

CONSTRUCTEURS DE NAVIRES

(Suite)

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 avait ouvert de nouveaux chantiers au Foulon — entre le cap Blanc et la pointe à Puiseaux (Sillery), et à l'anse du Fort sur la pointe occidentale 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*. Ces trois vaisseaux marquèrent une étape mondiale dans la construction maritime. Il vaut la peine de s'y arrêter.

Comme il faut se transporter par la pensée à l'île d'Orléans, dans la petite anse au sud du quai à Sainte-Pétronille, prenons pour cicérone L.-P. Turcotte (*Histoire de l'île d'Orléans*, 1867), qui parlait en connaissance de cause.

« Il y a eu autrefois à l'anse du Fort un grand chantier de construction de vaisseaux », racontait M. Turcotte. « C'est là que furent construits en 1824 et 1825 les deux immenses navires le *Columbus* et le *Baron Renfrew*, les plus grands bâtiments d'alors, qui n'ont été surpassés en grandeur et en tonnage que par le *Great Eastern* (Turcotte écrivait en 1867). Ces vaisseaux furent bâtis par M. Wood, de Glasgow, pour une compagnie écossaise. Le *Columbus* fut lancé le 28 juillet 1824, au milieu d'une foule immense de personnes venues de toutes les parties de la province pour être témoins du lancement de ce vaisseau, une des merveilles de ce temps. Voici la description qu'en donne la *Gazette de Québec* :

« Le *Columbus* qui mesure 3,700 tonneaux, et que nous croyons le plus grand vaisseau jusqu'ici bâti, a été lancé sans accident hier matin vers 8 hres.

« La foule qui s'était portée sur les lieux de bonne heure dès la veille, était aussi grande qu'aucune que nous ayons

1. Voir la livraison d'avril dernier, pp. 805-814.

jamais vue en Canada : pas moins de 5,000 personnes, sans compter un grand nombre qui s'était rendu à la pointe Lévis, de l'autre côté du fleuve, large ici de deux milles. Sept bateaux à vapeur, qui se trouvaient dans le port, avaient été mis en service pour le transport des passagers, et s'étaient arrêtés auprès du chantier. Une centaine de chaloupes et de petits bâtiments aussi s'étaient placés tout alentour.

« Le vaisseau dans un mouvement égal et majestueux descendit dans son élément et il n'avança pas à plus de cent toises dans le fleuve. Pendant sa descente, le 68e Régiment — ce Régiment était à terre —, et le 71e à bord du *Swiftsure*, jouèrent « God Save the King », ce qui souleva partout des acclamations et une décharge de canon à terre et à bord des bateaux à vapeur. Le feu prit aux cadres, et se communiqua aux copeaux alentour, mais on l'éteignit facilement.

« Le vaisseau remonta le fleuve avec la marée jusqu'à un mille et demi, où les bateaux à vapeur le *Malsham*, le *Swiftsure* et le *Sherbrooke*, attachés à lui, le conduisirent à l'ancrage près du saut de Montmorency. On dit qu'il sera prêt à faire voile dans trois semaines . . . Il a quatre mats et un beaupré, et il traversera l'Atlantique à la voile.

« Le *Baron Renfrew* fut lancé le 25 juin 1825. On avait tenté de le mettre à l'eau sept jours auparavant, mais on en avait été empêché, comme le feu causé par la friction avait consumé la graisse sur les cadres.

« Il paraissait mieux sur l'eau que le *Columbus* : il était de huit pieds plus long, de dix pieds plus large ; mais sa forme était exactement la même. » Sa longueur était de 309 pieds, et son jaugeage de 5,888 tonneaux. On avait « employé à sa construction 3,000 tonneaux de bois, 2,500 quintaux de fer et 240 quintaux d'étoupe. Il devait porter 9,000 tonneaux de bois ; il en avait déjà 4,000 lorsqu'il fut lancé. »

Après avoir visité ce chantier, à l'anse du Fort en 1826, et avoir donné une description du *Columbus* et du *Baron Renfrew*, John MacTaggart ajoute (*Three Years in Canada*, II, 85-89 — je traduis de l'anglais) :

« Pendant que j'étais à Québec, je me rendis au chantier de l'île d'Orléans, où le navire géant le *Columbus* et son frère,

le *Baron Renfrew*, ont été construits. Quelle entreprise c'était, de bâtir ainsi des vaisseaux dix fois plus grands qu'on en avait vus ! Le constructeur à qui en revient le mérite s'est acquitté d'une tâche extraordinaire, et son ingéniosité est digne d'éloge.

« Lorsque les marins virent les premiers vapeurs », comme le *Prince William*, « ils ne cachèrent pas leur dégoût, et ils en firent autant sitôt qu'ils aperçurent des navires monstrueux » comme le *Columbus* et le *Baron Renfrew*. « Un capitaine à leur bord en remplaçait dix autres (sur autant de petits vaisseaux), et le nombre des manœuvres à bord était réduit en proportion. »

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 Lévis 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 autres des bateaux à vapeur d'assez grandes dimensions, et lorsque, dernièrement, l'abbé Tessier 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'a jamais de défaut imprévu ! »

Cela doit être 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 Verrault, y travaillaient comme charpentiers.

Les trois chantiers qui se maintiennent encore à Saint-Laurent, île d'Orléans — ceux des Fillion, de 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. « Les habitants de Saint-Laurent », rapporte Turcotte en 1867, « sont très habiles

dans la construction des chaloupes ou autres petites embarcations. Plus de quarante propriétaires s'occupent de cet art. Ce sont eux qui généralement fournissent les chaloupes pour l'usage des navires construits à Québec. »

Hector Coulombe et ses 3 fils, en 1936, y étaient encore occupés à bâtir un assez gros vapeur en bois pour la navigation laurentienne, celui-ci en remplacement d'un autre, le *St. Lawrence Trader*, aussi sorti de leurs mains. Leur vieille boutique sur la rive, où ils sciaient des madriers de bouleau ou de chêne pour en faire des *bordées* (le chêne leur vient de Berthier en bas), où ils taillaient des *gournailles* — chevilles d'orme ou de chêne pour la coque des navires —, où ils forgeaient les ferrements, et où le père, Hector Coulombe, dirigeant en tant que maître les travaux de ses compagnons — deux de ses fils dont était Roger, son puiné, entrant en apprentissage —, tout cela tient du passé plutôt que du présent. C'est là une des dernières survivances d'une industrie sur nos rives qui, après avoir été d'importance mondiale pendant près de cent ans, s'est définitivement évanouie avec la fin du siècle dernier.

Les vapeurs de Montréal

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 cet obstacle, et aussitôt que la vapeur lui vint en aide, il ne manqua pas de le faire. Mais cette conquête, non préméditée, ne parvint pas à lui procurer une industrie comparable à celle des chantiers de Québec.

En 1809, les guerres napoléoniennes produisirent une grande croissance économique au Canada. Faisant le blocus de la Baltique, Napoléon en 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 Lévis, en mai 1809, d'une flotille britannique qui arrivait en quête de notre bois — chêne, pin, mats, 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, en 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 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 construire quelques-uns) les petits vapeurs suivants. Ils firent pour la plupart le service entre Montréal et Québec pour la Richelieu Company, à partir de la date indiquée :

Car of Commerce, en 1809

Swiftsure, 1812

Malsham, 1816

Quebec, 1817 (100 tonneaux)

Telegraph, 1819 (construit à Québec, en 1818)

Lady Sherbrooke, 1820

Laprairie, 1825 (construit à Québec, en 1822)

Watertoo, 1827

Chambly, 1828

Lady of the Lake, 1829

St. Lawrence, 1832.

Canada, 1835

British America, 1837

St. George, 1838

Lady Colbourne, 1840

Montreal, 1872.

Deux de ces vapeurs furent l'objet d'une description intéressante de John MacTaggart (*Three Years in Canada*, 1826-1828, vol. II, 85-89 — je traduis de l'anglais) :

« J'ai mesuré les dimensions de deux vapeurs qui parcoururent le Saint-Laurent de Québec à Montréal : le premier, *Lady Sherbrooke*, a 145 pieds de la proue à la poupe ; le *Chambly*, 142 ; de largeur tous deux 50 pieds mesurés de l'extérieur des roues ; le premier tire 10 pieds d'eau lorsqu'il est chargé ; l'autre, 6.

« Souvent je me suis rendu de Montréal en remontant le fleuve au village de Laprairie à bord d'un petit vapeur qui ne manquait pas de pouvoir, comme le niveau s'élève là de 15 pieds dans l'espace de 3 milles. Pour en gagner en vitesse sur le courant, il lui fallait le rebrousser obliquement et profiter des remous près des bords. »

Le *Lumber Merchant* d'assez fort tonnage, fut construit par James MacKenzie, pour servir au remorquage ; mais le vapeur *Unicorn* de 700 tonneaux, qui, en 1840, fut le premier transatlantique de Cunard, ne fut peut-être pas construit ou équipé au Canada.

Le bac à vapeur *Lauzon*, de 150 tonneaux, qui, en 1818, entreprit le service de la traverse entre Québec et Lévis, fut bâti et peut-être aussi pourvu sur place de ses machines, ainsi que le remorqueur *Hercule*, en 1824, qui descendait le fleuve jusqu'au Bic. Et que dire du *Iron Duke* et du *Prince Albert*, qui, vers 1850, faisaient la navette entre Montréal et Longueuil ?

Quatre vapeurs, construits à Québec, figurent dans les commentaires du constructeur Narcisse Rosa, en ces termes : « Le *Royal William*, sorti des chantiers de G. Black (au Cap-Blanc, Québec) ; le *Québec*, le *Rowland Hill*, et le *John Munn*, sortis des chantiers de M. John Munn, ont coûté à leur propriétaire une partie de sa fortune, au point que M. Munn n'a pu la refaire et qu'il est mort rela-

tivement pauvre » (Québec, 1836 ; *John Munn*, 1848 ; *Rowland Hill*, 1851).

Le champ d'action de ces vapeurs étant le Saint-Laurent ; leur réputation ne le dépassa guère. Mais il en fut bien autrement du *Royal William*, dont les hauts faits marquent une époque en navigation mondiale, et dont le nom même est devenu un symbole — celui de notre importante industrie maritime au cours de près d'un siècle.

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 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-un ans : James Goudie, diplômé dans sa profession en Écosse, 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.

Quand le *Royal William* fut lancé, il n'avait guère l'apparence que d'un voilier ordinaire, auquel on était depuis longtemps accoutumé. Le *British America* le conduisit en remorque jusqu'à Montréal, où Bennet et Henderson ajustèrent à son bord les machines à vapeur qu'ils avaient fabriquées pour lui et qui devaient devenir son trait distinctif. L'année suivante, John Henry, fondeur de Québec, y ajouta quelques pièces. 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 après, de machines plus puissantes.

Les premiers propriétaires du *Royal William* furent John Saxton Campbell et George Black, tous deux de Québec,

l'un marchand, l'autre constructeur de navires. Et Samuel Cunard, fondateur de la compagnie des transatlantiques qui porte son nom, s'intéressait à 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 États-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'*Entreprise* (en 1825). Mais le *Royal William* était vapeur d'abord et voilier ensuite. Il fut le premier à franchir l'Atlantique en se servant constamment de la vapeur comme force motrice, ses voiles n'étant qu'auxiliaires. Les machines mobiles du *Savannah* ne servirent d'ailleurs que 80 heures sur les 29 jours de sa traversée de Savannah à Liverpool. On les enleva ensuite, et il continua comme simple voilier à traverser l'Atlantique ou à parcourir les côtes américaines.

On n'avait pas destiné le *Royal William* au service océanique, mais seulement au commerce maritime entre Québec, Halifax et, au besoin, celui des grands lacs. Il n'eut guère de chance. Le résultat financier de ses premiers voyages désappointa fort ses propriétaires ; ils y trouvèrent plus de perte que de profit. Et l'épidémie de choléra, en 1832, amena la banqueroute. Le vapeur tomba aux mains du shérif, et 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 arriva-t-il sans encombre à Boston, mais il y fut reçu avec enthousiasme. La fête qu'on lui fit eut même un tournure politique et internationale. Si le *Royal William* n'était pas prophète dans son pays, il le devint un moment chez nos voisins. Étant le premier vapeur arborant le pavillon britannique qui entrât dans un port américain, il salua le

drapeau national des États-Unis 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 Gavesend, en 25 jours. Nul autre avant lui n'en avait fait autant. Aussi, en 1933, on commémora par un timbre postal le centenaire de ce fait mémorable dans les annales maritimes.

N'empêche pas que, sans tambour ni trompette, les propriétaires anxieux de recouvrer leurs frais, le vendirent à l'étranger. Arborant de nouvelles couleurs, il fut le premier bâtiment de transport à vapeur dont se servit les Portugais. Ils l'avaient affrété, à Londres, de ses nouveaux acheteurs. Puis, lorsque le *Royal William* passa aux mains des Espagnols, en 1834, il reçut le nom d'« Ysabel Secunda » et il fut transformé en bâtiment de guerre. Il servit dans l'attaque contre les Carlistes, en 1836, dans la baie de San Sebastian. Ainsi, conclut le Colonel Wood, qui en a 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 cette industrie était l'auxiliaire —, la plus grande source de richesse en notre pays.

Marius BARBEAU