

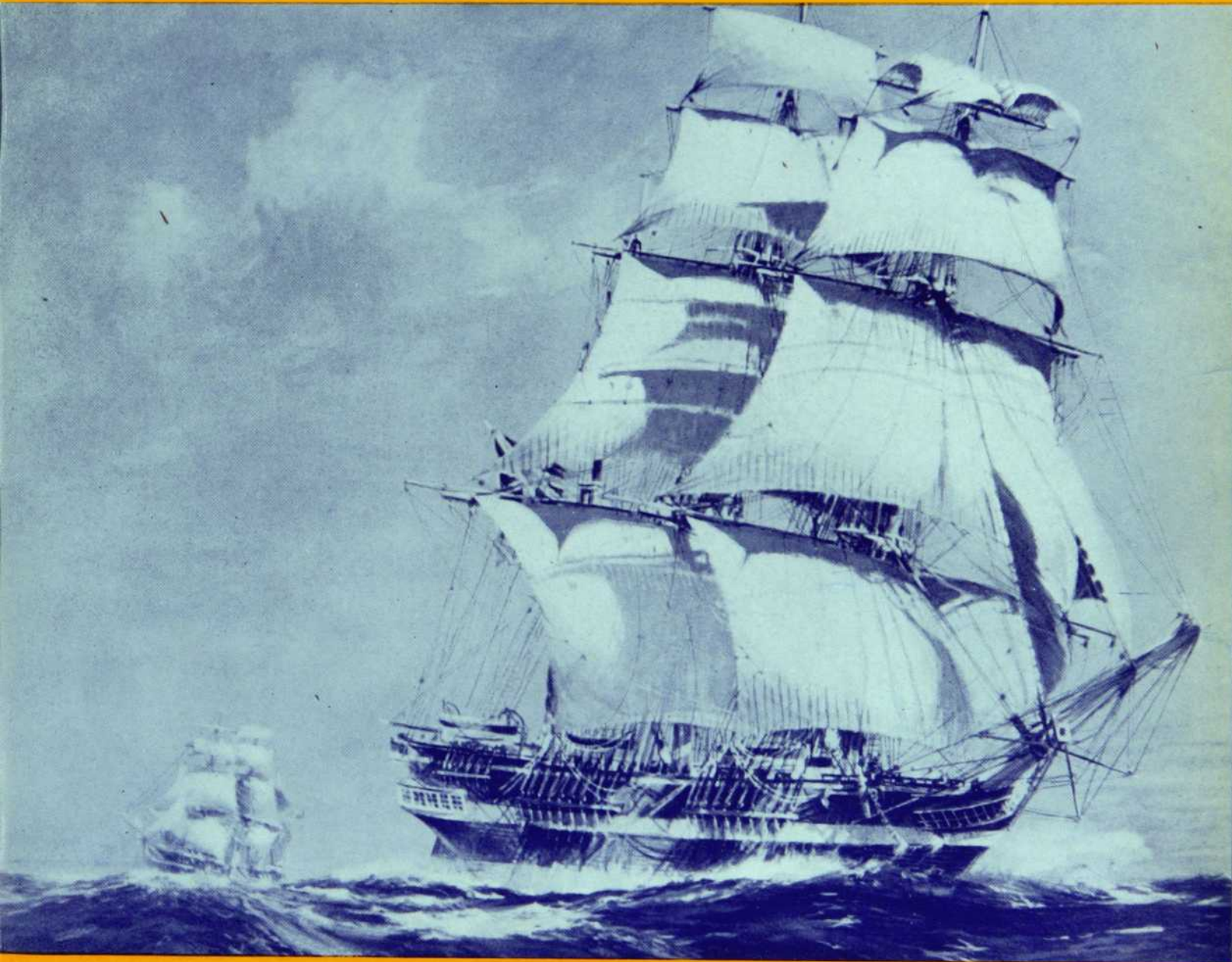
# Revue du Québec INDUSTRIEL

Vol. V

La construction des bateaux au pays de Québec

No 1

NORTHERN ELECTRIC COMPANY LIMITED



*Un beau type de voilier océanique tel qu'on en construisait à Québec au siècle dernier.*

PUBLIÉE PAR LA

Compagnie *Northern Electric* Limitée

MONTREAL

Québec

Trois-Rivières

Sherbrooke



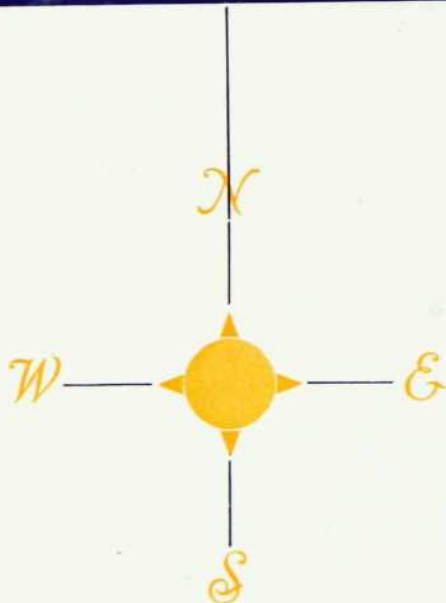
La construction du "Royal William", vers 1830, fut un événement dans les annales maritimes du Québec. On voit ici la foule, réunie au bord du fleuve, saluant au passage le grand vapeur. (d'après une peinture de Sherritt Scott).


## Avant-propos

La construction des navires dans notre province remonte pratiquement à l'époque où les premiers explorateurs pénétrèrent dans le St-Laurent, à la recherche de terres nouvelles. Ces hommes, qui devaient établir des bases afin de pouvoir pousser plus loin leurs découvertes, comprirent bientôt qu'il leur faudrait construire ici même des bateaux mieux adaptés à la navigation sur nos cours d'eau que ceux dont ils étaient déjà pourvus. Et c'est ainsi que naquit une industrie qui s'est développée graduellement au cours de notre histoire et dont les traditions se sont perpétuées jusqu'à nous.

Ce numéro de LA REVUE porte donc sur la construction des bateaux et sur l'œuvre des artisans habiles qui surent maintenir le prestige du Québec dans ce domaine. Nous espérons que la lecture de ces articles, qui décrivent les progrès de la construction navale depuis les débuts de la colonie jusqu'à nos jours, vous aidera à vous faire une idée plus juste de l'importance du rôle joué par cette industrie dans le développement de notre province.

*Paul F. Sicé*  
Président.



 DANS un pays où les chemins étaient les rivières et le bois la principale ressource naturelle, l'idée devait venir naturellement aux premiers colons de la Nouvelle-France de construire des vaisseaux.

D'autre part, faute de main-d'œuvre expérimentée et de certains matériaux, il fallut se contenter au début de simples barques ou de petits bateaux, utiles soit pour la pêche, soit pour la guerre contre les Iroquois, soit encore pour le service des vivres.

Telles furent la "gaillarde chaloupe" du Père Massé à Port-Royal, en 1613, et la barque de Champlain, à l'Abitation de Québec, en 1628, toutes deux bâties sous le coup de la nécessité par des amateurs, avec des moyens de fortune.



Vieille gravure montrant le port de Québec sous le régime français. Nombre de voiliers sont en évidence au premier plan.

## Les constructions navales au Canada sous le régime français

Bientôt cependant, avec le peuplement et la mise en valeur de la colonie, on reconnut que l'abondance et la variété des bois permettraient d'entreprendre des constructions beaucoup plus ambitieuses. Bonne nouvelle pour le roi Louis XIV et son ministre, Colbert, qui désiraient augmenter la puissance maritime de la France et qui devaient acheter le bois des pays étrangers.

Aussi, lorsque l'intendant Talon passa au Canada, il avait instruction de préparer les voies à l'établissement d'ateliers de marine, d'exciter les habitants à construire des navires pour leur compte, enfin d'empêcher l'abatage des espèces forestières propres à ces ouvrages.

Animateur et réalisateur de premier ordre, Talon, passé dans la Nouvelle-France en 1665, s'empressa d'exécuter les volontés de son maître. Donnant l'exemple, il se mit à la recherche des bois dont il avait besoin pour construire un navire de 200 tonneaux. Bien plus, il consacra à l'entreprise 2,000 écus de son argent personnel. En même temps, il faisait publier plusieurs ordonnances pour la conservation des chênes, ormes, hêtres, merisiers.

De retour d'un voyage en France où il était allé rendre compte de sa mission et prendre de nouveaux ordres, l'intendant, pourvu d'un subside de 40,000 livres, faisait commencer sur la rivière Saint-Charles un vaisseau de 400 tonneaux et il se disposait à en construire un autre de 800 tonneaux.

L'expérience avait révélé que la colonie n'avait pas encore, malgré de sensibles progrès, atteint un déve-

loppement économique suffisant pour que l'industrie navale pût se pratiquer sur une haute échelle. La main-d'œuvre était rare et coûteuse. De plus, il fallait tirer de France nombre de matériaux et d'agrès qui ne se fabriquaient pas au pays.

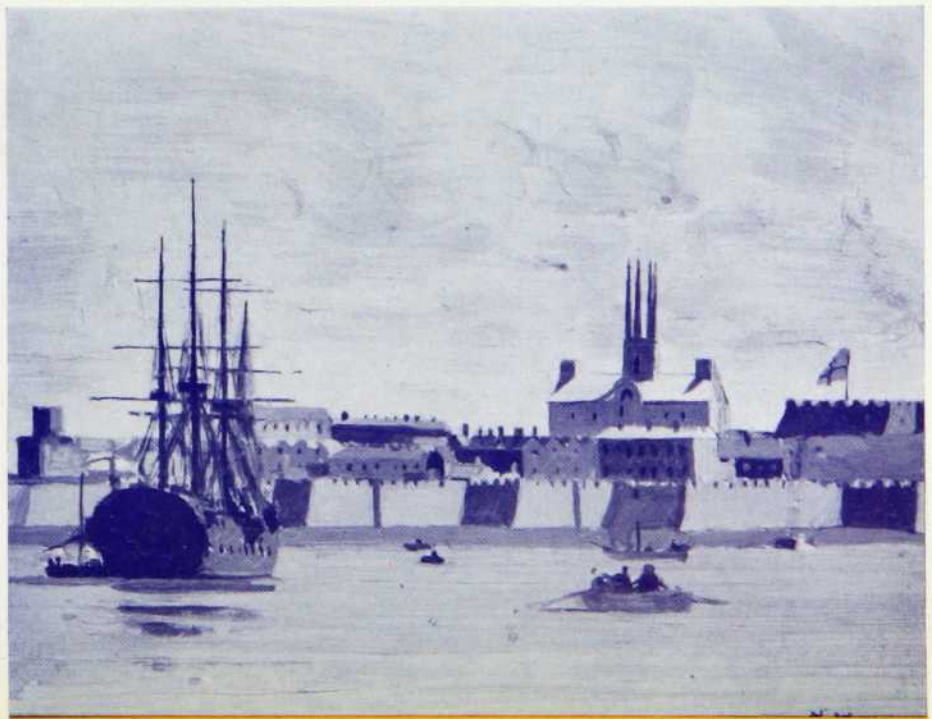
Vers le début du 18<sup>e</sup> siècle, le gouverneur, M. de Beauharnois, et l'intendant, Raudot, fils, firent de nouvelles démarches pour rétablir l'industrie navale au Canada, alléguant le cas de la Nouvelle-Angleterre où cette industrie était florissante. Mais les autorités françaises ne se décidèrent pas. Tout au plus

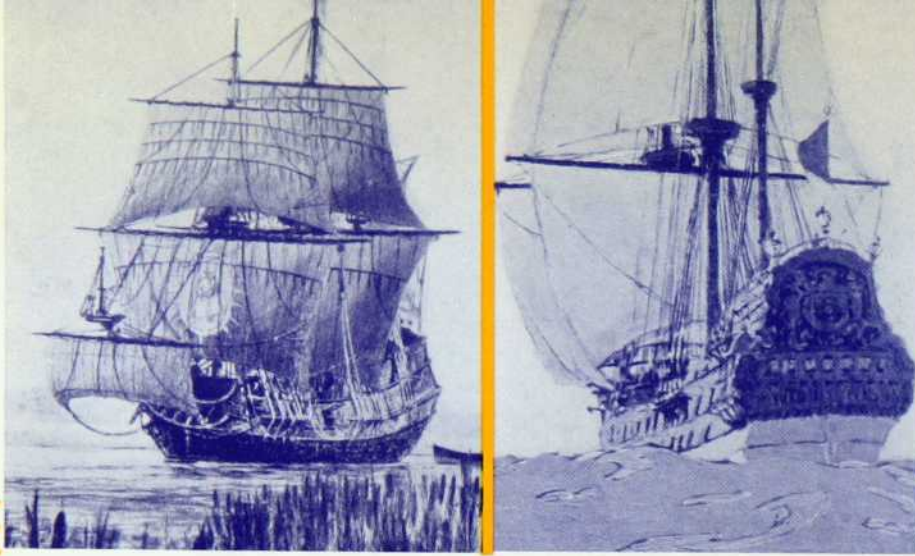
par Noël Fauteux

résolurent-elles d'accorder des primes ou gratifications aux particuliers de la colonie qui construiraient pour eux.

Il y en avait quelques-uns qui faisaient preuve d'une belle activité. Ainsi, le capitaine du port de Québec, M. Prat, alliés avec deux marchands, les sieurs Duplessis et Fornel, construisaient en 1712 à l'Anse des Mères, au bas du cap Diamant, un vaisseau de guerre de 400 tonneaux, capable de recevoir 36 canons, et pour lequel on avait employé les

Le port de Montréal vers 1760. Reconstitution, par l'artiste Norman Wilkinson, d'après d'anciens documents.





*Le "Griffon", grand voilier construit par La Salle sur les Grands Lacs au dix-septième siècle. Il se perdit corps et biens avec une cargaison de fourrures.*

*Type de voilier français en usage au dix-septième siècle sur la route de la Nouvelle-France. C'était des bateaux solides mais peu rapides.*

chênes de la seigneurie de Linetôt, entre Béacancour et Gentilly. Onze ans plus tard, sous la direction du même Prat, sortaient du chantier de Québec deux vaisseaux de guerre et six bâtiments marchands. En 1713 également, les sieurs Lamarque et Gamelin en avaient bâti deux dans l'île de Montréal. On construisait aussi du côté de l'Acadie.

Autour de 1740, sur les instances de l'intendant Hocquart, surnommé le père de l'industrie navale au Canada, le roi se déterminait enfin à ouvrir un chantier maritime à Québec. Les circonstances étaient devenues plus favorables. On avait découvert plusieurs belles chenaies et pinières tandis que l'on s'occupait d'exploiter le fer de la région du Saint-Maurice. Avec des charpentiers experts qui seraient envoyés de France et un sous-constructeur pour les diriger, l'entreprise avait de meilleures chances de succès.

A la fin de septembre 1739, le sieur Levasseur inaugurait les constructions navales pour le roi à Québec par une flûte de 500 tonneaux dont l'abbé Lepage, curé et seigneur de Terrebonne, M. de Bleury et Baron

avaient fourni le bois, et qui devait porter le nom de "Le Canada." Sans attendre que ce premier navire fût terminé, le roi donnait des ordres pour qu'on construisît un second navire, "Le Caribou", cette fois, de 700 tonneaux. Les charpentiers royaux allèrent à Sorel, à Chambly, à l'Île Jésus, au lac des Deux-Montagnes et jusque dans la seigneurie d'Argenteuil pour trouver le bois nécessaire.

Bref, l'affaire allait si bien qu'il fallut agrandir le chantier de la rivière Saint-Charles. On augmenta l'étendue de la digue à même les terrains voisins, on élargit l'endroit où se trouvait la cale et on abaissa la cale elle-même pour qu'elle fût au niveau de l'eau. Enfin, on aménagea deux éperons à l'ancien quai. Toutes améliorations qui devaient assurer aux navires une sécurité égale à celle qu'offrait le port de La Rochelle. Ainsi installés, les constructeurs bâtirent successivement une frégate, le "Castor," de 26 canons, et un quatrième vaisseau, le "Saint-Laurent," de 60 canons, commandé par le roi.

En France, ces navires furent jugés

de bonne facture, quoiqu'on trouvât qu'ils coûtaient très cher. L'intendant s'en excusait en disant que l'industrie débutait et qu'on ferait mieux au fur et à mesure que les ouvriers deviendraient plus expérimentés. Le coût baisserait aussi maintenant qu'il était possible d'utiliser l'épinette au lieu de n'employer que du chêne. Mais les agrandissements au chantier de la digue du Palais ne suffisaient pas et on serait obligé d'en construire un nouveau au Cûl de Sac. Le ministre approuva et les constructions se poursuivirent avec plus d'activité que jamais, sous les ordres de Levasseur, décoré du titre de chef constructeur en récompense de ses services.

Malheureusement, le premier navire construit au chantier de la Basse-Ville, l'"Original," de 72 canons, le plus considérable auquel on s'était attaqué jusque-là, périt au cours de son lancement. Par suite d'une fausse manœuvre, il rompit ses amarres et partit trop tôt, de sorte qu'il "prit un tour de rein" et alla se crever sur un banc de rocher. Le navire, dans lequel on avait utilisé les fers des Forges de Saint-Maurice pour les courbes, était complètement fini et même peint. On le comprend, la nouvelle de cet accident produisit la plus mauvaise impression en France.

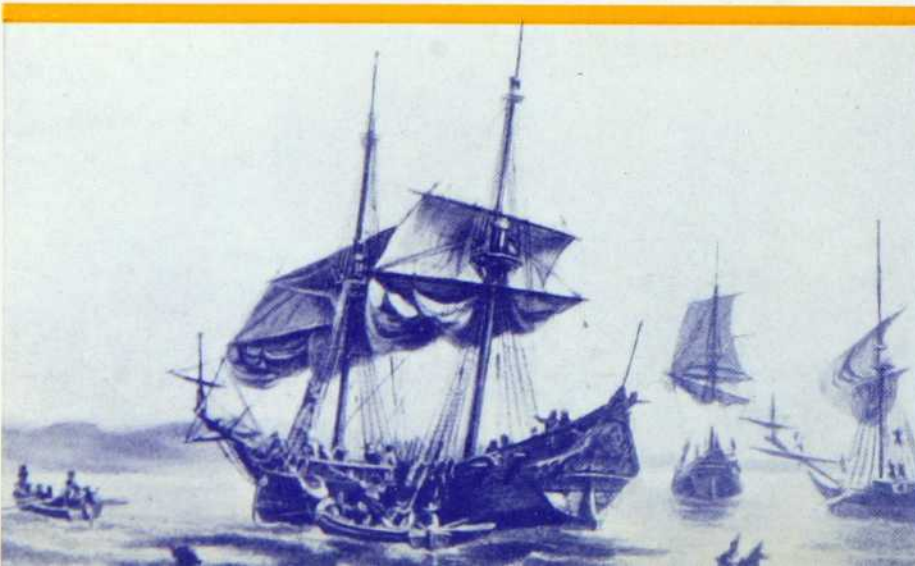
Sans compter qu'il était venu aux oreilles du roi que l'entente ne régnait pas entre ceux qui étaient chargés d'assurer le succès des constructions navales. Déjà l'ingénieur, M. de Léry, avait eu maille à partir avec Levasseur au sujet du site du nouveau chantier. Et, cette fois, c'étaient le gouverneur Duquesne et l'intendant Bigot eux-mêmes qui se montraient jaloux de l'autorité du maître constructeur et qui ne manquaient aucune occasion de le mettre en mauvaise posture à la Cour. Enfin, il y avait certains abus dont on avait entendu parler outre-mer: des particuliers se servaient des ouvriers et des matériaux du roi pour bâtir leurs propres vaisseaux.

Ces causes, jointes à la cherté des constructions canadiennes, firent que Sa Majesté renonça au projet de maintenir une industrie navale sur les bords du Saint-Laurent. Elle faisait écrire par son ministre à Vaudreuil et à Bigot, en juillet 1755: "L'intention du roi est toujours de ne point entreprendre de nouvelles constructions de vaisseaux au Canada." Levasseur passa en France afin de se justifier des reproches formulés contre lui et pour expliquer dans quelles conditions défavorables il avait construit les navires sortis des chantiers de Québec. Rien n'y fit.

Tout ce qu'on permit à Levasseur

*Suite à la page 11.*

*La flotte de Jacques Cartier, en 1535, comprenait trois navires: la "Grande Hermine", la "Petite Hermine" et l'"Emérillon". Ce furent là les premiers voiliers à remonter le fleuve St-Laurent.*






Deux anciennes photos du port de Québec; celle du haut, prise vers 1895, fait déjà voir le premier Château Frontenac et, sur le fleuve, le paquebot "Parisian" de la ligne Allan; celle du bas fut prise vers 1870. On aperçoit plusieurs voiliers à l'ancre.



## Construction des navires à Québec

par Marius Barbeau

 LA construction des navires fut une des premières industries sur le Saint-Laurent, et le plus ancien chantier qui en relevait était situé devant le Palais de l'Intendant, au pied de la côte du Palais, à l'embouchure de la rivière Saint-Charles. Du long quai de ce chantier, pendant la période française, on aurait pu apercevoir le lieu où Jacques Cartier, un peu plus haut sur la rivière, avait d'abord mouillé ses trois navires — la Grande Hermine, la Petite Hermine et l'Emérillon —, et les avait ensuite échoués pour l'hiver.

Les communications étant transocéaniques et fluviales et le bois de construction ne manquant pas sur place, il est probable que la construction des navires et des barques n'aurait pas tardé à commencer au Canada si l'entreprise de colonisation de Jacques Cartier n'avait sombré dans la désillusion.

Établis pendant le régime français, les chantiers de construction de la rivière Saint-Charles — dont M. Jean-Noël Fauteux nous a parlé — durent rester inactifs pendant quelque temps après la Conquête. On y construisit, en 1797, six vaisseaux: quatre navires et deux bricks. Ils ne devaient pas

être les premiers; mais l'enregistrement officiel semble ne pas avoir été initié avant cette date.

L'industrie de la construction des navires, des bricks, des brigantins, des barques et des goélettes, devint bientôt très importante vers la fin du dix-huitième siècle. Elle s'accrut de 1797 à 1854, se maintint à son apogée pendant dix ans, puis déclina jusqu'en 1877, et tomba à peu de choses jusqu'en 1896, où elle s'éteignit tout à fait. Elle connut son âge d'or, comme le disait un ancien constructeur — Narcisse Rosa, de 1850 à 1854. Et dans ses heures d'expansion, lors d'un essai passager en gigantisme, elle dut se déverser, faute d'espace et d'eaux profondes, à d'autres rives plus accommodantes: le Foulon ou Cap-Blanc, l'Anse-du-Fort et la Pointe-Lévy.

L'histoire de ces chantiers aurait de l'importance; elle se rattache au commerce maritime et aux relations mondiales; elle explique l'origine à Québec du commerce du bois et de certaines familles notables qui s'y relient; elle comprend aussi une évolution particulière de notre industrie

*Intéressante photo de l'Anse au Foulon prise vers 1860. Flottant sur l'eau, les trains de bois carré que des bateaux à voile transportaient en Angleterre.*

et de ses contacts avec l'étranger. Mais on a négligé de l'étudier sur place, et il est maintenant trop tard pour en reconstituer toute la physiologie. Il ne nous reste plus qu'à se servir de quelques souvenirs d'anciens ouvriers et de documents épars, mais surtout d'un opuscule précieux que Narcisse Rosa, un constructeur émérite, a publié à Québec, en 1897, et qui s'intitule *La Construction des Navires à Québec et ses environs*.

De vieux artisans — charpentiers et menuisiers de navires — parlent encore des chantiers de la rivière Saint-Charles, de l'île d'Orléans, du Foulon, et de Lauzon. J'en ai moi-même consulté plusieurs, dont la mémoire débordait de souvenirs.

Parmi les derniers survivants, il y avait encore à Québec, en 1925, Joseph-Alphonse Auger, de 81 ans; et ses anciens compagnons, François-Xavier Ratté, de 90 ans; Carrière et Marquis, d'environ 80 ans, tous deux de Lauzon. Un autre, Jean-Baptiste Côté, y était sculpteur de grandes figurines (figure-heads) pour la proue des navires. Lorsque, un beau jour, il y a plus de cinquante ans, il se vit sans ouvrage, comme bien d'autres; il s'écria: "Je suis un homme fini!" Il n'y avait plus pour lui de navires





Un rapide voilier du type "clipper" comme on en vit souvent à Québec vers le milieu du siècle dernier. Ces bateaux, grâce à leur voilure immense, pouvaient atteindre une vitesse remarquable.

à décorer. Mais il se mit à sculpter des sujets religieux de toutes sortes pour les églises; et il devint par la suite un de nos meilleurs sculpteurs de statues et de hauts-reliefs.

Auger était charpentier de navire, même, architecte naval. Ce qu'il disait de lui-même s'applique à bien d'autres. Prenons-le comme exemple.

"Pour être classé charpentier de navire", raconte-t-il, "il fallait sept ans d'apprentissage. C'était une profession, du temps de mon père. Il fallait obtenir son certificat, avant de retirer son plein salaire.

"Pour commencer, j'ai travaillé dans l'entrepont d'un navire, où j'appris l'équarrissage" (il dit "les équarrages"). "Il s'agissait de prendre les mesures avec une fausse équerre. Je travaillai, plus tard, sur le pont du navire, dans les hauts. A l'âge de vingt ans, je commençai à gagner un salaire.

"Du temps de mon père, il y avait des règlements de métier pour les charpentiers de navire, aussi des certificats. Mais ça s'est terminé avant mon temps. Il y avait encore cinq ou six charpentiers réguliers qui avaient leur certificat. La spécialité de mon père était de border les bâtiments, c'est-à-dire, de faire les dehors du bâtiment — les *galfeter* et finir la couche en dehors.

"A trente ans, je construisis des yachts, par exemple, le *Faucon*, qui avait 30 pieds de quille — le modèle est ici conservé; ensuite, le *Vesper* qui avait 45 pieds de quille, pour Lindsay Rowell, d'Arnprior, Ontario. La *Vigie*, goélette des pilotes, vint ensuite. A la Davie Shipbuilding, de Lauzon, je construisis, pour le gouvernement français, pendant la grande guerre, cinquante petits bâtiments en bois (drifters), de 95 pieds de longueur. La compagnie avait les contrats, et j'exécutais les plans, qui venaient de New-York. Les char-

pentiers de navires étaient devenus très rares — ça fait près de cinquante ans qu'on ne construit plus de navires en bois. Il n'en reste plus que quatre de mon temps, un ou deux à Lévis, François Ratté, de 90 ans; Carrière de Lévis, qui travaillait avec moi à Lauzon — maintenant de 80 ans; et Marquis, encore plus âgé, aussi de Lauzon."

La rivière Saint-Charles était le centre de la construction navale aux environs de Québec. Il s'y trouvait, du temps du "père" Auger, quatorze chantiers de construction, échelonnés des deux côtés de la rivière, depuis l'Hôpital-Général en remontant jusqu'au-delà de la Maison des Américains.

"Ramer", dit le "père" Auger, "c'était frapper le bélier, quand on bâtissait un navire. On chantait des chansons pour donner le mouvement au bélier (une grosse pièce de bois qui servait de marteau). Trois de ces chansons étaient: les "Rames", "N'en voilà une" et la "Charly Mann". Les seules paroles de la chanson des "Rames" étaient: "Ah! les rames, ah! les rames, les rames, les rames, les rameaux..." On s'en servait pour *botter* (frapper) un morceau de bois, sur les navires. Quand on avait un cinq ou six pouces qui ne voulait pas marcher, on appelait une bande d'hommes avec une rame pesante, et la chanson leur donnait le mouvement."

Les anciens chantiers de construction de navires, sauf ceux de Saint-Laurent à l'île d'Orléans, ont maintenant disparu. Mais il restait encore, il y a quelques années, sur la rivière Saint-Charles, une ruine de l'ancien temps, qui était comme un fantôme: la Maison des Américains, qu'on nommait encore la "Maison hantée". Il y en a, à Québec, qui s'intéressent aux souvenirs et aux légendes qui s'y rattachent.

Le passé de cette ruine notoire est romanesque et nébuleux, un peu d'ailleurs comme celui de la construction des navires à Québec. Les derniers propriétaires, avant le feu qui détruisit tout sauf ses murs, étaient les associés américains et constructeurs de navires Warner et McKay. C'est pourquoi elle a gardé le nom de Maison des Américains, qui n'est pas son premier.

Un autre aperçu authentique, mais anonyme, des chantiers de la rivière Saint-Charles doit venir de la plume de Jean-Baptiste Côté, sculpteur, au faubourg de Saint-Roch à Québec. On le retrouve dans la livraison du 19 mai 1866 de *L'Electeur* (Côté collaborait à cette revue et lui fournissait d'amusantes caricatures gravées sur bois). Raconte ce chroniqueur qui s'y entendait, puisqu'il vivait dans le voisinage et qu'il sculptait des figurines pour la proue des navires:

"C'était un des jours de la semaine dernière... Mes pas hasardés me conduisirent aux chantiers de messieurs Rosa... Nous eûmes là l'honneur de serrer la main à un fils de la France... Cet homme... fait honneur à la maison qu'il représente ici; et il n'est pas peu secondé par messieurs Rosa, jeunes gens de mérite qui sont déjà possesseurs d'une jolie fortune. Nous avons admiré dans ce chantier huit magnifiques vaisseaux en voie de construction..."

"Vis-à-vis le chantier de ces messieurs je vois trois vaisseaux appartenant à la société Valin & Dugal... Nous devons faire remarquer que M. Valin a fait un apprentissage régulier

Statue en bois de l'empereur Napoléon qui servit autrefois de figure de l'avant sur quelque voilier canadien.



lier et qu'il a travaillé très jeune dans le chantier...

"À gauche, je vis deux autres vaisseaux aux proportions admirables; j'appris qu'ils appartenaient à Ed. Sewell, compatriotes anglais très énergique.

"Voisin de M. Sewell est le chantier de la société des ouvriers qui, grâce à M. Laurent Leclerc et à M. Bonhomme, le secrétaire, est aujourd'hui en voie de prospérité...

"Un peu plus derrière l'hôpital marin on aperçoit le nouveau chantier de MM. Lachance et Cauchon; ce dernier est le frère de l'honorable M. Cauchon. Ces MM. ont commencé l'automne dernier deux navires, dont l'un est construit pour le compte de M. Michon, marchand de fer de cette ville...

"Je laissai mon regard suivre les caprices de la petite rivière Saint-Charles et, quelques moments après, j'avais un nom de plus à ajouter au catalogue de mes admirations. Je veux parler de M. Gingras. Ce monsieur est le vétéran des constructeurs; depuis trente ans il n'a cessé de construire. Dans ce chantier on construit régulièrement six vaisseaux par année: dans le moment, il y en a déjà cinq sur chantier.

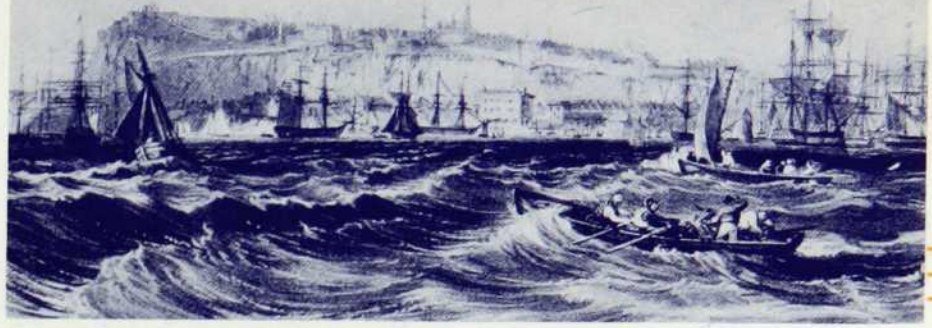
"Au nord de la rivière, il y a le chantier de M. Samson, où l'on construit deux magnifiques vaisseaux. Ce monsieur est estimé, et il le mérite par sa haute probité et son désintéressement.

"Voilà... les réflexions bonnes et mauvaises qui me vinrent à l'esprit en admirant le beau panorama qui se développe à nos regards quand nous sommes dans le chantier de messieurs Rosa..."

A ce compte-rendu datant de 1866, Narcisse Rosa, ancien constructeur lui-même, ajouta plus tard de mémoire — en 1897 — un petit croquis pris sur le vif.

"La construction des navires en bois" est une chose du passé!" écrit-il dans son opuscule. "Cependant j'aime encore à me rappeler ce bon vieux temps où l'ouvrier ruisselant de sueurs travaillait à monter un navire avec le même entrain et la même gaieté qu'il en aurait mis à bâtir son propre foyer. Cette bonne humeur n'avait pas de bornes lorsqu'il fallait transporter à force de bras les pièces, soit de la quille, de l'étrave ou de l'étambot. Alors avait lieu un concert. Si les pièces n'étaient pas trop lourdes, une des meilleures voix entonnait une chanson et toutes les autres répondaient en chœur. Si la pièce de bois était très lourde, on chantait "Charley-Man".

"Qui n'a entendu, sans se sentir ému..., chanter le "Charley-Man"



Vue du port de Québec vers 1830. Il y régnait alors une très grande activité et de nombreux bateaux à voiles couvraient littéralement le fleuve devant la ville.

par ces voix graves et sonores dont les sons allaient se perdre dans le bruit de la vague? On sentait que sous l'écorce rude de l'ouvrier, il y avait le cœur du brave et honnête travailleur. Souvent les mères se rendaient, le soir, avec leurs enfants aux abords du chantier pour entendre chanter le "Charley-Man".

Au lancement d'un vaisseau, avant l'établissement de la température, en 1841, il était d'usage, le matin de la mise à l'eau du navire, de donner trois verres de spiritueux aux ouvriers: un en arrivant, un deuxième vers le milieu de l'ouvrage, et le troisième avant le lancement, c'est-à-dire avant d'ôter les billots placés sous la quille. Le contremaître donnait d'abord l'ordre d'enlever les clefs retenant le navire. Celui-ci, libéré, descendait sur les lisses et coulait sur l'eau. Alors les ouvriers faisaient retentir les airs de hourras, et ils se rendaient à une table servie sur le chantier même pour y savourer le fromage assaisonné d'un peu de bière et de propos joyeux.

Souvent on baptisait le navire et on lui donnait un parrain et une marraine. Pour cette cérémonie, on attachait une bouteille de vin à l'avant du navire, et lorsque tout était prêt pour le lancement, la marraine s'emparait de la bouteille et la lançait pour la casser sur le navire, lorsque celui-ci commençait à glisser dans son lit. Si la bouteille n'était pas cassée, les ouvriers sur le navire, eux, ne manquaient pas d'en faire sauter le bouchon et c'est ainsi que le navire commençait sa carrière.

Au temps où, avant 1825, l'espace et la profondeur de l'eau pour le lancement des navires, ne suffisaient plus sur la rivière Saint-Charles, on ouvrit de nouveaux chantiers au Foulon — entre le Cap-Blanc et la Pointe-à-Puisseaux (Sillery), et à l'Anse-du-Fort, sur la pointe occi-

dentale de l'île d'Orléans. Ainsi, c'est aux chantiers de M. Black, au Cap-Blanc, que fut construit, en 1830-1831, le *Royal William*, et à l'Anse-du-Fort, que l'on bâtit, en 1824-1825, le *Columbus* et le *Baron Renfrew*, qui tous trois marquèrent une étape mondiale dans la construction des navires.

Si l'industrie jadis florissante de la rivière Saint-Charles, du Foulon et du Cap-Blanc, de l'Anse-du-Fort et de la Pointe-Lévy est une chose du passé, il n'en reste pas moins que certains artisans chez nous se sont transmis de père en fils, depuis, des connaissances et des aptitudes en construction maritime dont ils savent encore profiter, l'occasion s'en présentant.

Ainsi, les Harvey de l'île aux Coudres construisent encore de temps à autre des bateaux à vapeur d'assez grandes dimensions, et lorsque l'abbé Tessier, dernièrement, demandait à l'un d'eux comment il s'en tirait lorsqu'un de ses bâtiments, fait sans plan — à l'œil, avait quelque défaut imprévu, une fois achevé, il répondit: "Il n'y a jamais de défaut imprévu!"

Cela doit être aussi vrai du grand navire, aussi à vapeur, le *Golfe Saint-Laurent*, que les Verreault rebâtissaient en 1936, sur la plage de Méchins, en Gaspésie, navire qui avait "75 pieds de sol (fond) et plus encore de tête en tête"; Thomas Imbault de Saint-Siméon (près la Malbaie) en était le constructeur, et les sept propriétaires, les Verreault, y travaillaient comme charpentiers.

Les trois chantiers qui se maintiennent encore à Saint-Laurent, île d'Orléans — ceux des Fillion, des Lachance et des Coulombe — ne sont pas aussi anciens que ceux de Québec, mais ils s'y rattachent en quelque sorte. Depuis longtemps il y avait, d'ailleurs, à cet endroit, un grand nombre d'habiles charpentiers.



Figure ayant servi à orner l'avant d'un voilier du siècle dernier. Elle fut retrouvée à Québec et est maintenant gardée au musée de cette ville. (Photo C.P.R.)

Goélette de l'Île aux Coudres, comme on en construit encore sur les bords du Saint-Laurent. (Photo Tavi).



Si la construction des voiliers sur le Saint-Laurent fut le lot de Québec, celle des vapeurs revient surtout à Montréal, et pour cause. Les vents et les marées suffisaient à entraîner jusqu'à Québec les navires des hautes mers, tandis que le courant en amont, lorsqu'il avait raison des éléments, entravait la navigation fluviale. Il incombait donc à Montréal de vaincre l'obstacle, et il ne manqua pas de le faire aussitôt que la vapeur lui vint en aide. Mais cette conquête, non préméditée, ne parvint pas d'ailleurs à lui procurer une industrie comparable à celle des chantiers de Québec.

C'est en 1809 que les guerres napoléoniennes produisirent une grande croissance économique au Canada. Faisant le blocus de la Baltique, Napoléon intercepta le commerce et força l'Angleterre à se pourvoir ailleurs de bois de construction, et sir James LeMoine, un Québécois, rappelle dans *The Annals of the Port of Quebec, 1535-1900* (traduit de l'anglais) qu'il se souvenait encore de "l'apparition autour de la Pointe-Lévy, en mai 1809, d'une flotille britannique qui arrivait en quête de notre bois — chêne, pin, mâts, espars et vergues, pour la marine royale ou marchande." Là commence la grande exploitation forestière et maritime du Saint-Laurent et de ses tributaires. Et on peut dire avec LeMoine que Napoléon sans y songer s'était fait l'insigne bienfaiteur de notre pays.

La même année, Québec vit encore arriver, cette fois de Montréal, le premier navire de sa sorte sur le Saint-Laurent, un navire dont l'engin servait à mouvoir deux roues latérales à palettes, ces grandes roues se substituant aux voiles et produisant une locomotion assez puissante et soutenue pour que ce navire voyageant, dans le sens de l'eau entre les deux villes, ne prenne que vingt-deux ou vingt-trois heures. On dut alors s'en émerveiller. LeMoine de préciser que "le samedi, 6 novembre, 1809, le vapeur *Accommodation* est arrivé

## Les vapeurs de Montréal

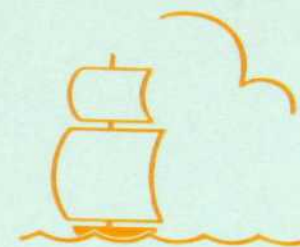
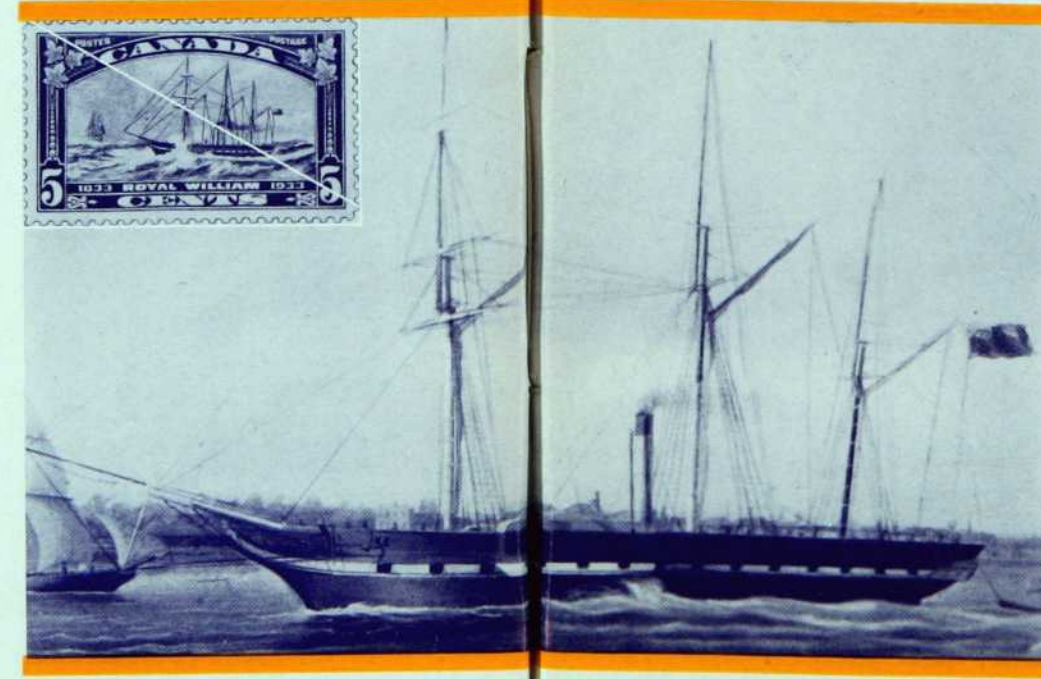
par Marius Barbeau

avec des passagers... Il faut reconnaître à John Molson, un Montréalais entreprenant, le mérite de s'être le premier servi chez nous de la force motrice qu'engendre la vapeur." Et un commentateur contemporain ajoute que ce nouveau service, définitivement établi entre les deux villes laurentiennes, avait précédé de trois

ans tout autre service semblable ailleurs, même en Grande-Bretagne.

L'*Accommodation* de John Molson, bâti à Montréal par Bruce, et pourvu d'un engin par Jackson, eut un tel succès que bientôt il ne suffit plus aux exigences du cabotage fluvial. Peu après on équipa encore à Montréal (on dut aussi en cons-

Le fameux vapeur "*Royal William*" qui fut construit au Cap-Blanc vers 1830 par John Saxton Campbell et George Black. Il fut le premier navire à traverser l'Atlantique en utilisant exclusivement la vapeur comme moyen de propulsion. C'était en 1823; en 1933, le gouvernement publia un timbre spécial pour commémorer le centenaire de cet événement.



truire quelques-uns) plusieurs petits vapeurs.

Le *Royal William*, construit au Cap-Blanc, quelques années après les beaucoup plus grands navires, le *Baron Renfrew*, et le *Columbus*, n'était pas en comparaison de taille imposante. Il ne mesurait que 146 pieds de quille, tandis que les autres en comptaient 301 et 309 pieds; il ne jaugeait que 1,645 tonneaux, et eux, 3,700, et 5,888. Aussi ne dut-il pas d'abord être remarqué par le public de Québec. Mais il différait des autres et l'avenir devait lui faire une niche à part.

"Il fut construit d'après le plan et sous la direction d'un ingénieur de la marine qui n'avait encore que vingt et un ans: James Goudie, diplômé dans sa profession en Ecosse, mais né au Canada de parents écossais. Son père, aussi architecte de la marine, avait bâti sur les Grands Lacs, en 1812, plusieurs navires pour la guerre des Américains. Goudie vivait encore lorsque le gouvernement du Canada, il y a environ quarante ans, consacra une inscription à son œuvre.

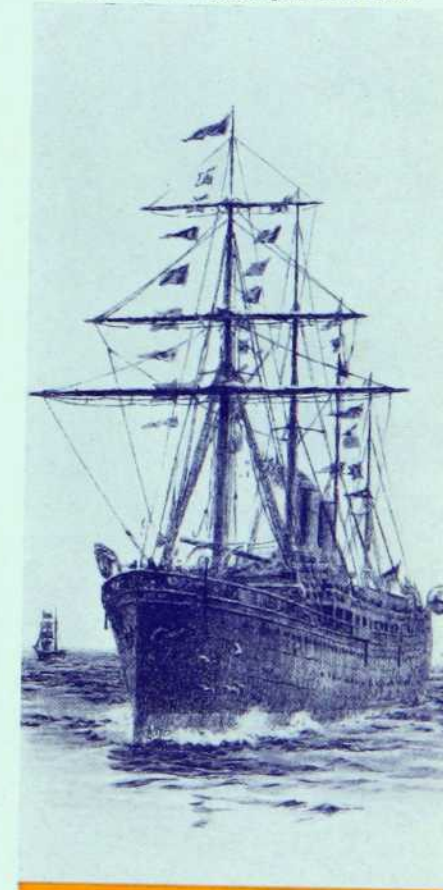
Lorsque le *Royal William* fut lancé, il n'avait guère que l'apparence d'un voilier ordinaire, auquel on était depuis longtemps accoutumé. Le *British America* le conduisit en remorque jusqu'à Montréal, ou Bennet et Henderson ajustèrent à son bord les machines à vapeur qu'ils avaient fabriquées pour lui et qui devaient devenir son trait distinctif. John Henry, fondateur de Québec, y ajouta quelques pièces, l'année suivante. Bennet, qui a laissé des descendants au Canada, était un ingénieur écossais de la marine. Arrivé à Montréal en 1812, à l'emploi du brasseur John Molson pour le modeste salaire de \$400 par an, il ne s'occupait pas seulement de brasserie. Habile artisan, il avait posé en 1812, l'engin du *Swiftsure*, ce qui le préparait à la fabrication, vingt ans plus tard, de machines plus puissantes.

Les premiers propriétaires du *Royal William* furent John Saxton Campbell



Belle figure de Jacques Cartier sculptée dans le bois par l'artiste Médard Bourgault. Il représente le grand découvreur à la barre de son navire.

Ci-dessous: Le "*Polynesian*" paquebot à vapeur en service sur l'Atlantique vers 1875.



et George Black, tous deux de Québec, l'un marchand, et l'autre constructeur de navires. Et Samuel Cunard, fondateur de la compagnie des transatlantiques qui porte son nom était aussi intéressé dans l'entreprise.

Le *Royal William* ne se distingua pas seulement des autres parce qu'il fut le précurseur des vapeurs transatlantiques, mais que, une fois lancé, il fut pour ainsi dire voué aux grandes aventures sur les mers étrangères.

Les premiers vapeurs sur l'océan, comme le *Savannah* (en 1819) dont les Etats-Unis ont commémoré les exploits, ne cessèrent pas d'être des voiliers; autrement dit, ils étaient voiliers d'abord et vapeurs ensuite. Cela est vrai du *Curaçao* britannique (en 1828), et de l'*Enterprise* (en 1825). Mais le *Royal William* était vapeur d'abord et voilier ensuite. Il fut le premier à franchir l'Atlantique en se servant seulement de la vapeur comme force motrice. Il arriva dans le port de Liverpool au moment où quelqu'un donnait une conférence dans cette ville pour démontrer l'impossibilité d'une traversée de l'Atlantique dans ces conditions.

Le *Royal William*, lui, n'avait pas été destiné au service océanique, mais seulement au commerce maritime entre Québec, Halifax et, au besoin, celui des Grands Lacs, mais il n'eut guère de chance. Après ses premiers voyages, le résultat financier fut un

désappointement; il s'y trouva plus de perte que de profit. Et l'épidémie de choléra, en 1832, amena la banqueroute. Il tomba aux mains du shérif et, en conséquence, il partit bientôt en exil.

Les nouveaux propriétaires résolurent de l'envoyer à l'étranger, en quête d'un acheteur. Quant aux honneurs, ils n'y songeaient guère. Pas même certains qu'il pût faire le voyage jusqu'à Boston, ils décidèrent de le mettre à l'essai (*on a trial trip*).

Il valait mieux qu'on ne le pensait. Non seulement il arriva sans encombre à Boston, mais il fut reçu avec enthousiasme. La fête qu'on lui fit eut même une tournure politique et internationale. Si le *Royal William* n'était pas prophète dans son pays, il le devint un moment chez nos voisins. Etant le premier vapeur arborant le pavillon britannique qui entrât dans un port américain, il salua le drapeau national devant le Fort Indépendance, pendant qu'une fanfare militaire américaine jouait *Dieu sauve le Roi!* pour la première fois depuis la guerre d'Indépendance.

Puis, en 1833, il fit à la vapeur la traversée de l'Atlantique, de Pictou à Gravesend, en 25 jours. Nul autre avant lui n'en avait fait autant. Aussi, en 1923, on commémora par un timbre postal le centenaire de ce fait mémorable dans les annales maritimes.

N'empêche pas que, sans tambour

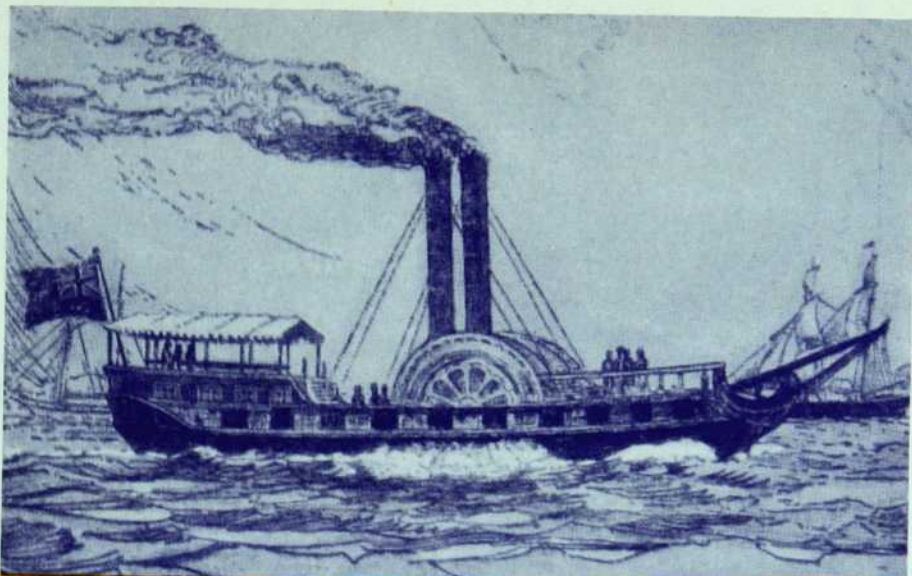
ni trompette, il fut vendu à l'étranger par des propriétaires anxieux de recouvrer leurs frais. Il fut le premier bâtiment à vapeur de transport dont se servit le Portugal. Les Portugais l'avaient affrété, à Londres, de ses nouveaux acheteurs. Puis, lorsqu'il passa aux mains des Espagnols, en 1834, il reçut le nom d'"*Ysabel Secunda*" et fut transformé en bâtiment de guerre. Il servit dans l'attaque contre les Carlistes, en 1836, à la baie de San Sebastien. Ainsi, conclut le Colonel Wood, qui en fait les louanges à l'occasion de son centenaire, "il fut le premier navire de guerre faisant feu pendant qu'il utilisait la vapeur.

Le *Royal William* n'était en quelque sorte qu'un représentant des nombreux navires qu'on construisit sur le Saint-Laurent depuis les débuts du siècle jusqu'à son terme. Les honneurs qui lui reviennent devant l'histoire, doivent se répartir sur l'immense flotte d'origine laurentienne qui, de 1797 à 1896, comprit au-delà de 2,600 navires. Les 2,542 navires, d'après Narcisse Rosa, qui furent bâtis sur les chantiers de Québec, jaugeaient 1,377,099 tonneaux, dont la valeur globale, estimée à \$40. le tonneau, représente \$55,119,600. Ce fut là, pendant longtemps — sans compter le commerce du gros bois dont l'industrie était l'auxiliaire —, la plus grande source de richesse en notre pays.

Ces photographies font voir le navire-train "Charlottetown" construit aux chantiers de la Davie Shipbuilding Co., à Lauzon, près de Québec. Ce puissant traversier, qui fait le service entre Pictou et l'Île-du-Prince-Edouard, peut

transporter plusieurs wagons à la fois. C'est le premier navire de ce genre construit dans la province de Québec. Au centre, le "Charlottetown" en construction; à gauche, l'intérieur du traversier et, à droite, le navire en service actif.





Le fameux vapeur "Accommodation" construit à Montréal en 1809 par le célèbre brasseur canadien, John Molson. Il mesurait 86 pieds de longueur, 16 pieds de largeur et pouvait faire une vitesse de 5 milles à l'heure. Ce fut le premier navire à vapeur sur le St-Laurent.



Le "Golfe St-Laurent", un grand navire reconstruit par les frères Verreault, à Méchins, Gaspésie, en 1936. Il existe encore dans le bas St-Laurent quelques chantiers où l'on s'occupe de construction maritime.



Les Coulombe travaillant en 1937 à leur chantier maritime de St-Laurent, dans l'île d'Orléans. Il reste encore quelques artisans canadiens-français qui ont conservé les traditions du passé.

## Les constructions navales sous le régime français

Suite de la page 4.

fut de terminer l'"Algonquin," flûte de 72 canons pour laquelle on utilisa ce que l'on put sauver de l'"Original," et deux frégates, l'"Abénakise" et le "Québec," respectivement de 22 et de 24 tonneaux. Dorénavant, la politique royale se bornerait à encourager la construction des vaisseaux par les particuliers, comme au début. Voyant que sa présence n'était plus nécessaire dans la colonie, le maître constructeur, chargé d'une grosse famille et ruiné de santé, demanda la permission de rentrer en France.

Mais, auparavant, il devait rendre encore d'importants services. La guerre qui allait décider du sort de la Nouvelle-France était commencée. Au fort Saint-Jean, à l'entrée du lac Champlain, et au Fort Frontenac, sur le lac Ontario, on avait besoin de petits vaisseaux de guerre pour repousser les attaques des gens de la Nouvelle-Angleterre. Levasseur, aidé de son fils et d'un homme du pays, Cressé, qu'il avait formé sous ses ordres, s'occupa de ces constructions, allant lui-même à la recherche des bois. Ainsi périclita une entreprise qui, à certains moments, avait donné les plus hautes espérances et qui aurait sans doute pu réussir si elle ne s'était pas heurtée à tant d'obstacles venant de la mauvaise volonté des hommes et de la situation critique où se trouvait le plus souvent la colonie.

Dans les années qui précédèrent la cession du Canada, les autorités du pays et les chefs militaires demeurèrent d'opinion qu'il était préférable d'abandonner la construction de navires de fort tonnage. Bougainville et Montcalm, notamment, recommandaient de se limiter aux petits vaisseaux qui coûtaient moins cher et qui, disaient-ils, étaient plus utiles pour soutenir l'effort des armées dans les régions avoisinant les Grands Lacs.

Malgré la demande qu'on en fit, les vaisseaux construits aux chantiers de Québec ne restèrent pas au Canada. Le roi les adjoignit à sa flotte et participèrent aux batailles navales que la France livra contre l'Angleterre. Plusieurs unités furent prises par cette dernière puissance qui continua de s'en servir. Curieux retour des choses, les navires de guerre que l'on va bientôt construire dans les chantiers maritimes de Québec serviront à la Grande-Bretagne, alliée à la France, à lutter contre leur ennemie commune, l'Allemagne. On peut dire avec le poète latin: "Que les temps sont changés!"

## L'industrie maritime dans le Québec contemporain



*Paquebot mi-vapeur mi-voilier photographié dans le port de Montréal vers 1880. A cette époque, les voiles étaient des auxiliaires précieux dans la navigation, où la vapeur prenait une place de plus en plus grande.*

*L'"Ontario", petit navire que l'on voit ici ballotté par les vagues, dans un dessin un peu fantaisiste, fut le premier bateau qui navigua sur le fleuve St-Laurent portant les couleurs de la compagnie du Pacifique Canadien.*



COMME on a pu s'en rendre compte dans les pages précédentes, l'industrie de la construction maritime dans notre pays a pris naissance avec le Canada français, et les berges du Saint-Laurent qui ont servi de berceaux aux premiers voiliers canadiens, ont conservé à travers les siècles, dans cette industrie, une place digne de leur histoire. Les chantiers maritimes continuèrent à se développer sous le régime anglais en maintenant toutefois un caractère plus ou moins sporadique, où les périodes de prospérité alternent avec les phases de calme. En dehors des travaux qu'exigeaient les besoins de transport locaux et immédiats auxquels ne pouvaient satisfaire les navires étrangers, à une époque où les voies de communication terrestres étaient fort aléatoires, les chantiers maritimes du Québec, de même que ceux des provinces maritimes d'ailleurs, représentaient (et il en est ainsi de nos jours), une espèce de réserve, de soupape de sûreté appelée à ne jouer un rôle vraiment important que dans les cas d'urgence. Advenant dans le monde, ou plus particulièrement dans les cadres de l'Empire britannique, un événement extraordinaire qui engendrait des besoins accrus de la navigation, nos chantiers maritimes se mettaient en branle dans une activité fébrile, pour sombrer aussitôt, au cours des années suivantes dans une inaction presque complète.

Ainsi deux grands événements internationaux, la guerre de Crimée en 1853, et la découverte des champs de pétrole en Pennsylvanie en 1870, provoquèrent dans notre industrie maritime une phase d'activité intense qui a fait du Canada, dans le troisième quart du XIXe siècle, un des plus grands pays constructeurs et possesseurs de navires, parmi lesquels il se classait en quatrième place. C'était l'époque "des navires de bois et des hommes de fer", selon l'expression pittoresque qu'on lui a attribuée. Pauvre en forêts, l'Angleterre pouvait à juste titre compter avec nos riches peuplements d'épinettes et de bouleaux noirs qui se sont révélés de remarquables matériaux de construction. D'autant plus qu'en ces temps héroïques de la navigation, les chantiers maritimes pouvaient se dispenser des imposantes installations modernes. Une scierie, une forge et quelques habiles artisans suffisaient à la tâche, et les établissements les mieux outillés ne lançaient pas de vaisseaux de plus de mille à deux mille tonnes. C'est à notre province que revient l'honneur d'avoir construit le premier vapeur canadien à traverser l'Atlantique: le *Royal-William* qui fut lancé en 1831 par



Scène typique dans un chantier moderne.

John Goudie, dans les chantiers *Black and Campbell*. Les bateaux du Québec, comme ceux de la Nouvelle-Ecosse, étaient célèbres par tout le monde et les armateurs des grands *clippers* américains avaient même souvent recours aux dessinateurs et aux constructeurs de chez nous pour mener à bien leurs entreprises.

Mais l'industrie de la construction maritime entra bientôt dans une nouvelle ère qui devait nous être beaucoup moins favorable: celle des coques d'acier. Du même coup, les navires de bois qui avaient fait la fortune de nos chantiers, perdirent énormément de leur valeur, et la prospérité de cette industrie qui reposait chez nous en partie sur l'abondance de nos ressources forestières en fut terriblement atteinte. A mesure que l'acier se généralisait dans la construction des bateaux, même ceux de faible tonnage, les chantiers qui jalonnaient les bords du Saint-Laurent disparurent peu à peu, et les exploitations se concentrèrent en des entreprises moins nombreuses mais plus considérables. Ainsi, de nos jours, si l'on met à part un certain nombre d'établissements fort peu importants où l'on construit, à l'occasion, quelques goélettes ou barques de pêcheurs, le nombre des chantiers maritimes vraiment dignes de ce nom se réduit à sept, sur quarante et un pour tout le Canada, dont sept pour la Nouvelle-Ecosse, huit pour l'Ontario, dix-sept pour la Colombie britannique, un pour le Nouveau-Brunswick, et un pour le Manitoba, sur la Baie d'Hudson.

Mais il ne faudrait pas attacher à ces chiffres plus d'importance qu'ils en ont en réalité. Québec conserve haut la main la première place qu'il s'est gagnée dans l'histoire, tant au point de vue des capitaux investis, qu'à celui du montant de la production, du nombre des employés, de la somme des salaires et du coût des matériaux utilisés. Ainsi, la valeur de la production des dix-sept chantiers de la Colombie britannique n'atteignaient pas en 1938, la moitié des sept entreprises du Québec. Au cours

par **Pierre Dagenais**



Les fameux chantiers maritimes de la *Davie Shipbuilding* à Lauzon. Plusieurs grands navires y ont déjà été construits. On aperçoit au premier plan la cale-sèche "Lorne" et, au fond, la cale-sèche "Champlain".

de cette année, cette industrie employait, dans notre province, un capital de \$10,190,318., comptait 1,489 ouvriers représentant plus de deux millions de dollars de salaires et gages, et donnait une production dont la valeur marchande s'élevait à près de cinq millions. Tandis que pour la même année, la Colombie britannique qui vient en seconde place, après le Québec, dans cette industrie, n'utilisait qu'un capital de six millions et demi, 749 ouvriers représentant un peu plus d'un million de dollars en salaires et produisant pour moins de \$2,400,000. Viennent ensuite par ordre d'importance l'Ontario, le Nouveau-Brunswick et le Manitoba. Ces chiffres officiels illustrent éloquentement le rôle prépondérant que jouent les chantiers du Québec dans l'industrie canadienne de la construction maritime.

La supériorité du Québec sur les autres provinces du Dominion dans ce domaine ressort également de plusieurs autres faits connexes à celui de la construction maritime. Par le tonnage des bâtiments inscrits sur les registres maritimes du Canada, notamment, notre province se place bonne première aux côtés de ses concurrentes. Prenons par exemple, les chiffres de l'année 1937: Québec,

444,956 tonnes; Ontario, 401,529; Colombie britannique, 324,174; Nouvelle-Ecosse, 89,920. Dans le relevé du nombre et du tonnage des océaniques entrés et sortis, le Québec n'est dépassé que par la Colombie britannique, et encore, la marge n'est pas très considérable. En 1938, plus de 16,400 navires avec un tonnage enregistré de dix-huit millions et demi de tonnes ont passé dans les ports québécois et, à lui seul, le port de Montréal a reçu au delà de mille transatlantiques jaugeant environ quatre millions et demi de tonnes, dont 126 navires de passagers, 420 cargos, 394 tramps et 194 pétroliers.

Ce qui fait le succès de notre province dans le domaine de la navigation, c'est sa situation géographique, l'aménagement perfectionné du chenal et des ports, et aussi l'outillage de nos chantiers maritimes. Par sa situation au nord-est et à l'intérieur du continent américain, la voie lau-

L'"*Empress of Britain*" du C.P.R. est le plus gros océanique qui vienne dans le Saint-Laurent.

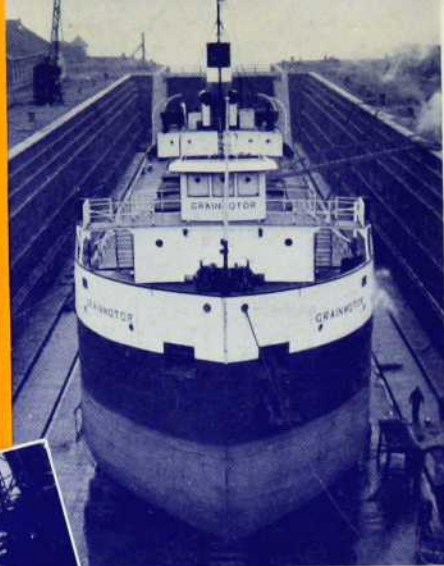


rentienne représente le plus court chemin menant aux principaux ports de l'Europe et cumule les trois aspects de la navigation au Canada: la navigation océanique, la navigation fluviale et lacustre, et la navigation côtière ou le cabotage. L'aménagement de nos ports est suffisamment connu pour qu'il soit inutile d'y revenir.

Sur les cinq cales-sèches que le gouvernement fédéral a construites dans le pays, deux des principales se trouvent à Lauzon: la *Champlain* et la *Lorne*. La plus grande des deux, la *Champlain* peut recevoir des coques de plus de mille pieds de longueur sur cent-trente de largeur. Cette magnifique installation, qui présente l'avantage de se diviser à volonté en deux sections, peut recevoir deux bâtiments à la fois et a coté à elle seule la somme rondelette de \$3,850,000. La *Canadian Vickers* à Montréal, possède un bassin flottant, le *Duke of Connaught*, qui peut également recevoir des embarcations de près de six cents pieds de longueur sur cent de largeur et calant une trentaine de pieds. Le *Montreal Dry*

*Dock* dispose de plus de deux autres cales-sèches sur l'ancien canal Lachine pouvant loger des embarcations jusqu'à 260 pieds de longueur. Et d'ici peu de temps, il est probable que l'on procèdera à la construction d'une autre cale-sèche à Sorel pour répondre aux besoins accrus de la *Marine Industries*.

Le chantier de la *Canadian Vickers*, qui a été créé un peu avant la déclaration de la dernière guerre, peut à



Quelques navires construits dans les chantiers maritimes de la province de Québec. De haut en bas: le "Grainmotor", le "Dartmouth" et le "North Gaspé", tous construits par la Davie Shipbuilding Co., à Lauzon.



Encore de haut en bas: un bateau patrouille de la Gendarmerie Royale et le "Tadoussac", construits par la Davie Shipbuilding; la drague "Midland" et le brise-glace "Saurel", construits par la Canadian Vickers.

lui seul construire simultanément du commencement à la fin, y compris les plaques d'acier, les chaudières et les moteurs, quatre navires de dix tonnes chacun, et trois autres de tonnage moins considérable. Tous les types de bâtiments ont été lancés sur ces chantiers: remorqueurs, péniches, garde-côte, brise-glace, grue mécanique, navire de passagers, navires marchands, etc. Il en est d'ailleurs ainsi de la *Davie Shipbuilding and Repairing Co. Ltd* qui, sous la direction de la *Canada Steamship Line*, opère un vaste chantier à Lauzon, à proximité des cales-sèches du gouvernement, et de la *Marine Industries Limited* établie à Sorel au confluent du Richelieu et du Saint-Laurent. La *Montreal Dry Docks Limited*, subsidiaire de la *Canadian Vickers*, installée sur une section de l'ancien canal Lachine, la *George T. Davie and Sons*, de Lauzon, la *Morton Engineering & Dry Dock Co. Ltd.* de Québec, sont également toutes bien équipées, quoiqu'elles s'occupent plus spécialement des travaux de réparations que de construction. C'est à la *Davie Shipbuilding* que revient l'honneur d'avoir construit dans notre

pays, le premier navire-train, le *Charlottetown*, et le premier bâtiment muni d'un moteur Diesel électrique, le *Prescotont* qui fait maintenant la navette entre Prescott et Ogdensburg.

Avec de telles installations, notre province est équipée pour jouer un rôle extrêmement utile dans l'effort de guerre de notre pays. Si l'industrie de la construction maritime y a été, depuis la dernière guerre, comme dans les autres provinces d'ailleurs, dans un état plus ou moins languissant, elle est appelée à connaître, grâce au conflit européen, une période de prospérité qui rappellera, si elle ne la dépasse pas, celle de 1914-1918. Au cours des deux premiers mois de l'année, une somme dépassant quatre-vingts millions et demi a été consacrée à la construction de navires anti-sous-marins, dragueurs de mines et autres. Après quatre années de conflit, et malgré une ascension vertigineuse de la production d'année en année, lors de la Grande Guerre, le budget canadien destiné à nos chantiers maritimes n'atteignait même pas ce chiffre. De ces contrats accordés depuis le début du mois de janvier dernier, la plus grande partie a été placée dans notre province, et les travaux seront exécutés dans les établissements dont nous avons parlé plus haut.

Il est donc à prévoir que le Québec, qui a toujours maintenu un poste d'avant-garde dans l'industrie canadienne de la construction maritime depuis les débuts de la colonie, et qui joint aux avantages d'une situation géographique favorable et d'un trafic intense, les facilités de chantiers maritimes bien équipés, continuera à se développer à un rythme accru du fait de la guerre, et restera encore longtemps le plus grand constructeur de bateaux des provinces du Canada.



**I**L y a loin des lampes à l'huile de baleine, en usage autrefois à bord des bateaux, aux lampes électriques qui éclairent aujourd'hui les grands paquebots modernes. Pourtant, une génération à peine sépare les deux. Il y a seulement dix ans que l'on a célébré le cinquantenaire de la lampe électrique. Mais tant d'événements se sont produits au cours de cette période, qu'il nous semble que cette découverte remonte beaucoup plus loin en arrière.

L'électricité joue un grand rôle dans la navigation moderne. Nous énumérons ici quelques-unes de ses principales applications dans cet important domaine.

Au grand mât et à la proue d'un bateau se trouvent les feux de navigation; le beaupré porte une lumière de direction, tandis que des phares puissants servent à éclairer les ponts pour le chargement ou le déchargement nocturne du navire. L'intérieur est aussi brillamment éclairé. Les cabines sont confortables, même sous les tropiques, et les denrées alimentaires sont conservées saines et fraîches grâce à l'électricité, cet élément mystérieux que l'homme ne peut manier, mais dont il peut bénéficier des effets.

La réfrigération artificielle a rendu possible le transport, par toute température, de vastes quantités de

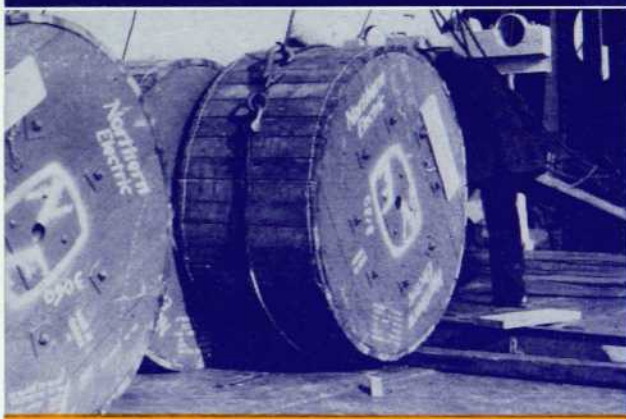
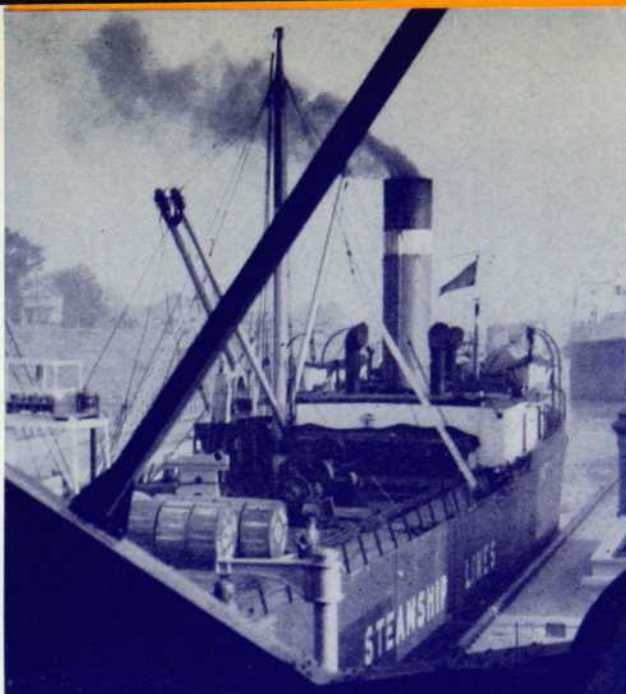
viandes, d'Amérique en Europe, ainsi que de fruits et légumes dans toutes les parties du monde.

Des dispositifs électriques de tous genres, tels que câbles, contrôles, générateurs, compteurs, lampes à vide, etc., sont actuellement utilisés sur les unités de combat des flottes de guerre anglaise et française.

Le téléphone aussi rend de précieux services à bord des bateaux. Il sert à la transmission de commandements, souvent à l'aide de haut-parleurs, du pont de navigation aux

différentes parties du navire. Le sans-fil est un autre moyen de communication aujourd'hui indispensable entre les bateaux, de même qu'entre ceux-ci et la terre ferme.

La Northern Electric, avec ses compagnies affiliées et les laboratoires de la Cie de Téléphone Bell, a participé dans une très large mesure au perfectionnement de ces diverses applications de l'électricité. Elle a ainsi contribué à améliorer les conditions de travail, la sécurité et le confort des marins et de ceux qui voyagent sur les mers.



*Des câbles marins de types divers sont fournis par la Northern Electric. Voici des photos de câbles utilisés dans la région du canal Welland qui furent prises à bord du navire qui en effectuait le transport. Ci-dessous, les bobines gigantesques sur le pont du navire; l'homme qui se tient à côté d'une de ces bobines d'enroulement donne une idée de leurs proportions.*



Quelques-uns des travaux exécutés pendant leurs loisirs par les membres du club Northern Electric et dont plusieurs centaines furent exposés en mai 1940. L'exposition remporta un succès exceptionnel. On remarque dans cette exposition plusieurs modèles de bateaux à voiles.

**I**L est de la politique de la Northern Electric d'encourager ses employés à s'adonner à un passe-temps et à occuper leurs loisirs. C'est à cette fin qu'a été créé le Club Northern Electric. Ce club, dont tous les employés sont automatiquement membres sans frais, favorise toutes sortes d'activités.

En été, il y a le Club des Jardiniers avec ses expositions "générales" ou "réservées" selon qu'il s'agit de simples amateurs ou d'horticulteurs d'expérience. Chaque année, un grand nombre de prix sont disputés et les points accumulés au cours des diverses expositions bi-hebdomadaires sont distribués à l'issue de l'Exposition annuelle du mois d'août. Une importante section du terrain de jeux des employés, à l'usine même, est consacrée à ces exhibits de fleurs et de légumes. Ceux-ci attirent un grand

nombre d'employés de toutes catégories durant l'heure du lunch. Les jeux de golf, de tennis, de palet, de balle molle sont aussi au nombre des activités du club, selon la saison.

En hiver, il y a la Société philatélique, pour les collectionneurs de timbres, l'équipe de hockey, la Société des Débats avec son concours annuel pour le trophée R. D. Harkness. Il y a encore des cours de langues et un grand nombre de réunions sociales.

Au printemps, c'est l'exposition des travaux de l'artisanat, où l'on peut constater les résultats de l'adresse dont les employés ont fait preuve au cours de l'hiver et qui révèle une quantité d'occupations auxquelles on peut s'adonner dans les domaines les plus inattendus. L'excellente tenue de l'exposition de cette année, montrant les travaux accomplis durant l'hiver dernier, a

attiré l'attention de mademoiselle Lightburn, directrice de la Handicraft Guild de Montréal, qui a rehaussé l'exposition de sa présence.

Cette exposition, la deuxième du genre, était ouverte à tous les employés et s'inspirait des vers anonymes ci-dessous que nous traduisons librement de l'anglais:

*Que ton plaisir soit dans le travail,  
Sur la toile ou dans l'argile,  
Par la plume ou sur la lyre,  
Exhale ton idéal.*

*Qui court après la gloire, souvent  
manque le but,*

*Qui cherche la fortune, souvent troque  
son âme,*

*Mais celui qui travaille par amour  
du travail*

*Peut trouver l'une et l'autre sans les  
avoir voulues.*

## La Compagnie Northern Electric Limitée

MONTRÉAL

Québec

Trois-Rivières

Sherbrooke