

PAC PA-139426

Photo 3. Vue de la cale sèche du chantier Tate, 2 mai 1903.

LES CHANTIERS NAVALS DU CANAL LACHINE

par Nadine Corbel

Le canal Lachine représente une étape importante dans l'évolution industrielle de Montréal. Progressivement, depuis son ouverture en 1825, des industries s'y installent. Parmi celles-ci nous retrouvons les chantiers navals qui voient dans les rives du canal une position plus stratégique que dans celles du Vieux Montréal. En 1871, ils sont au nombre de cinq.¹

LE CANAL LACHINE

L'idée de creuser un canal revient d'abord aux Sulpiciens, Seigneurs de Montréal. Au fil des années, plusieurs projets viennent s'y greffer, mais il faut attendre le début du XIXe siècle et de l'ère industrielle pour la réalisation de la voie maritime.

En 1819 les marchands de Montréal se regroupent au sein de la "Compagnie des propriétaires du Canal Lachine." Le coût d'un tel projet est trop élevé. C'est la province du Bas-Canada qui prend en charge la construction du canal entre 1821 et 1825,² les marchands restent cependant impliqués.

"Améliorer la navigation, abaisser les coûts de transport, obtenir sur les marchés de l'Angleterre un débouché pour les produits canadiens, tels sont les buts que poursuivent avec acharnement les marchands de Montréal pour contrer la concurrence du canal Erie entre 1825 et 1850."³

Entre 1843 et 1848, le canal acquiert le tracé général qu'on lui connaît. L'ancien canal s'élargit pour permettre le passage des gros bateaux à vapeur.⁴ A la fin des travaux d'élargissement, en 1848, on décide "d'affermir le surplus d'eau sur les canaux." Ceci donne un regain d'activité au canal qui, en plus d'être une voie navigable, devient la plus grande zone industrielle de Montréal.⁵ Grâce à la force hydraulique les abords du canal qui avaient été progressivement occupés par des moulins à

farine et à scies, ainsi que par des fabriques de clous, attirent maintenant de plus gros complexes industriels tels que la Redpath Sugar, la Montreal Rolling Mills, l'usine de portes et fenêtres de John Ostell, les moulins à farine d'Ogilvie. . .

IMPORTANCE DE LA VAPEUR

Au même moment, la ville se place à l'avant-garde de la construction de bateaux à vapeur. Si à Québec on construit encore de grands voiliers, production orientée vers l'Atlantique et le marché des Etats Unis, Montréal se tourne vers la navigation intérieure.

En 1809, John Molson avait donné le signal avec le lancement du premier vapeur canadien l'Accommodation. Jusqu'en 1840 les chantiers de construction navale se regroupent aux alentours de Montréal. A partir de 1850, une forte concentration de chantiers se trouve aux abords du canal de Lachine.

Ils s'installent près des écluses et des bassins existants, surtout entre l'écluse du Havre (rue Mill) et l'écluse St-Gabriel, jusqu'au bassin de Brewster. Ainsi, on retrouve George et William Tate sur la rue Mill, Augustin Cantin entre la route de Lachine et le canal, juste après l'écluse, Augustin Labbé sur l'île située entre l'écluse St-Gabriel et le pont de Brewster, J.B. Auger & Co., après Cantin et la Montreal Rolling Mills et enfin, Robert et James Allan sur la rue St-Jean ou John, à St-Henri (Photo 1). Jusqu'à présent, l'état des recherches n'a pas permis d'identifier d'autres chantiers navals plus en amont du canal.

Il est évident que les cinq chantiers ne sont pas les seuls mais les principaux. De petits chantiers s'improvisent constructeurs de bateaux le temps d'une saison ou de quelques années. Ils s'occupent surtout de réparations et de construction de goélettes ou de barques. Leurs chantiers consistent souvent en une cabane. Ils opèrent près des bassins de radoub situés le long du canal.

CINQ CHANTIERS AUX ABORDS DU CANAL

Augustin Labbé occupe l'île en face du chantier Cantin. Il y est locataire de 1848 à 1860 environ. Il semble qu'il ait eu fort à faire car il doit lutter contre l'effritement des berges de l'île, provoqué par le passage des bateaux, et contre des concurrents qui aimeraient prendre sa place sur l'île.⁷

Il existe assez peu d'information sur la firme J.B. Auger & Co. Cependant, une pétition, signée par tous les constructeurs mentionnés à l'exception de A. Labbé, confirme qu'elle est active en 1871.⁸

Un document daté du 11 juin 1870 certifie la présence de Robert et James Allan aux abords du canal. Ils sont situés entre les rues John et Gregory (St. Henri).⁹

Les frères William et George Tate sont déjà actifs près du canal dans les années 1840 mais leur chantier n'est pas présent sur la carte de James Cane datée de 1846, ni sur celle de John Ostell exécutée en 1850. On apprend que le 12 février 1851 le gouvernement leur loue une cale sèche située à la fin ouest du bassin #2 et en 1852 le chantier est représenté sur la carte de H. Ramsay (Photo 2). Ce chantier est de bonne envergure. Le plan d'assurances d'Hopkins de 1879 montre l'emplacement des divers bâtiments. On y trouve un moulin à scies, un large bâtiment de brique ou de pierre s'élevant sur deux étages (à droite sur la photo) plusieurs ateliers reliés à la construction de bateaux. Il y a aussi une cale sèche (Photo 3).

LE CHANTIER AUGUSTIN CANTIN

Augustin Cantin naît à Cap Santé (Québec) le 17 juin 1809. Après un apprentissage dans la ville de Québec qui le mènera au métier de constructeur de bateaux, il travaille à Liverpool (Angleterre) et à New York entre 1834 et 1837.¹⁰ Par la suite, il s'installe à Montréal où il épouse Elizabeth Benning le 29 mai 1841. La même année, il fonde un premier chantier à l'angle des rues Prince et de la Commune.¹¹

Le 15 janvier 1844, La Minerve annonce sa banqueroute¹² mais au même moment, ce dernier écrit aux autorités du ministère des travaux publics pour obtenir la permission d'ériger une cale sèche sur un terrain situé le long du canal Lachine. Son projet n'est pas sans intéresser certains marchands et bourgeois de la ville de Montréal qui voyent d'un bon oeil l'établissement des constructeurs et réparateurs de bateaux.

C'est vers 1845 que Cantin s'installe sur le lot situé sur la rue Notre-Dame (alors route de Lachine, puis rue St-Joseph) et près de la rue Canning. Il commence à opérer son chantier en 1846. Une lettre de W. Kingsford à T. Begley (Secretary of Public Works) confirme que le bassin n°1 était déjà existant et avait été creusé lors de la construction du canal. Le terrain appartenait alors à M. Griffin.¹³

Ce bassin est représenté sur plusieurs cartes. Entre autres, celle de John Adams (Photo 4) de 1825 où le bassin est flanqué du "magasin rouge" ou "red store", bâtisse en planches qui sera utilisée par Cantin pour construire ses premiers vapeurs. Ce bâtiment est encore existant en 1853 et apparaît sur un plan de la propriété, tracé par W.H. McKenzie de la ville de Montréal.

Une lettre de A. Cantin adressée à Thomas A. Begley, datée du 10 juin 1851, donne une meilleure idée de la propriété. Cantin y attache un plan montrant certains travaux projetés afin d'améliorer la cale sèche.

Ce plan permet aussi de comprendre la description des propriétés de Cantin faite dans un contrat de 1865, passé entre J. Benning et A. Cantin devant le notaire J.G. Hunter. L'autre partie du chantier, achetée vers 1852, appartenait à Charles Henry Castle et le deuxième bassin est déjà creusé quand Cantin devient propriétaire des lieux. Il est possible que ce bassin ait été creusé par le gouvernement et qu'il en soit sa propriété. Il est déjà projeté sur le plan de John Adams de 1825.

En 1856, le chantier bat son plein. La superposition des plans de 1851, 1853 et 1879 montre l'évolution du chantier. Les bâtiments tracés sur le relevé d'assurances d'Hopkins, daté de 1879, sont en partie présents sur la gravure de Savory, Major & Knapp de 1857 (Photo 5). La description des lieux se lit comme suit:

"Département du Chantier de Construction. Ce Département fut établi en 1846. Facade d'Eau de 3221 pieds, y compris les Bassins. Etendue du Terrain Employé pour les Ateliers 15 Arpents. Nombre de Vaisseaux déjà construits 94. L'Edifice, à l'extrême droite du Plan est le Moulin à Scies et la Boutique de la Menuiserie, Le Mécanisme du Moulin comprend des scies Verticales et Circulaires, Machines à Varloper, Raboter, Boureler, Cheviller, Etc. Le Mécanisme est mu par des Roues Hydrauliques de la force de 80 chevaux.

Chemin de Fer de Marine mu par la Vapeur, pour haller les Vaisseaux. Bassin d'Echouage et de Radoub en Contemplation.

Les autres Edifices sont des Dépôts, Ateliers de Garniture, de Gabaris, Voilerie, Appentis de Charpentiers et divers Arrangements avantageux et Nécessaires pour faciliter l'ouvrage des divers

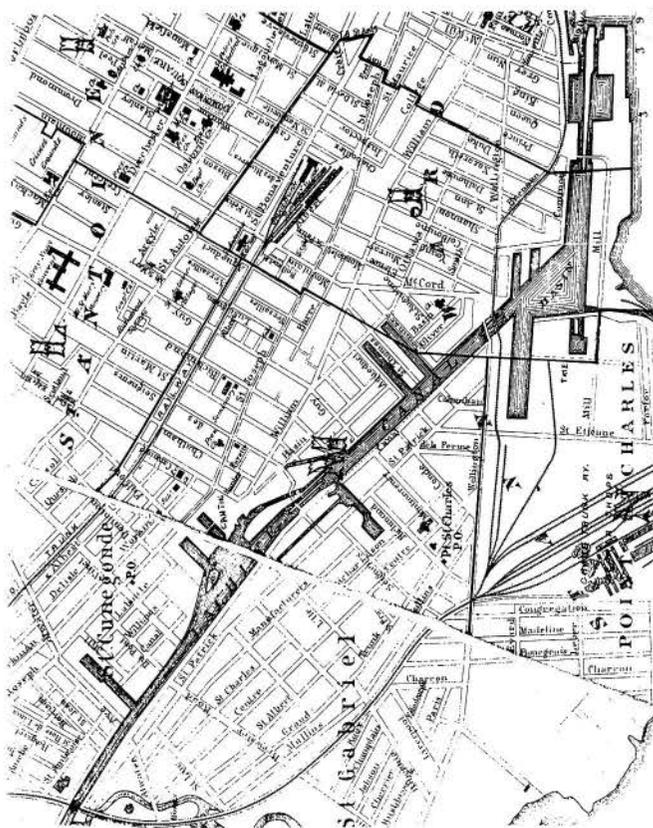


Photo 1. Debut du Canal Lachine. Plan d'assurances Hopkins, 1878, page 10.

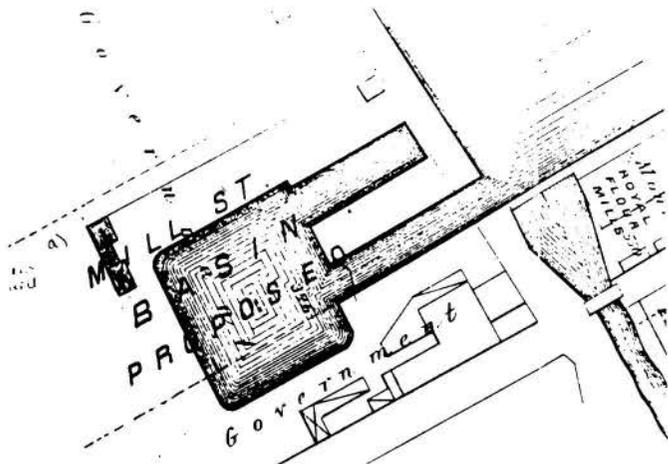


Photo 2. Chantiers William & George Tate. Plan d'assurances Hopkins, 1879, page 47.

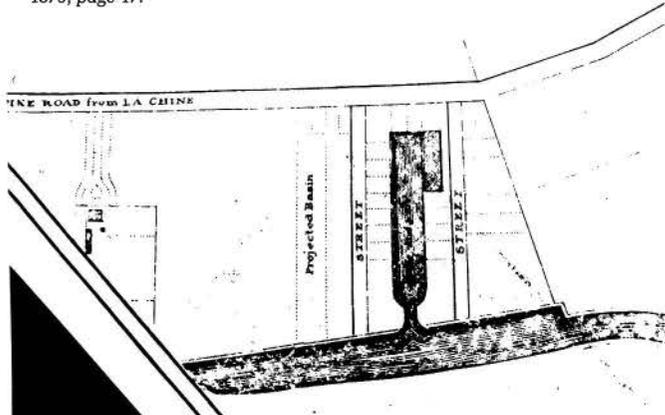


Photo 4. Emplacement du Chantier Augustin Cantin. Carte de John Adams, 1825.

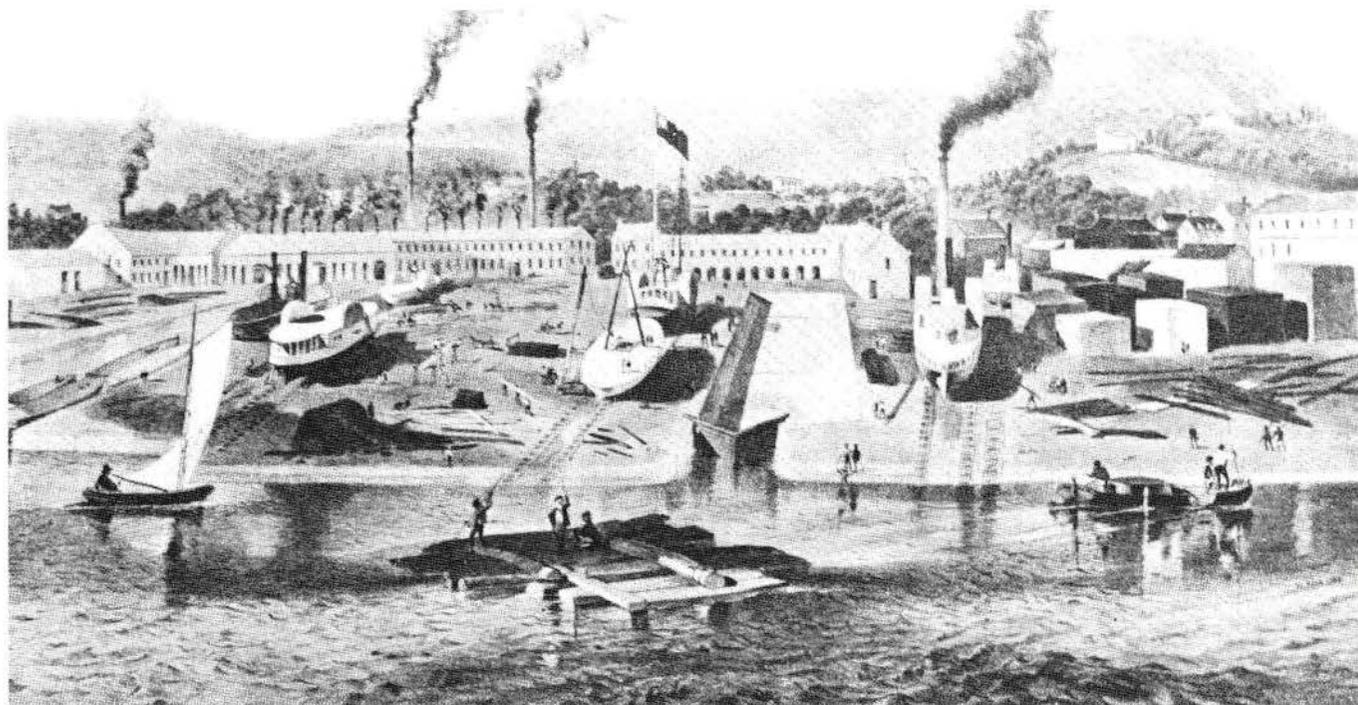


Photo 5. Chantier Augustin Cantin. Gravure de Savory, Major & Knapp, 1857. publiée dans C.P. De Volpi, *Montreal Recueil iconographique*, planche 127.

Ateliers.

Le Bureau de l'Établissement se trouve au centre des divers Ateliers et près du Grand Mat de Pavillon.

Département de la Mécanique. Ce Département fut Etabli en 1854. Le Nombre de machines à vapeur déjà construites se monte à 23. Les Bâtisses s'étendent depuis le Bureau de l'Établissement jusqu'à l'extrême gauche du Plan et comprennent les Boutiques de Construction et le Parachevement, Boutiques de Forgerons et de Gros Marteau fonctionnant par la vapeur, Boutiques pour faire les Chaudières, la Fonderie, ainsi qu'une Boutique pour les Faiseurs de Modèles.¹⁴

L'inscription permet de situer divers bâtiments. De plus, on trouve une description du chantier dans *Montreal in 1856*, livre publié à l'occasion de l'ouverture du Grand Trunk

"... the buildings are all substantially built of stone and brick... viz.—shipyard with draughting and modelling rooms, moulding loft, saw mill, etc... etc..."¹⁵

Le moulin à scies est surélevé. Il est plus haut que les autres édifices (Photo 6). Une porte, encadrée par deux fenêtres, et une autre, surmontée d'une arche et ayant une fenêtre à son côté gauche, composent le premier niveau de la façade. Chaque porte possède une rampe permettant de hisser les troncs d'arbre à l'intérieur de l'édifice. Deux paires de trois fenêtres s'alignent au deuxième niveau. Sur le côté, à l'arrière, nous apercevons trois fenêtres, et au dernier étage, il y a sept fenêtres ou portes-fenêtres donnant accès à un balcon continu et sans doute à des escaliers. Le toit est à deux pentes avec un parapet à gradins.

Dans les moulins traditionnels les deux extrémités et parfois un côté étaient ouverts. Seul le côté abritant la machinerie était fermé. L'édifice n'était pas chauffé.

Le moulin fonctionne de la façon suivante:

Le tronc d'arbre est placé sur un cadre formé par des poutres et posé sur des rails. Il est maintenu en place, à chaque extrémité, par une poutre. Celle de l'avant est amovible et s'ajuste à la longueur du tronc. Ce dernier est maintenu le long du cadre par des crampons. On ajuste l'épaisseur de la planche à couper à l'aide de vis. La scie verticale est mue par la force hydraulique. Dans le cas du chantier Cantin, la force hydraulique est de 80 chevaux et est tirée du canal de dérivation sur lequel le moulin est placé. L'arbre de transmission active la scie. Le bras, relié aux poteaux qui tiennent la scie, active un arbre à cames et entraîne une roue qui déplace le tronc d'arbre. Quand l'opération est terminée, une roue renvoie le rail au début et l'ouvrier ajuste les vis pour la prochaine coupe. La scie circulaire permet une plus grande vitesse de coupe. Dans ce cas, la roue est reliée directement à la scie.

Pour la construction de son moulin à scies, Cantin est tenu de respecter certaines normes:

"The saw mill proposed to be erected shall be constructed,—so as not to let the saw dust go into the Canal."¹⁶

Salle des gabarits (à tracer)

Les charpentiers n'utilisent pas de plans pour la construction des bateaux mais des gabarits. Ces gabarits sont pris sur des modèles réalisés à l'échelle de 1/10, 1/50 ou 1/100 et tracés à la craie, à l'échelle 1/1, sur des pièces de bois léger, puis transférés à l'aide de ce bois sur le bois servant à la construction du bateau. Le volume imposant de certaines pièces peut justifier la grandeur du bâtiment ainsi que la taille des portes. Sur la gravure, on remarque les larges portes surmontées d'une arche qui permettent aux morceaux de bois de sortir et laissent pénétrer la lumière (Photo 7).

Les pièces sont ensuite assemblées sur le chantier. La coque du bateau repose sur des rampes de glissement et ce dernier restera en place jusqu'au jour du lancement. Les plate-formes, souvent au nombre de quatre, sont posées. Parfois le vapeur est incliné pour faciliter la mise à l'eau. A ce moment les rampes sont huilées pour faciliter la glissade.

Les forges

La partie gauche du chantier est entièrement réservée aux opérations de forges afin de préparer les chaudières pour les engins à vapeur ainsi que toutes autres pièces de métal nécessaires à la construction du bateau (Photo 8). Il est difficile, à ce stade de la recherche, d'identifier la fonction précise de ces bâtiments. Le mot forge est employé mais il n'implique pas forcément la présence d'un haut fourneau.

"Forge: Atelier ou entreprise travaillant le fer après l'affinage. Forge à l'anglaise designait au début du XIXe siècle les établissements équipés de fours à puddler et de laminiers."¹⁷

Il est certain que le chantier était équipé d'une laminerie. La fonte, achetée en barres ou faite à la forge, était transformée en fer dans des fours à reverberés par l'action de puddlage. Le métal brûlant était ensuite passé au laminier afin d'être réduit en feuilles plus ou moins minces selon les besoins. Ces feuilles servaient à la fabrication des chaudières. Dans le cas de Cantin, certains équipements, et probablement les soufflets des fours fonctionnaient à la vapeur.

"In the Engineering Department there is another condensing steam engine, of 20 horse power, for driving the machinery, consisting of lathes, planes, and a great variety of other machines."¹⁸

Ce département est opéré par E.E. Gilbert. L'entreprise devait en valloir la peine pour que ce dernier abandonne ces droits récemment acquis pour l'usage de la force hydraulique qui faisait fonctionner sa fonderie située le long du bassin #2. La présence grandissante de la Montreal Rolling Mills est peu être la cause de la disparition des ateliers de E.E. Gilbert. Au cours des années 1880, Cantin loue les locaux à la compagnie Singer.

Nous nous devons de rectifier certains faits quant à l'exactitude de

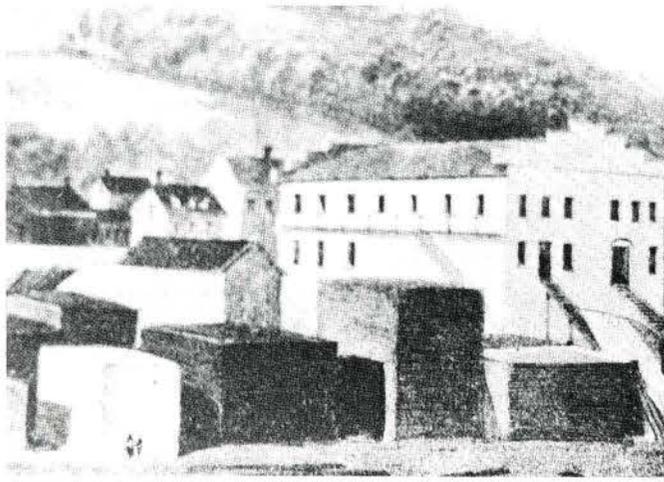


Photo 6. Detail du moulin à scie Chantier Augustin Cantin.

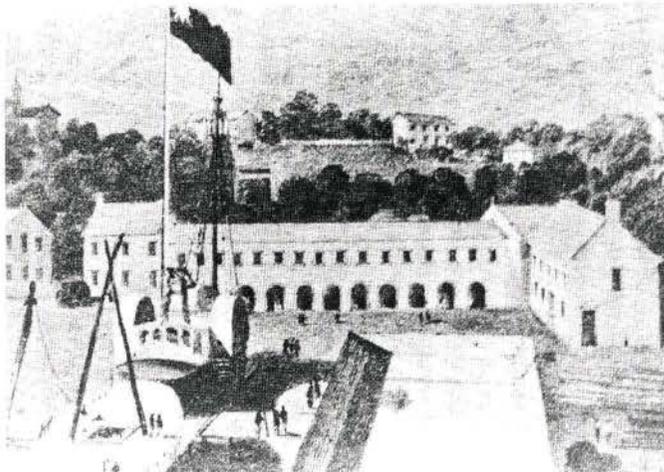


Photo 7. Atelier de gabarits Chantier Augustin Cantin.

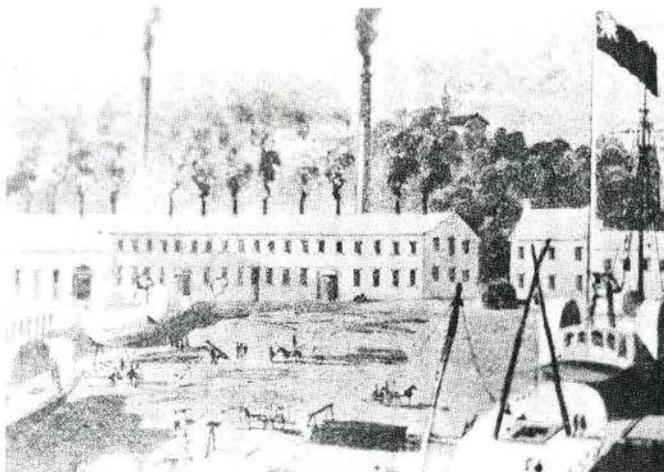


Photo 8. Forges. Chantier Augustin Cantin.

cette gravure. En comparaison avec une photo de Notman prise à la même époque, on constate que l'artiste a volontairement omis certains éléments afin de favoriser la vue d'ensemble. De plus, il a inclus des éléments qui sont encore à l'état de projet en 1857. Dans la gravure la cale sèche est complètement terminée. En réalité elle ne le sera qu'en 1862.¹⁰ Cette gravure est quand même très utile puisque, avec la photo de Notman, c'est le seul document iconographique que nous possédions à ce jour. Des recherches qui vont se continuer au cours de l'hiver permettront, j'espère de compléter les informations manquantes.

On peut se demander ce qu'il reste de ce chantier d'avantgarde. À la mort d'Augustin Cantin le 2 décembre 1893, le chantier passe aux mains de son fils qui le fait fonctionner jusqu'en 1931.

Une photo aérienne de 1946 laisse paraître le plan général ainsi que les bâtiments présents sur le relevé d'assurances de Goad de 1912. Plusieurs éléments sont encore présents: la cale sèche, toujours en opération et le bassin qui a été réduit. Le bâtiment à l'extrême gauche qui faisait parties des forges a été démoli, par contre l'autre est encore là, mais ne possède plus ces deux grandes cheminées.

Sont présents également le pavillon d'administration, avec une partie de l'édifice adjacent, la maison d'habitation, et les bâtiments placés le long de la cale sèche.

La visite des lieux ne s'est pas avérée très encourageante. L'espace entre les îles, c'est-à-dire l'entrée du chantier, a été remblayé ainsi que le bassin et la cale sèche. Il est possible qu'un bâtiment de brique soit le seul élément qui subsiste. C'est une addition de 1890.

Il faut espérer que la réouverture du canal de Lachine et le réaménagement prévu par Pacs Canada saura prendre en considération le patrimoine industriel qui demeure encore le long de ce canal, non seulement pour nous aider à comprendre le fonctionnement de ces structures mais aussi pour conserver le paysage auquel le canal appartient. □

NOTES

1. John Willis, **Le canal de Lachine jusqu'en 1870: origine et fonction d'un canal hydraulique**. Communication présentée dans le cadre du colloque international "Traditions maritimes au Québec," Québec, les 10, 11 et 12 octobre 1984. p. 11.
2. W. Greig, **Hochelaga Depicta, embracing the History and present state of the Island of Montreal**, 1839. Montreal: R.W.S. MacKay, 1946, p. 201.
3. I. Contant, **Evolution du trafic de canal de Lachine de 1825 à 1873**. Québec: Parcs Canada, Mars 1983, pp. 26-27.
4. "La largeur du canal fut plus que doublée pour atteindre 37m. On ramena le nombre des écluses à cinq, chacune d'elles mesurant 61,6m sur 13,8m avec 2,9m de profondeur. Brochure sur le canal Lachine. Montréal: Parcs Canada, 1983.
5. I. Contant, **Evolution du trafic**, p. 50.
6. Gerald J.J. Tulchinsky, **The River Barons: Montreal businessmen and the growth of industry and transportation 1837-1853**. Toronto & Buffalo: University of Toronto Press 1977, pp. 206-211.
7. Archives publiques, Ottawa: **Dossier**: ARC 11/61-10, Lachine Canal - Application for land for a timber yard - A. Labbee, 1845-1858. **Dossier**: ARC 11/60-2, lettre du 31 décembre 1850. **Dossier**: ARC 11/61-6, Application to lease an Island on the Canal - E.E. Gilbert, 1853.
8. Archives publiques, Ottawa. Travaux publics RG 11, B1(a) sujet 8, vol. 174, p. 001960.
9. Archives publiques, Ottawa. Travaux publics RG 11, B1(a) sujet 8, vol. 173, p. 1735-4 à 6.
10. G. Tulchinsky, p. 209. Rev. Cochrone, **Men of Canada**, p. 512. Information prise de les dossiers de M.L. McNally, Archives publiques, Ottawa.
11. E. Massicotte, dossier des archives de la ville de Montréal: Ste-Cunegonde (#3035.42.30) Histoire.
12. **La Minerve**, Vol. XIII, #47, le 15 janvier 1844.
13. Archives publiques, Ottawa. Travaux publics RG 11/61-11 p. 14. Lettre de William Kingsford du 10 mai 1847.
14. C.P. de Volpi. **Montreal Recueil Iconographique**, planche 127.
15. **Montreal in 1856** prepared for the celebration of the opening of the Grand Trunk Railway of Canada. Montreal: John Lovell, 1856, p. 41.
16. Archives publiques, Ottawa, Travaux publics RG 11, A1, Vol. 61, p. 50, Conditions in which application may be granted, 1852.
17. Maurice Dumas, **L'archéologie industrielle en France**. Paris Editions Robert Laffont, 1980, p. 449.
18. **Montreal in 1856**, p. 41.
19. Dans une lettre du 3 mars 1861, Cantin mentionne que la cale sèche est en construction. Archives publiques, Travaux publics RG 11, B1(a), Vol. 171, p. 000673.

Dans une lettre du 5 décembre 1861, adressée à J. Cauchon, Cantin demande la permission de prendre des pierres pour construire sa cale sèche. Il a reçu le permis de construction le 30 mai 1853. Archives publiques, Travaux publics RG 11, B1(a), Vol. 171, p. 000547.