

Article

« Grandeur et déclin de la construction navale à Québec »

Jean Benoît

Cap-aux-Diamants : la revue d'histoire du Québec, n° 22, 1990, p. 47-50.

Pour citer cet article, utiliser l'adresse suivante :

<http://id.erudit.org/iderudit/7646ac>

Note : les règles d'écriture des références bibliographiques peuvent varier selon les différents domaines du savoir.

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter à l'URI <http://www.erudit.org/apropos/utilisation.html>

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. Érudit offre des services d'édition numérique de documents scientifiques depuis 1998.

Pour communiquer avec les responsables d'Érudit : erudit@umontreal.ca



Le H.M.S. Aurora vers 1900. Cette photographie de Louis-Prudent Vallée montre un chantier de construction sous la neige; le pont est recouvert pour permettre le travail à l'intérieur. (Archives nationales du Québec à Québec, fonds Louis-Prudent-Vallée).

GRANDEUR ET DÉCLIN DE LA CONSTRUCTION NAVALE À QUÉBEC

par Jean Benoit*

LE FLEUVE SAINT-LAURENT, UNE GRANDE VOIE NAVIGABLE près de six à sept mois par an où les bâtiments de mer de tout gabarit ont appareillé bon an mal an vers le vieux continent européen pour refaire le même trajet, à l'inverse cette fois, l'année suivante ou quelques années après. Le Saint-Laurent, une voie d'eau, longue de plusieurs centaines de kilomètres, qui s'est bien prêtée au développement de la construction navale dont les principales infrastructures sont localisées à Québec. Activité économique importante au XIX^e siècle, la construction navale fournit du travail à des milliers d'ouvriers et des affaires florissantes à ceux qui construisent ou financent ces navires. Une industrie qui s'est toutefois affaïssée de façon brutale à la fin du XIX^e siècle, ne laissant presque aucune trace dans le paysage urbain. Comment expliquer un tel effacement?

Une tradition séculaire

Sous le Régime français, la Couronne et les constructeurs privés se servent des berges et des grèves de la capitale pour mettre en chantier de nombreux navires. Le havre du palais s'avère un site privilégié sous l'intendance de Jean Talon et, plus tard, sous celle de Gilles Hocquart, principal maître d'œuvre de l'aménagement du premier chantier naval royal. Entre 1730 et 1750, l'estuaire de la rivière Saint-Charles, avec le môle érigé en 1733, à proximité de la rue Saint-Nicolas, offre d'excellentes perspectives de développement pour la fabrication, le carénage et le radoub des navires. De 1742 à 1748, le chantier royal produit deux flûtes de 500 à 700 tonneaux, deux frégates de 22 à 26 canons, une corvette et une goélette de 70 à 80 tonneaux, un vaisseau de 60 canons, une gabare et une cha-

loupe de port. Cette entreprise d'État avoisine également une construction privée, saisonnière, qui utilise l'espace riverain de la Saint-Charles, de l'Anse-des-Mères et du Cul-de-Sac, au gré des contrats et de l'offre et la demande.

Malgré la relocalisation du chantier royal au Cul-de-Sac, en 1748, les ressources matérielles et financières se révèlent insuffisantes sans compter le peu de débouchés métropolitains pour la production navale. La Conquête met un terme à cette aventure et les promoteurs sont acculés à la faillite. Le Régime anglais se déploie



James Gibb Ross (1819-1888) fut le principal financier et exportateur de navires en bois entre 1860 et 1870. Propriétaire d'une importante flotte, il subventionne les rares mises en chantier de la décennie 1880.

(Archives nationales du Québec à Québec, collection initiale).

ainsi sur un premier constat d'échec. La tradition de construire des bâtiments de mer persiste néanmoins puisque certains chantiers privés restent en activité. Les grèves de la Saint-Charles, du havre du Palais, sont couramment utilisées. Certains, comme Zachary Thompson, le capitaine du port, emploient même la rampe de lancement et les infrastructures de l'ancien chantier royal de la rue Saint-Nicolas. D'autres, tel James Duncanson, utilisent le site de la Canoterie ou de l'Anse-des-Mères. Ils réussissent à approvisionner le marché local mais, dans l'ensemble, ils produisent assez peu: 18 goélettes («schooners»), dix sloops, deux navires de commerce («merchant ship») et deux seneaux entre les années 1763 et 1789.

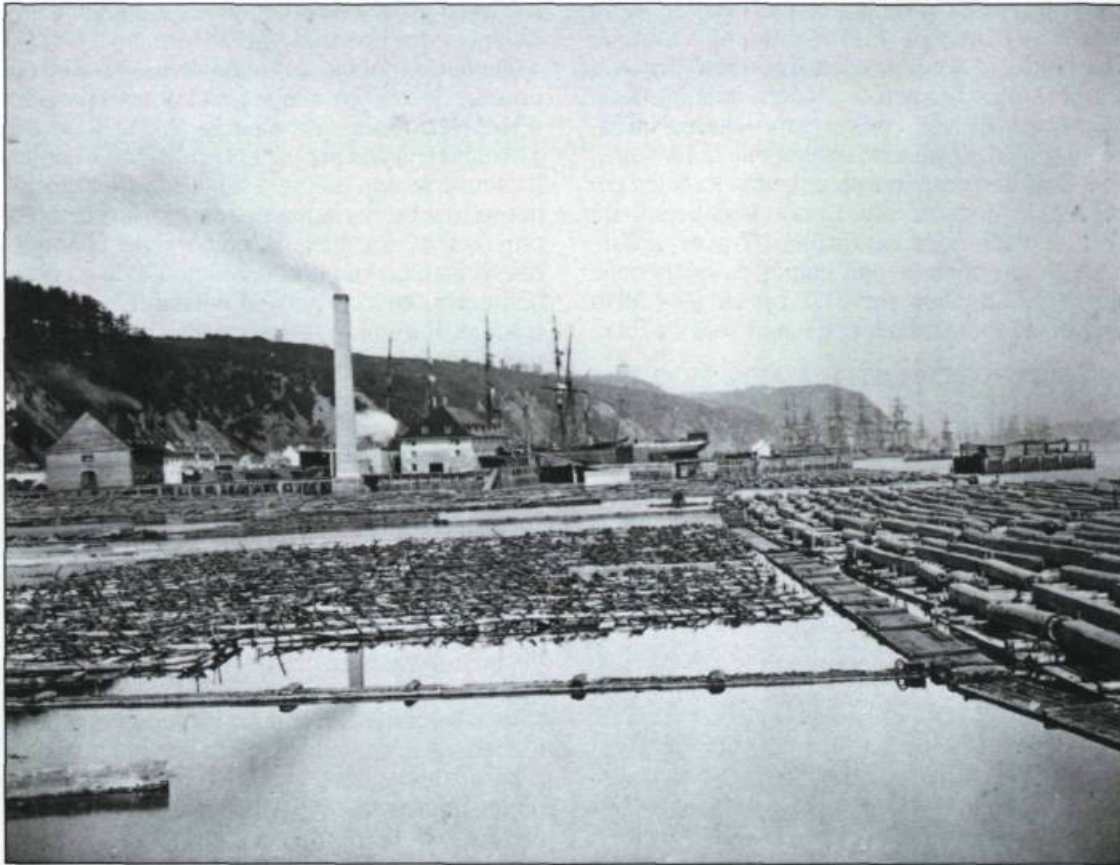
Nouveaux besoins

Une nette amélioration s'amorce toutefois à partir des années 1790. Les trois décennies qui suivent annoncent effectivement les débuts d'une production exportée vers les Îles britanniques. L'expansion des commerces du blé et du bois devient un levier de développement pour la construction navale à Québec. La fabrication de navires de commerce éclipse graduellement celle de plus faible tonnage circonscrite aux bricks, brigantins et goélettes. Plus de 200 bâtiments voient le jour durant ces trente années et près de la moitié sont des navires de commerce de trois ou quatre mâts.

La période de 1790 à 1820 marque également le début de la satellisation de la construction navale au monde marchand de la ville de Québec. Différents négociants de la ville agissent comme intermédiaires entre les producteurs et les acheteurs, généralement d'origine britannique. Par exemple, John Mure est l'agent de liaison pour les constructeurs Alexander et John Munn; en 1800, chacun d'eux fabrique pour des commerçants de Greenock un navire de commerce. William Oviatt, représentant québécois de la Scott, Idle and Company, subventionne en 1810 le chantier naval de Gorge Charles en lui accordant des avances financières jusqu'à un maximum de 12 livres par tonne produite. Vers 1820, William Budden procure aux frères Acraman de Bristol trois barques (bark). Ces quelques transactions connues ne représentent que la pointe de l'iceberg. Plusieurs marchands de bois comme Henry Atkinson, Peter Patterson, George Hamilton, John Saxton Campbell ou William Sheppard investissent directement dans cette sphère d'activité. Ils comblent leurs propres besoins de transport, ceux de leurs partenaires métropolitains ou encore spéculent simplement sur le marché anglais. Cette tendance s'accélère à compter des années 1820. Le processus de dépendance est bel et bien enclenché. Il se continue par la suite même si certains constructeurs comme John Munn, Thomas H. et Edward Oliver tentent de se dégager de l'emprise marchande, sans trop de succès d'ailleurs.

Le règne des marchands

Par rapport aux trois décennies antérieures, les années 1820 à 1840 laissent transparaître un véritable essor; 365 navires sont construits durant cette période, soit un excédent de plus d'une centaine de bâtiments comparativement à l'époque précédente. La spécialisation des chantiers québécois devient dès lors de plus en plus manifeste. Les constructeurs fabriquent surtout des barques et des navires de commerce à quatre ou cinq mâts. Londres, Liverpool et Glasgow achètent encore une portion considérable de cette



Cette photographie prise vers 1900 par Louis-Prudent Vallée montre l'anse au Foulon (Wolfe's Cove) et l'anse Gilmour où se concentrent les activités d'entreposage, de transformation et de chargement du bois. De plus, entre 1830 et 1860, plusieurs navires y sont construits. (Archives nationales du Québec à Québec, fonds Louis-Prudent-Vallée).

production. Toutefois, on remarque l'émergence de nouveaux marchés: Belfast, Dublin, Cork, Waterford, Bristol, Whitehaven, Hull et Newcastle.

Les marchands de bois de la ville de Québec dominant tout le processus. Ce sont les principaux financiers et exportateurs. Certains d'entre eux, comme Allan Gilmour, implanté dans l'anse à Wolfe, se permettent même de construire des navires requis pour ce commerce tout en assurant l'approvisionnement naval de son réseau d'affaires en Grande-Bretagne: la Pollock, Gilmour and Company de Glasgow et ses filiales de Liverpool et Londres. Il existe alors une étroite relation entre la construction navale et les impératifs commerciaux et métropolitains.

De l'âge d'or au déclin

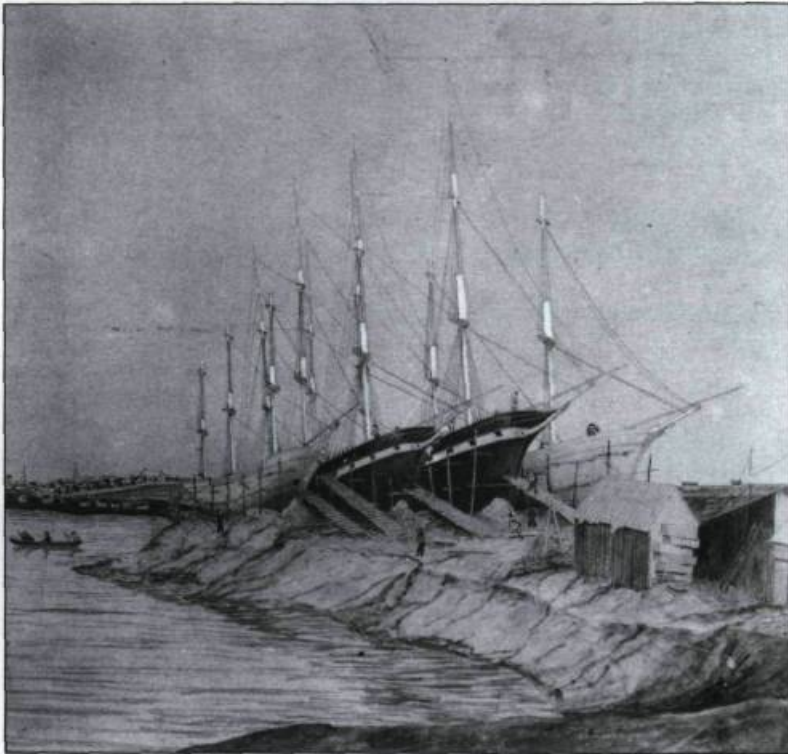
L'âge d'or de la construction navale s'amorce avec les années 1840. L'industrie prospère et produit près de 1 200 navires entre 1840 et 1870. Les navires de commerce et les barques constituent plus de 75 pour 100 des navires mis en chantier et 95 pour 100 du tonnage produit. Ces mastodontes sont financés par les marchands de bois: les Gillepsie, LeMesurier, Symes, Pemberton, Gilmour, Sharples, Burstall, Levey et Atkinson. Tous sont d'importants bailleurs de fonds de la construction ou de la distribution de ces bâtiments sur le marché anglais. Nul, cepen-



Vue de la rivière Saint-Charles à proximité de la fonderie F.-X. Drolet, le 20 novembre 1910. Toute trace des chantiers navals a disparu et certains quais sont en piètre état. (Archives nationales du Québec à Québec, fonds F.-X. Drolet).

dant, n'égale James Gibb Ross. Ce marchand monopolise à lui seul près de 35 pour 100 de la production des chantiers entre 1860 et 1870. Au cours de la décennie, il achète 124 navires et en finance 24 autres au moyen d'hypothèques. Il possède aussi un vaste réseau de vente en Angleterre, en Écosse, en Irlande, en France et aux

États-Unis. Ses principaux fournisseurs sont Jean-Élie Gingras, Pierre-Vincent Valin, la Charland et Marquis, les Samson et la McKay and Warner. Ross finance la presque totalité de la production de ces constructeurs durant la décennie 1860. Il permet également à 29 autres chantiers de prospérer en achetant tous les navires qu'ils construisent. Durant la décennie de 1870, il s'approprie ou finance 47 pour 100 de toute la production des chantiers québécois, soit 102 bâtiments sur 217. Les années 1870 annoncent le déclin de cette activité à Québec.



Cette aquarelle montre le chantier naval Gingras et Vallerand. (Archives nationales du Québec à Québec, collection initiale).

La crise financière de 1873, la décroissance des exportations de bois au port de Québec et les progrès de l'ingénierie navale britannique laissent présager de forts mauvais jours. À partir de 1880, le volume de navires construits chute radicalement. Moins de 90 bâtiments sont lancés au cours des années 1880 à 1900. Plus aucun marchand de bois ne s'intéresse à cette activité. La production s'oriente d'ailleurs vers la demande locale. Dans une proportion de 60 pour 100, les chantiers construisent de petits navires à vapeur employés pour le transport ou le remorquage des marchandises entre les deux rives de Québec. La désagrégation des relations entre les constructeurs et les marchands est pratiquement consommée.

Insuffisance de capitaux

La perte de ces partenaires accentue un des traits dominants de cette industrie: la faiblesse chronique des capitaux investis par les constructeurs dans leur entreprise. Les bâtisses,

le bureau et l'aire de production requièrent généralement des investissements fixes de 2 000 \$ à 4 000 \$. Cette mise de fonds se veut suffisante pour se lancer en affaires. Seuls les chantiers d'Henry Dinning, de George T. Davie et de Thomas H. Oliver présentent en 1871 une capitalisation fixe supérieure à 20 000 \$. Ce sont les mieux nantis. Ils appartiennent à la classe la plus active. En effet, le nombre de chantiers navals établis pour la construction d'un ou deux bâtiments, au cours d'une décennie, est assez effarant. Il s'agit là d'une caractéristique dominante entre les années 1810 et 1890.

Les coûts des matières premières et de la main-d'œuvre commandent l'injection de sommes beaucoup plus élevées. On peut les estimer facilement entre 50 000 \$ et 90 000 \$ durant les années 1870 et 1880. Seul le crédit marchand peut donc permettre de pallier le manque de liquidités nécessaires à l'amorce et à la poursuite des activités de construction. Il devient même une garantie de survie de cette industrie. Peu de constructeurs échappent à cette dépendance. De contrat en contrat, ils se contentent de répondre à la demande marchande qui disparaît à partir des années 1880. Le constructeur demeure donc incapable d'innover technologiquement, faute de moyens et d'énergie.

Même les mieux nantis éprouvent de la difficulté à traverser, sans trop de conséquences, les crises financières de 1854, 1857 et 1873. Plusieurs comme les Dinning, Baldwin, Dubord, Lee ou Nesbitt sont acculés un jour ou l'autre à la faillite. L'exploitation d'un navire construit pour son propre compte est également très dispendieuse. En 1889, la facture d'un tel exercice s'élève à environ 75 000 \$ pour un navire de 1 500 tonneaux construit à Québec et expédié en Angleterre avec une cargaison de charbon. Le constructeur, devenu armateur, absorbe tous les coûts de construction, d'enregistrement, d'assurances, de fret, d'équipage, de taxes portuaires, de chargement, de déchargement et rechargement vers son port d'attache. Aucun ne peut donc se payer un tel luxe sans compromettre son avenir. Principaux acteurs de cette tragédie, les constructeurs navals ont hérité d'un second rôle. Presque à leur insu, ils ont assisté à l'agonie de leur activité car la construction de navires en bois dans la vieille capitale était bel et bien moribonde à la fin du XIX^e siècle. ♦

*Historien