réputé John Munn de Saint-Roch où il devient par la suite contremaître. C'est donc avec une bonne expérience qu'il revient au chantier familial prendre la relève de sa mère. À peine a-t-il pris les rênes de l'entreprise qu'il en diversifie les activités en y ajoutant la construction navale. De plus, il achète des épaves auprès des compagnies d'assurances. Une fois réparées, elles sont revendues. Ces nouvelles activités nécessitent la construction d'installations plus adéquates. Par conséquent, en 1850, il acquiert une cale flottante et, pour la maintenir en place, il construit un bloc d'amarrage au large

du plan de halage. Entre 1853 et 1867, il construit quelques bâtiments destinés à diverses fonctions. En 1872, il fait l'acquisition d'une deuxième cale flottante et il construit une écurie près de la résidence. Au cours des années subséquentes, il se procure un remorqueur et il se lance dans les opérations de sauvetage maritime.

Elizabeth Taylor décède le 10 octobre 1860. Ses sept enfants héritent alors conjointement de l'entreprise familiale. En 1863, les quatre frères achètent les parts de leurs sœurs, puis plus tard, George Taylor acquiert celles de ses frères. C'est ainsi qu'à compter de 1870, il devient l'unique propriétaire du chantier. Au début des années 1880, on retrouve de plus en plus de navires d'acier sur le fleuve et ils sont de plus en plus gros. Les cales flottantes de Davie sont devenues trop petites pour répondre à la demande; ses installations de Lévis sont obsolètes. C'est alors que le gouvernement fédéral construit la cale sèche Lorne à Lauzon. L'emplacement choisi est voisin d'une terre appartenant à sa belle-mère, Mary Patton. Au même



La maison Homestead aujourd'hui. (Ville de Lévis).

moment, une bande de terre traversant son chantier de Lévis est expropriée pour permettre le passage du chemin de fer de l'Intercolonial. Avec l'indemnité reçue, Davie achète la terre de sa belle-mère et il y aménage un nouveau chantier. En 1886, on retrouve donc le chantier George T. Davie de Lauzon, moderne et bien équipé pour la construction de navires en acier, et celui de Lévis où se concentrent les activités de réparation des petits navires. Au cours de cette période, l'économie tourne au ralenti et plusieurs chantiers de la rive sud ferment leurs portes. Néanmoins, en 1897, George Taylor lègue à ses trois fils une entreprise tout à fait viable qui devient alors la Geo. T. Davie & Sons. Les frères Davie s'occuperont toujours

de réparation maritime et de sauvetage. Néanmoins, ils se lancent dans une nouvelle activité, celle du remisage d'hiver. Pour répondre à cette nouvelle demande, ils font installer un plan horizontal de part et d'autre du plan de halage. Ainsi, on remonte les navires et, à l'aide d'un réseau de rails, on les déplace perpendiculairement sur le plan horizontal. Grâce à ce système, on peut mettre à l'abri un grand nombre de navires. Le chantier deviendra très actif durant la Deuxième Guerre mondiale, mais par la suite, conjuguées à la disparition graduelle des goélettes de bois du Saint-Laurent, les activités du chantier vont grandement ralentir et plusieurs installations seront laissées à l'abandon.

En 1914, les frères Davie vendent leur chantier de Lauzon à l'avocat montréalais Charles A. Barnard. Regrettent-ils leur geste? Peut-être puisqu'en 1929, ils en ouvrent un second, voisin du précédent. On l'appellera le « Petit Chantier » pour le distinguer de l'autre, le « Gros Chantier ». Ces deux chantiers deviendront, au bout d'une chaîne de propriétaires et de nombreuses réorganisations, l'actuel Chantier Davie Canada inc.

Quant au chantier de Lévis, il était devenu la Davie's Brothers en 1929. En 1951, le dernier des trois frères meurt. Le chantier passe alors aux mains de Paul Gourdeau, comptable de l'entreprise. Pour le relancer, il entreprend la construction de bateaux de pêche en



Entrée de l'exposition actuellement présentée sur le site. (Ville de Lévis).

bois, dont les « Gaspésiennes »; 50 spécimens de ces fameux bateaux seront lancés. En 1971, Logistec Corporation Ltd se porte acquéresse du chantier et le renomme Entreprises A.C. Davie en souvenir d'Allison Cufaude, le dernier des Davie à avoir dirigé l'entreprise familiale. Finalement, en 1987, *Équimer* en sera propriétaire jusqu'à sa fermeture définitive en 1989.

### DU SITE INDUSTRIEL AU LIEU PATRIMONIAL

Bien qu'en 1887 le chantier A.C. Davie ait été séparé en deux lots pour permettre le passage du chemin de fer, puis de la rue Saint-Laurent, lors de sa fermeture en 1989, il avait conservé ses principales infrastructures qui constituaient autant de ressources patrimoniales uniques. C'est pourquoi, dès l'année suivante, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada le désigne pour son importance historique et architectu-

rale nationale, notamment parce qu'il a été « un témoin privilégié de l'histoire de la construction navale au Canada par l'ancienneté, la diversité et la durée de ses activités et par les innovations techniques qui y ont vu le jour ». Et c'est sans compter ses nombreuses ressources archéologiques. En 1994, la Ville de Lévis fait l'acquisition du site. On enroche alors les môles et le plan incliné pour les protéger des glaces et des marées. De plus, les bâtiments sont stabilisés. On y commémore désormais l'histoire de la construction navale à Lévis ainsi que la famille Davie. On y offre des animations, des expositions thématiques, des visites commentées, des conférences et on y présente de nombreux artefacts. Visiter le vieux chantier A.C. Davie, c'est faire une incursion dans le Lévis industriel des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles.

**Jean-François Caron est historien. L'auteur tient à remercier l'équipe**

**du patrimoine du Service des arts et de la culture de la Ville de Lévis pour leurs judicieux conseils.**

#### Pour en savoir plus :

Énoncé d'intégrité commémorative du lieu historique national du Canada du Chantier Davie (Lévis, Québec). Parcs Canada, Unité de gestion de Québec, 2003, 37 p.

Urbanex et al., « Aperçu historique » in *Conservation et mise en valeur du chantier A.C. Davie*, vol. 2, Rapport de conservation. Mars 1993, p. 21-103.

Eileen Marcil Reid. *Au rythme des marées : l'histoire des chantiers maritimes Davie*. Toronto, M&S, 1997, 603 p.

Eileen Marcil Reid. *On chantait « Charley-Man »*. La construction des grands voiliers à Québec de 1763 à 1893. Québec, Les Éditions GID, 2000, 468 p.

Voir également : <https://www.acdavia.com/>