



National Library
of Canada

Bibliothèque nationale
du Canada

Canadian Theses Service Service des thèses canadiennes

Ottawa, Canada
K1A 0N4

NOTICE

The quality of this microform is heavily dependent upon the quality of the original thesis submitted for microfilming. Every effort has been made to ensure the highest quality of reproduction possible.

If pages are missing, contact the university which granted the degree.

Some pages may have indistinct print especially if the original pages were typed with a poor typewriter ribbon or if the university sent us an inferior photocopy.

Reproduction in full or in part of this microform is governed by the Canadian Copyright Act, R.S.C. 1970, c. C-30, and subsequent amendments

AVIS

La qualité de cette microforme dépend grandement de la qualité de la thèse soumise au microfilmage. Nous avons tout fait pour assurer une qualité supérieure de reproduction.

S'il manque des pages, veuillez communiquer avec l'université qui a conféré le grade.

La qualité d'impression de certaines pages peut laisser à désirer, surtout si les pages originales ont été dactylographiées à l'aide d'un ruban usé ou si l'université nous a fait parvenir une photocopie de qualité inférieure

La reproduction, même partielle, de cette microforme est soumise à la Loi canadienne sur le droit d'auteur, SRC 1970, c. C-30, et ses amendements subséquents.

**LES CHANTIERS NAVALS À MONTRÉAL
AU XIXe SIÈCLE**

Nadine H. J. Corbel

Mémoire de Maîtrise es arts
Département d'Histoire de l'art

Mémoire présenté dans le cadre
d'une Maîtrise es arts à
l'université Concordia
Montréal, Québec, Canada

Février 1991

© Nadine H. J. Corbel, 1991



National Library
of Canada

Bibliothèque nationale
du Canada

Canadian Theses Service Service des thèses canadiennes

Ottawa, Canada
K1A 0N4

The author has granted an irrevocable non-exclusive licence allowing the National Library of Canada to reproduce, loan, distribute or sell copies of his/her thesis by any means and in any form or format, making this thesis available to interested persons.

The author retains ownership of the copyright in his/her thesis. Neither the thesis nor substantial extracts from it may be printed or otherwise reproduced without his/her permission.

L'auteur a accordé une licence irrévocable et non exclusive permettant à la Bibliothèque nationale du Canada de reproduire, prêter, distribuer ou vendre des copies de sa thèse de quelque manière et sous quelque forme que ce soit pour mettre des exemplaires de cette thèse à la disposition des personnes intéressées.

L'auteur conserve la propriété du droit d'auteur qui protège sa thèse. Ni la thèse ni des extraits substantiels de celle-ci ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans son autorisation.

ISBN 0-315-68781-9

Canada

RESUMÉ

Les chantiers navals à Montréal
au XIXe siècle

Nadine Corbel

Ce mémoire se divise en deux parties. La première partie explore l'histoire des chantiers navals à Montréal entre 1800 et 1840 et tente de retracer leur production et l'architecture de leurs bâtiments.

La deuxième partie se penche sur les chantiers navals situés le long du canal Lachine à partir de 1840 et jusqu'en 1900. Nous voyons s'y développer des infrastructures plus solides et mieux définies par rapport à leur fonction.

Des plans, des documents d'archives et des photographies constituent un dossier historique et documentaire. Une étude architecturale est ensuite développée. Nous examinons les constantes et les différences dans l'infrastructure des chantiers tout au long de ce siècle.

Les méthodes de travail et le type de machines utilisées font également l'objet de cette étude car celles-ci imposent certaines contraintes aux bâtiments en ce qui a trait à la forme.

AVANT-PROPOS

Lors d'une conférence à Québec en 1985, Monsieur John Willis a attiré mon attention vers les chantiers navals du canal Lachine. Ce sujet me semblait, alors, loin de devenir celui de mon mémoire. Son aide précieuse dans les débuts de ma recherche m'a encouragé et permis de développer ce sujet.

Ma gratitude va à Allan Stewart du Centre Canadien d'Architecture et à Larry McNally des Archives nationales du Canada. Ceux-ci ont aiguillé mes recherches et m'ont ainsi épargné bien des tâtonnements.

Ce mémoire n'aurait jamais été terminé sans le soutien et les encouragements de mon directeur, le Dr. Jean Bélisle. Je lui en est une vive reconnaissance.

Enfin, mes deux amies, Denyse Therrien et Monique Poirier m'ont donné un support moral et matériel à l'un des moments clé de ma vie. Je tiens donc à les en remercier.

Une pensée va à mon père à qui je dédis ce mémoire. Son souvenir toujours présent m'a donné la force de terminer.

TABLE DES MATIERES

	Pages
LISTE DES ILLUSTRATIONS ET FIGURES	vii
INTRODUCTION	1

PREMIÈRE PARTIE

Les chantiers navals à Montréal: 1800-1840

CHAPITRE I

Histoire des premiers chantiers navals de Montréal

A - Le chantier de David Munn	8
B - Le chantier de Hart Logan	18
C - Millar & Co.	21

CHAPITRE II

Architecture des premiers chantiers navals de Montréal

A - Le chantier Logan	26
B - Le chantier Munn	27
C - Comparaison avec d'autres chantiers	34

DEUXIÈME PARTIE

Les chantiers navals du Canal Lachine: 1840-1900

CHAPITRE III

Mise en situation des chantiers du canal Lachine

A - Augustin Labbé	45
B - J.B. Auger & Co.	46
C - Robert & James Allan	47
D - William & George Tate	48
E - Augustin Cantin	50

CHAPITRE IV

Architecture des chantiers Tate et Cantin

A - Le chantier Tate	62
B - Le chantier Augustin Cantin	68
CONCLUSION	81
BIBLIOGRAPHIE	86
ANNEXE A	95
ANNEXE B	97
ILLUSTRATIONS	106

LISTE DES ILLUSTRATIONS ET FIGURES

FIGURES

- I. N. Corbel. Emplacement des fouilles archéologiques de 1985 et 1986 superposé sur le plan de John Adams, 1825. (Schéma pris dans le rapport de Pauline Desjardins, Le Site Logan, chantier Munn, p. 20, Figure 2.)
- II. Comparaison des plans des chantiers Munn, Logan, Tate et Cantin. Échelle 1 pouce = 200 pieds.

ILLUSTRATIONS

1. Plan de la ville de Québec montrant l'emplacement de certains chantiers navals. Carte de Gother Mann, 1804. ANC, Cartes et Plans, NMC 0011082.
2. Plan de la Pointe à Callière d'après l'original de Jacques Viger, 1819.
3. Plan de la ville de Montréal, Edward Boser, 1845. ANC, Cartes et Plans, NMC 0001913.
4. Installation de la quille sur le ber et autres activités prenant place sur un chantier naval. Photo prise dans H. Cole Estep, How Wooden Ships Are Built.
5. Plan de la ville de Montréal, Joseph Bouchette, recopié en 1852. ANC, Cartes et Plans, NMC 0020537.
6. Chantier Logan. Carte de la ville de Montréal, John Adams, 1825.
7. Chantier Munn. Carte de la ville de Montréal, John Adams, 1825.
8. Chantier Munn. Carte du faubourg Ste-Anne représentant le canal Lachine à travers les propriétés, Alex Gibb, 1823. ANC, Cartes et Plans, NMC 0020525.
9. Carte des lots #1 du quartier Cuest de Montréal et #1581 du quartier Ste-Anne. Acte de vente du 18 mars 1868 entre W. E. Logan et A.T. Galt.

10. Chantier de Patrick Beatson. Plan de Gother Mann, 1804. Illustration tirée de "Patrick Beatson, capitaine et constructeur de navires, 1758-1800" par Eileen Marcil.
- 11a. Chantier Davie, Pointe à Lévis. Tableau de George Seaton, 1847-1849, ANC, Division iconographique (C-96432-35).
- 11b. Détail - Chantier Davie, Pointe à Lévis. Tableau de George Seaton, 1847-1849, ANC, Division iconographique (C-96433).
12. Début du canal Lachine. Plan d'assurances Hopkins, 1879, page. 10.
13. Montreal Transportation & Co., Canal Lachine. Plan d'assurances Hopkins, 1879, p. 77.
14. Plan du chantier de R & J Allan, Canal Lachine. APC, Travaux Publics, RG 11, B1(a), sujet 8, Vol. 173, p. 1735.
15. Emplacement du chantier Cantin. Détail de la carte de John Adams, 1825.
16. Plan du chantier Cantin en 1851. N. Corbel, d'après un plan à l'ANC, Travaux Publics, RG 11, A1, Vol. 61, # 11, Cantin à Thomas Begley Esq., le 10 juin 1851.
17. Distribution de la force hydraulique, bassins # 2,3,4, Canal Lachine, 1844. Larry McNally, Water power, p. 165.
18. Chantier Tate, Canal Lachine. Jos. Levy, Montréal, le 4 avril 1856, ANC, Travaux Publics, RG11, A1 Vol. 63, # 24, partie 1.
19. Chantier Tate, Canal Lachine. Plan d'assurances Hopkins, 1879, p. 47.
20. Vue de la cale sèche et du chantier Tate. Photo D.A. Marchand, 2 mai 1903. ANC, Archives photographiques, PA-139426.
21. Vue de la cale sèche et du chantier Tate, 29 août 1916. ANC, Archives photographiques, PA-141591.
22. Chantier Augustin Cantin. N. Corbel, d'après un plan de W.H. McKenzie, janvier 1853. Plan # L-2 St-Anne, Ville de Montréal, comptoir des plans.

23. Chantier Cantin, Canal Lachine. N. Corbel, d'après le plan d'assurances Hopkins, 1879.
24. Chantier Cantin. Gravure de Savory, Major & Knapp, 1857, publiée dans C.P. de Volpi, Montréal, Recueil iconographique, planche 27.
25. Chantier Cantin, Canada Marine Works, 1850's. Photo de Notman. Archives photographiques Notman, Musée McCord de l'université McGill, Montréal, MP154/81.
26. A. Cantin Marine Works. Lithographie de J. Ellis, Toronto, Armstrong Photograph. Collection privée.
27. Détail de la scierie, chantier Cantin. Gravure de Savory, Major & Knapp, 1857.
28. Fonctionnement d'une scierie. Illustration prise dans M. & M. Zimiles, Early American Mills, p. 65.
29. Intérieur d'une scierie. Archives iconographiques Notman, Musée McCord de l'université McGill, Montréal, #78899.
30. Atelier de gabarits, chantier Cantin. Détail, gravure de Savory, Major & Knapp, 1857.
31. Intérieur d'une salle à tracer. H. Cole Estep, How Wooden Ships Are Built, p. 34.
32. Forges, chantier Cantin. Détail, gravure Savory, Major & Knapp, 1857.
33. Intérieur d'une forge au Creusot. Illustration tirée de Asa Briggs Iron Bridge to Crystal Palace.
34. Vue aérienne du chantier Cantin, 1946. Ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, A10169-79.

INTRODUCTION

C'est vers le domaine maritime et l'architecture des chantiers navals de Montréal et du canal Lachine que se sont tournées nos recherches.

Plusieurs récits historiques relatent l'activité des chantiers et leurs exploits tels que le lancement du P.S. ACCOMODATION ou du P.S. HERCULES. Des historiens comme Gérald Tulchinsky et George Wilson ont retracé l'histoire de la construction navale et de la navigation sur le Saint-Laurent. D'autres, comme Jean Bélisle et André Lépine ont cherché à comprendre la composition et la structure de la coque d'un vapeur. Aucune étude sur Montréal ne s'est vraiment penchée sur les lieux mêmes où étaient construits ces bateaux et aux fonctions détaillées de l'ensemble architectural des chantiers.

Nous nous sommes posés trois questions principales: où étaient situés ces chantiers, qu'elle était leur histoire, et quel en était le fonctionnement?

Nous nous proposons donc de situer de façon précise ces chantiers, d'en faire l'historique et d'en étudier la composition architecturale.

Cette étude se divise en deux parties:

- Les chantiers navals de Montréal - 1800-1840;
- Les chantiers navals du canal Lachine - 1840-1900.

Ce mémoire comprend un dossier historique et documentaire constitué de plans, de documents d'archives et de photographies et, ensuite, une étude architecturale.

Montréal 1800-1840

Au début du XIXe siècle, Montréal est en pleine évolution. Le noyau de la ville est encore, en grande partie, situé à l'intérieur des lignes des fortifications. Cependant, le besoin d'espace pousse les premières industries à en sortir. John Molson, toujours en avance sur son temps, établit sa brasserie dans le faubourg de Québec, au milieu des champs, au pied du courant Sainte-Marie. Ceci permet aux bateaux de venir décharger leur cargaison sans avoir à remonter le courant et aux paysans d'y apporter leurs produits sans inconvénient.

Les chantiers navals n'échappent pas à cette tendance. Nous en avons localisés plusieurs aux abords de Montréal dont ceux de David Munn, Hart Logan et James Millar. Nous examinerons en détail leur histoire, leur production navale et l'architecture de leurs bâtiments.

Lachine 1840-1900

Le canal Lachine représente une étape importante dans l'évolution industrielle de Montréal. Il subit des transformations étalées sur plusieurs phases. Construit entre 1821 et 1825, on en rectifie le tracé au début des années 1840. À partir de ce moment-là, on décide également de louer la force hydraulique produite par les écluses aux industries. Les abords du canal sont progressivement occupés par des moulins et des scieries¹, ainsi que par des fabriques de clous. Cette source d'énergie attire aussi de grands complexes industriels qui s'installent en amont des écluses. Parmi ceux-ci, nous retrouvons les chantiers navals qui voient dans les rives du canal une position plus stratégique que dans celles du Vieux Montréal.

En effet, le noyau de la ville a maintenant éclaté bien au-delà des fortifications (fin de démolition vers 1818). Les terrains devenant de plus en plus chers et de plus en plus rares, les complexes industriels nécessitant de larges espaces se voient repoussés dans les directions est/ouest, le long du fleuve et du canal. En 1870, nous trouvons cinq chantiers navals sur les rives du canal Lachine.

¹. Le mot moulin en français sous-entend toujours un moulin pour la farine. Il est employé ici pour l'équivalent anglais de "flour mill". L'expression "moulin à scier" était employé au XVIIIe siècle. Nous avons choisi le mot scierie pour l'équivalent du mot anglais "saw mill".

Nous examinerons d'abord la situation générale de ces chantiers alors que celui d'Augustin Cantin sera étudié en détails. Ce dernier est le plus gros chantier naval à Montréal au XIXe siècle. Ses installations dépassent de loin toutes celles des autres. Son succès est dû, en grande partie, au fait qu'il s'agit d'une industrie intégrée, c'est-à-dire qu'il réunit sur le même chantier une scierie, une salle de gabarits, des forges, des ateliers d'assemblage, et tous les éléments nécessaires à la construction des bateaux, allant des clous aux planches en passant par les voiles ou les machines à vapeur.

L'intérêt principal d'un bâtiment industriel étant les machines qu'il abrite, les méthodes de travail et le type de machines utilisées feront également l'objet de cette étude. En effet, celles-ci imposent certaines contraintes aux bâtiments quant à la forme. Pour finir, nous examinerons les vestiges parvenus jusqu'à nous.

PREMIÈRE PARTIE

LES CHANTIERS NAVALS À MONTRÉAL: 1800-1840

L'histoire de l'industrie navale à Montréal est très mal connue. Avant 1800, les chantiers du roi et les petits fabricants font en grande majorité des barges et d'autres petites embarcations, ainsi que des réparations de voiliers. Ceux-ci sont fabriqués à Québec où l'industrie de la voile est florissante².

À l'époque où naît le chantier Munn, l'industrie maritime de Québec voit prospérer de nombreux constructeurs de bateaux.

"En 1797, [...] six constructeurs navals exploitaient des chantiers à Québec. Ils se nommaient Louis Durrière, Patrick Beatson, John Blackwood, John Mure, Francis Badgley and John Munroe."³ (ill. 1)

Au XIXe siècle les technologies se développent et très vite Montréal prend le pas sur Québec dans la construction des vapeurs conçus pour la navigation intérieure. Cette technologie intéresse aussi bien les hommes d'affaires que les petits charpentiers de marine.

². Pour les chantiers du roi voir Claude Perrault, Montréal en 1781, Montréal, Payette Radio Limitée, 1969, p.21. Fauteux mentionne que "les sieurs Lamarque et Gamelin en avaient bâti deux, dont un de 150 tonneaux, dans l'île de Montréal". Joseph Fauteux, Essai sur l'industrie au Canada sous le régime français, Québec, LS-A Proulx, 1927, p. 242-3.

³. Dianne Dutton, "La construction navale à Québec au temps du bois et de la voile", De la voile à la vapeur, Saint-Lambert, Le musée Marcil, 1982, sans pagination.

Le port de Montréal qui ne verra vraiment le jour qu'en 1830⁴ n'est alors qu'un bourbier où les bateaux ne peuvent accoster et se voient obligés de mouiller à distance des rives. Lors d'une visite à Montréal en 1823, E. A. Talbot nous fit une description du port.

"The wharfs of Montreal, if such they may be called, are in a most wretched condition. Vessels cannot load or unload without great difficulty and excessive labour; and, to render a walk on the quays as uninviting as is consistent with commercial enterprize, the scavengers are permitted to deposit the whole filth of the city in their immediate vicinity."⁵ [sic]

Les alentours du port verront s'établir de nombreux chantiers dès le début de ce siècle.

⁴. Voir l'article d'Ernest Labelle, "Le port de Montréal, un siècle et demi de construction", A.Q.R., février 1986, p. 27 à 29.

⁵. E. A. Talbot, Five Years Residence in the Canadas, London, Longman, Hurst, Rees, et als, 1824, p. 81.

CHAPITRE I

Histoire des premiers chantiers navals de Montréal

Nous avons trouvé peu d'information sur les premiers chantiers navals de Montréal. Cependant, il a été possible de localiser les trois principaux à l'aide de cartes et de documents historiques.

A - Le chantier de David Munn

C'est en 1804, à la Pointe à Callière, que s'ouvre le premier grand chantier naval de Montréal, très vite connu sous le nom de "Munn shipyard".

David Munn est certainement relié aux Munn de Québec. Les Munn, originaires de Irvine en Écosse, font leur entrée sur les scènes de Québec et de Montréal à peu près à la même époque. Nous avons ici une famille de constructeurs de bateaux. Les noms de John et Alexander Munn commencent à apparaître sur les enregistrements de bateaux à Québec à partir de 1798⁶.

⁶. Narcisse Rosa, La construction de navires à Québec et ses environs, Québec, Imprimerie Léger Brousseau, 1897. F.W. Wallace, Wooden Ships and Iron Men, Boston, Charles E. Lauriat Co., 1937. Ces deux auteurs donnent la liste de tous les bateaux enregistrés à Québec à partir de 1897. Il faut cependant souligner qu'ils incluent les bateaux construits dans la province de Québec dans leurs statistiques sans tenir compte du lieu de construction. Les bateaux construits à Montréal sont enregistrés au bureau de Québec jusqu'en 1831.

Le nom d'Alexander Munn est déjà mentionné à Québec dans un contrat datant de 1794. Il se fait alors passer pour un charpentier de marine.⁷ En 1800, il loue un chantier naval situé à Cap Diamant.⁸ Il en part en 1806 alors qu'il avait un bail emphytéotique d'une durée de 30 ans. Il rachète alors le chantier de Patrick Beatson à l'Anse-des-Mères pour la somme de 3,050 livres. Alexander Munn meurt à Québec le 19 mai 1812 et laisse son chantier à son épouse. Ce chantier est alors loué sur une base annuelle.

Simultanément, John Munn et son fils s'installent dans le faubourg de St-Roch, près de la Rivière St-Charles. John Munn Jr. continue la tradition jusque dans les années 1860. Il sera l'un des plus gros constructeurs de bateaux de Québec. Le fait que le père et le fils aient le même prénom porte à confusion et nous ne savons pas à quel moment la production de l'un s'arrête et à quel moment celle de l'autre commence.

David Munn a certainement travaillé avec ces derniers à Québec avant de venir s'établir à Montréal.

⁷. Dictionary of Canadian Biography, Toronto, University of Toronto Press, 1982, Vol. V, 1800-1820, p. 616 et 617. Les noms de John Munn the Elder et John Munn the Younger sont mentionnés lors d'un procès, ANC, John Munn, MG55, 24, #208.

⁸. Archives nationales du Canada (ci-après ANC) RG1, L3L, Vol. 148, p. 72495-72497, bail entre le gouvernement et Alexander Munn daté du 1er août 1800.

Localisation du chantier

L'emplacement du chantier de David Munn est aujourd'hui délimité par deux lots. Le lot # 1581 du quartier Sainte-Anne est borné à l'ouest par la rue des Soeurs Grises, au sud par la rue de la Commune, à l'est par la rue McGill⁹ et par le lot # 1582 au nord. Le lot #1, du quartier de Montréal-Ouest, est délimité à l'ouest par la rue McGill, au sud par la rue de la Commune, à l'est par l'intersection des rues de la Commune, St-Pierre et d'Youville et au nord par le lot # 2 ayant appartenu à Hugh Allan & Co. Jusqu'en 1868 ces deux terrains font partie du même lot et appartiennent aux mêmes propriétaires¹⁰.

Historique

En 1668, François Charron obtient de Dollier de Casson (Sulpicien) "la concession d'un terrain sur la Pointe-à-Callières, à la condition d'y établir un hôpital"¹¹.

⁹. La rue McGill est percée en 1841, mais ne coupe le chantier que vers 1844-1845. Acte de vente des Soeurs Grises à la Ville de Montréal, passé devant le notaire Patrice Lacombe, le 10 septembre 1841. Archives des Soeurs Grises de Montréal, Cahier de notes et de mémoires, février 1864.

¹⁰. Voir Annexe A, Chaîne des titres des lots # 1 et 1581.

¹¹. Robert Lahaise, Les édifices conventuels du Vieux Montréal, Montréal, Hurtebise HMH, 1980, p. 387 et note 3.

Le 27 août 1747, les Soeurs Grises obtiennent le droit provisoire de s'occuper de la communauté des Frères Charron. En 1753 elles obtiennent les droits permanents et gardent la possession du terrain et de l'hôpital¹². À la suite de nombreux incendies et afin de se protéger, elles décident, en 1754, d'enclorre leur terrain par

"[une muraille de pierre] et [trois mille six cent pieds de circuit] sur [dix pieds de hauteur]. Distant d'une quinzaine de pieds de la rivière Saint-Pierre sur sa façade, ce mur suit approximativement à l'ouest l'actuelle rue McGill, au sud la rue Youville, longe la rue des Communes, qui donne sur le fleuve en direction nord-est, pour remonter finalement sur l'extrémité est du mur de façade"¹³. [sic]

Ce mur marquera la limite entre le terrain des Soeurs et le chantier Munn. La propriété des Soeurs se rétrécit progressivement. Il est possible que le terrain qui nous occupe ait été l'un des premiers à être loué ou vendu. L'activité de ce terrain en tant que chantier naval pourrait remonter bien avant 1800. En 1781 il est déjà occupé par des marchands qui y entreposent des canaux d'écorce.

"Derrier le Susdit Terrein [celui des Soeurs Grises] les Marchans de Montreal possèdent unEmplacement sur lequel sont construits deux Hangards pour Serrer les Canots dEcorce avec une

¹². Lahaise, op. cit., p. 425.

¹³. Ibid. p. 428.

Maison la lusage du Gardien sur la Pointe à Cailliere,..."¹⁴. [sic]

Le nom d'un certain Blondeau est associé au terrain et on y fait référence comme étant la pointe à Blondeau (ill. 2).

"... a small wharf opposite the north end of Youville Street, at which point, then called Pointe à Blondeau, there was a cottage, with garden in front, running down to the water.

Here too, was a shipyard and the east wall of the Grey Nunnery. Further on, all was vacant, except some buildings at the corner of Grey Nun Street,..."¹⁵

Maurice Blondeau avait obtenu le terrain des Seigneurs de Montréal¹⁶. Le 7 avril 1804, monsieur Blondeau loue ledit terrain par bail emphytéotique à un marchand de Montréal, Robert Hunter¹⁷. Le bail sera d'une durée de 25 ans, allant du 1er juin 1804 au 1er juin 1829.

¹⁴. Perrault, Montréal en 1781, p. 217.

¹⁵. Willian Henry Atherton, Montreal: under British Rule 1760-1914, Montréal, The S.J. Clarke Publishing Company, 1914, p. 217. Cette description est tirée du récit de Thomas Storrow Brown lors de sa visite à Montréal en 1818.

¹⁶. Deed of Concession, mentionné dans l'acte de vente passé le 31 août 1827 devant le notaire Thomas Bedouin, ANQM 601-28, #3071.

¹⁷. Archives Nationales du Québec à Montréal (ci-après ANQM) CN-601-74/58, Notaire Louis Chaboillez, le 7 avril 1804, #6392.

Le chantier sous David Munn

Le 22 août 1805, Robert Hunter transfère son bail à David Munn¹⁸ et le 30 septembre 1807, ils forment une société d'une durée de 10 ans pour la construction de bateaux¹⁹.

Tout au long de sa carrière de constructeur de bateaux, David Munn est très occupé. En plus de produire de grande quantité de bateaux (voir Annexe B), il voyage et participe à de nombreuses affaires. On le retrouve associé à la construction du P.S. ACCOMODATION. Les livres de comptes Molson indiquent des déboursés en sa faveur pour outillage et autre matériel²⁰. Le 25 octobre 1809, il signe une procuration à William Stewart afin que ce dernier s'occupe de son chantier et le représente lors des enregistrements de bateaux à Québec²¹.

¹⁸. ANQM, CN-601-14/63, Notaire Louis Chaboillez, 22 août 1805, #7078.

¹⁹. ANQM, CN-601-74/71, Notaire Louis Chaboillez, le 30 septembre 1807, #8032.

²⁰. ANC, Archives Molson, Livres de comptes, MG 28, III 57, serie A, vol.8. 1809.

²¹. ANQM, CN-601-74, Notaire Louis Chaboillez, le 25 octobre 1809, #8950. Cette procuration sera révoquée le 18 juin 1812.

William Stewart s'absente à son tour et transfère la procuration à George Platt²² le 10 avril 1810 afin que celui-ci agisse au nom de David Munn. Il s'agit sûrement du même George Platt associé à la fonderie Sainte-Marie et à la construction des vapeurs Molson.

Avant de partir pour l'Angleterre, Munn signe une autre procuration à John Boston le 18 octobre 1813²³. En 1814, il loue son chantier à Nicholas Radiger pour une période de six mois²⁴.

James Dunlop, ayant plusieurs fois utilisé les services de David Munn pour la construction de navires, pourrait lui-même avoir loué le chantier²⁵. James Dunlop meurt en 1815 après avoir financé la construction de 5 bateaux²⁶. Son

²². ANQM, CN-601-74, Notaire Louis Chaboillez, le 10 avril 1810, #99262.

²³. ANQM, CN-601-187, Notaire Henry Griffin, Letter of Attorney from David Munn to John Boston Esq., le 18 octobre 1813, # 351.

²⁴. ANQM CN-601-209, Notaire Pierre Lukin, le 8 décembre 1814, #5350.

²⁵. Dans un bail daté du 19 octobre 1815, les exécuteurs testamentaires de James Dunlop louent un chantier naval situé à la Pointe à Callière. Dans "Inventory of the Estate and Effects of the Late James Dunlop", ANQM, CN-601-187/9, Notaire Henry Griffin, le 16 septembre 1815, #1120, on fait mention d'un magasin général et de tout le contenu de la maison mais pas du chantier naval. Ceci nous amène donc à penser que Dunlop louait le chantier Munn.

²⁶. Voir Annexe B sur la production des bateaux à Montréal de 1805 à 1840.

"chantier" est loué par Robert Jones qui produira en 1816 un bateau de 229 tonnaux, le **GENERAL BROCK**.

Il est très difficile d'attribuer avec précision le nombre de bateaux produits sur chaque chantier de Montréal, surtout à partir des années 1820. Il semble en effet que les constructeurs bougent d'un chantier à l'autre. Nous trouvons souvent les mêmes noms associés à divers chantiers de construction. Par exemple, le **P.S. ACCOMODATION** est construit sur le chantier Logan mais le nom de Munn y est associé. Hunter est associé à Munn mais, plus tard, on le retrouve avec Parlane qui maintenant vit à Liverpool mais qui était associé avec Millar avant son départ.

Comme nous pouvons le constater après l'étude de l'annexe B, beaucoup de bateaux sont construits sur le chantier Munn, mais ils ne sont pas tous construits sous la supervision de David. Le **PROMPT** est le dernier navire enregistré aux noms de Munn et Hunter en 1816.

Est-ce la fin de leur association? Nous ne le savons pas. Lorsqu'il produit le **P.S. CALEDONIA** en 1817, le nom de Robert Hunter n'est pas présent sur l'enregistrement et David Munn s'est associé avec la veuve d'Alexander Munn dans cette entreprise. Le **P.S. CALEDONIA** sera vendu à la St. Lawrence

Steam Boat Co. le 2 juillet 1822.²⁷ Le dernier navire enregistré au nom de David Munn est le **DUKE OF RICHMOND** en 1818. D'autres bateaux tel le **P.S. HERCULES** sortiront des chantiers Munn²⁸ mais David ne semble plus être présent. Par contre Hunter est toujours à Montréal. Son nom réapparaît sur les enregistrements de Québec en 1827 alors qu'il représente Alexander Parlane.

Fin des activités du chantier

Entre 1827 et 1828, le terrain est vendu à Hart Logan & Cie. Il s'agit du même Hart Logan que l'on retrouve associé au chantier situé près de la brasserie Molson. Logan est un homme d'affaires avisé. Il ne construit pas lui-même les bateaux mais loue ses terrains à ceux qui en ont besoin. Il est possible que le chantier Munn continue son activité dans la partie ouest du terrain et qu'il reste en activité pendant un certain temps. Dans l'acte de vente de 1827, on y décrit les bâtiments situés près de la rue des Soeurs Grises "... two wooden houses, a wooden Shed and one Wharf"²⁹.

²⁷. ANMQ, CN-601-187, Notaire Henry Griffin, Acte de vente du 2 juillet 1822, #4218.

²⁸. The Montreal Herald, le 15 Octobre 1823.

²⁹. Acte de vente entre le Shériff de Montréal, Lewis Gogy, et T. Cringan and Co., Hart Logan and William Edmund Logan, daté le 7 novembre 1828.

Le 30 octobre 1827, Logan signe un contrat avec le charpentier Gordon Forbes pour la construction d'un entrepôt ou magasin³⁰. Cet entrepôt occupe la partie est du chantier. Il est posé directement à l'emplacement de la maison de David Munn, traverse le ber, et empiète sur la forge³¹.

Le chantier naval de la Pointe à Callière fait alors place aux marchands débordant des limites de Ville-Marie. L'ancien chantier naval devient un lieu de commerce et d'entreposage. Le terrain est occupé en partie par les magasins Logan. La carte de James Cane, datée de 1846, laisse voir un deuxième bâtiment placé derrière le premier ainsi que deux bâtiments appartenant au chantier naval. En 1864 on y trouve également une cour à charbon, un magasin de fruits, puis de l'autre côté de la rue McGill jusqu'à la rue des Soeurs Grises, un saloon, un terrain vague et des abris en bois³². En 1868, après la mort de James Logan (fils de William), son frère William (Sir) vend le terrain en deux lots distincts³³.

³⁰. ANQM, CN-601-187, Notaire Henry Griffin, Contrat entre Hart Logan & Co. et Gordon Forbes, le 30 octobre 1827, #7513.

³¹. ANC, Cartes et Plans, Plan H12/340/Montréal, 1829 - NMC 0001527.

³². Edwin Whitefield, Business Directory, Montreal, C.E., Montréal, Herald Stream Press, 1864, p. 9.

³³. ANQM, CN-601-208, Notaire James Stewart Hunter, le 18 mars 1868, #13640 (enregistrement le 19 mars 1868 #49790).

B - Le chantier de Hart Logan

Le second chantier est situé à côté de la brasserie Molson, dans le faubourg Sainte-Marie. Il est séparé de la brasserie par la rue Monarque, limité au nord par la rue Notre-Dame ou rue Principale, à l'est par la fonderie Sainte-Marie et au sud par le fleuve Saint-Laurent. Il appartient à Hart Logan.

Les deux frères, William et Hart Logan arrivent à Montréal avec leurs parents en 1784³⁴. William continue l'entreprise de boulangerie de son père, alors que Hart se lance dans les affaires. Hart Logan voyage souvent entre Montréal et l'Angleterre et confie donc la gérance de ses affaires à son frère William et à son neveu James.³⁵

Deux bateaux sont enregistrés à Québec sous le nom de Hart Logan le 11 octobre 1803³⁶. Il s'agit du **GENERAL HUNTER** et du **WILLIAM PITT**. Le lieu de construction indiqué est Québec. Nous pensons donc que la naissance du chantier naval n'est pas antérieure à 1808 ou 1809 date à laquelle John Molson louera le chantier pour la construction du **P.S.**

34. J.D. Borthwick, Montreal History and Gazetteer, Montréal, ed. Lowell, 1892, p. 312.

35. ANQM, CN-601-187, Notaire Henry Griffin, Letter of Attorney from Hart Logan et William Logan Esq. & others, le 5 octobre 1814, # 652.

36. ANC, Shipping Register, RG12, A1, Vol.183.

ACCOMODATION. Les vapeurs de la famille Molson y verront le jour un à un. Le chantier sera également loué par d'autres constructeurs. Il y est d'ailleurs fait allusion dans un contrat de location passé entre la famille Molson et Hart Logan & Co.:

"...the said James Logan & John Fleming [...] shall have the right to use for themselves or to let the remaining part of the said Ship Yard to any respectable Mercantile House in this place..."³⁷

Toutes les opérations de construction sur le chantier sont supervisées par Isaac Johnson³⁸.

Ce chantier joue un rôle important dans le développement de la navigation à vapeur. Il sert à la construction du premier vapeur construit au Canada et financé par John Molson. Le P.S. ACCOMODATION est lancé en 1809³⁹, deux ans seulement après le lancement du premier vapeur en Amérique du Nord par Robert Fulton. Nous parlons ici du P.S. NORTH RIVER (connu

³⁷. ANC, Archives Molson, MG 28, III 57, Vol.34, Dossier 9. Agreement with Hart Logan & Co., 31st of July 1816.

³⁸. Selon le recensement de 1816, Isaac Johnston résidait au 53 rue Sainte-Marie dans le faubourg de Québec, non loin du chantier Logan. Son nom est mentionné dans plusieurs contrats de location du chantier Logan.

³⁹. Pour des détails sur la construction des vapeurs à Montréal ainsi que sur leur fonctionnement, voir Jean Bélisle et André Lépine, Le Projet Molson 1, Rapports préliminaires des campagnes des fouilles de 1983 à 1990, Montréal, Comité d'Histoire et d'Archéologie Subaquatique du Québec Inc.

aussi sous le nom de CLERMONT). C'est en fait le premier vapeur à être utilisé sur une base commerciale.

Quelques années plus tard, John Molson fonde et exploite une compagnie de navigation, la **St. Lawrence Steamship Company**, qui transporte des passagers et des marchandises entre Montréal et Québec. Durant l'année 1813, il essaye à plusieurs reprises d'obtenir l'exclusivité de la navigation et de la construction de vapeurs sur le Saint-Laurent.

"Avis Public est par le présent donné que John Molson de la ville de Montréal s'adrefsera a la législation de cette province, pendant sa prochaine session, aux fins de faire pafser une loi qui lui donne le droit et privilège exclusif de contruire et naviguer, de faire construire et de faire naviguer un ou plusieurs Steam-Boats dans les limites de cette Province, pendant l'espace de sept ans à être computés du premier Mai prochain.
Montreal le 27 septembre 1813⁴⁰ [sic]

Il n'obtient pas gain de cause puisque son concurrent, John Torrance, exerçant ses activités sous le nom de **St. Lawrence Steam Tow Boat Company** (compagnie plus connue sous celui de **Steam Tow Boat Co.**)⁴¹, utilise la plupart du temps les chantiers Munn pour la construction de ses bateaux. Torrance et Molson se feront une concurrence acharnée.

⁴⁰. ANC, Archives Molson, MG28, III57, Vol.34, Dossier 2.

⁴¹. Alfred Dubuc, "Montréal et les débuts de la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent", Revue d'histoire économique et sociale, Vol.XLV, 1967, p. 111-112.

C - Millar & Co.

Un troisième chantier voit le jour dans les années 1820. Ce chantier est aussi situé au pied du courant Sainte-Marie, un peu plus loin que le chantier Logan. Il a enfin été possible de le localiser grâce à un plan datant de 1845 retrouvé aux Archives nationales du Canada (ill. 3). En général, les cartes antérieures n'incluent pas cette partie de la ville.

Le terrain appartient à J.B. Forsyth. On retrouve un Henry James et un George Forsyth dans le registre des enregistrements de bateaux construits à Montréal. Il y a certainement là plus qu'une coïncidence.

Ce chantier passe aux mains de nombreux locataires. Il est encore difficile de faire son histoire en détail. Nous pensons que les constructeurs mentionnés ci-après auraient utilisé le chantier.

Lors du recensement de 1825, le faubourg de Québec compte à lui seul 76 charpentiers de navires⁴². Ceci indique une forte activité dans ce domaine. La **Canada Shipbuilding Co.** voit le jour à Londres en 1825. Elle est fondée dans le but de construire des bateaux pour la navigation sur le Saint-

⁴². Claude Perrault, Montréal en 1825, liste manuscrite du recensement de 1825 réalisée par Jacques Viger, Montréal, Gen-Histo Inc., 1977, p. 206.

Laurent⁴³. Après une faillite, trois ans plus tard, ce chantier passe aux mains de **Sheay and Merritt**⁴⁴. Nous ne savons pas alors quelle est exactement la relation de cette compagnie avec **Millar & Co.** mais nous retrouvons les noms entremêlés en ce qui concerne ce chantier⁴⁵.

Les noms de James Millar et Alexander Parlane apparaissent pour la première fois sur le registre des bateaux en 1813 avec la construction du **COMMERCE**. Ils utilisent alors le chantier de Hart Logan⁴⁶. En 1824, Parlane repart à Liverpool, la compagnie se dissout et c'est la création de **Millar & Edmonstone**⁴⁷. Dans un récit de 1839, Newton Bosworth fait l'éloge du chantier naval.

"The situation of this establishment is very favourable for the purposes of ship building of all

43. George Wilson, The Application of Steam to the St. Lawrence Valley navigation 1809-1840, Thèse de maîtrise, Dept. d'Histoire de l'université McGill, Montréal, 1961, p. 160.

44. Gérald Tulchinsky, The River Barons: Montreal Businessmen and the Growth of Industry and Transportation 1837-1853, Toronto, University of Toronto Press, 1977, p. 207.

45. B.K. Sandwell, The Molson Family, Montréal, Ronald Company Ltd., 1933, p. 40. Sandwell, citant un récit de Bosworth de 1839 mentionne encore un autre chantier plus à l'est de celui-ci.

46. J.H. Dorwin, Montreal in 1816, reminiscences, texte en partie reproduit dans The Montreal Star, le samedi 5 février 1881.

47. Dictionary of Canadian Biography, Vol. VII, 1836-1850, p. 611.

descriptions, as the timber is hauled in at once from the St. Lawrence, and there is no reason to fear a deficiency of supply. The length of the yard is 200 feet; and all conveniencies are at hand for facilitating and completing the work in the most perfect manner."⁴⁸ [sic]

En 1831, Hugh Allan s'associe à Millar & Edmonstone. À la mort de James Millar, Allan continue la compagnie avec Edmonstone et en 1838, la firme devient **Edmonstone & Allan**.

Hugh Allan arrive à Montréal pour la première fois en 1826 en compagnie de son père Alexander Allan (lui-même en affaires avec Millar). Après plusieurs voyages il revient s'installer à Montréal en 1831. Sa rencontre avec James Millar sera déterminante pour sa carrière.

"...Soon after I entered the office I was put into the shipbuilding department, where I learnt not only the scientific, but also acquired a fair knowledge of the mechanical portions of the art, which have been more or less of services to me since".⁴⁹ [sic]

Hugh Allan mentionne que le chantier naval était situé "at the foot of the Current St. Mary, a short distance below the Longueuil ferry wharf."⁵⁰ Ceci nous confirme qu'il

⁴⁸. Newton Bosworth, Hochelaga Depicta, Montréal, William Creig, 1839, p. 178-179.

⁴⁹. ANC, Allan Line, MG 29, C37, Sir Hugh Allan, 1826-1880, p. 5.

⁵⁰. Hugh Allan, op. cit., p. 5.

s'agit bien du même chantier identifié sur la carte de Edward Boser en 1845.

Son frère Andrew vient le rejoindre en 1839 et s'associe à eux en 1846. En 1854 on assiste à la création de la **Montreal Ocean Steamship Co.** et en 1870 à celle de la **Allan Line**⁵¹.

La dynastie des Allan continue dans les années 1870 avec James et Robert Allan installés près du canal Lachine.

Il ne faut pas manquer de signaler l'importance de cette compagnie au XIXe siècle. À partir de 1854, elle assure le service de poste trans-atlantique⁵².

Pour des raisons de prestiges mais aussi des raisons pratiques, les bureaux de la **Montreal Ocean Steamship Co.** déménagent au nord de l'ancien chantier Munn. Lors des fouilles de 1985 sur ce chantier, on a d'ailleurs retrouvé un tesson de céramique appartenant à la **Montreal Ocean Steamship Co.**⁵³.

⁵¹. Voir T.E. Appleton, Ravenscrag, The Allan Royal Mail Line, Toronto, McLenan Steward, 1974.

⁵². ANC, Allan Line, MG24, D41, Contrat 1860. Ceci est le contrat d'incorporation de la "Montreal Ocean Steam Ship" en opération depuis 1854.

⁵³. Louise Pagé, Le site Logan, Rapport de fouilles archéologiques 1985, SANM - Ville de Montréal - MAC, Montréal, 1986, p. 39-41.

CHAPITRE II

Architecture des premiers chantiers navals de Montréal

Selon une tradition perpétuée depuis des siècles, les chantiers navals sont construits sur des bases similaires: cour carrée ou rectangulaire autour de laquelle sont disposés les édifices sur deux ou trois côtés, le quatrième étant le fleuve ou la mer. Ces bâtiments sont placés en fonction de leur utilisation. Il s'agit généralement de bâtiments en bois avec parfois une fondation de pierre ou de brique. Parmi ceux-ci, nous retrouvons: des forges, des ateliers de gabarits et de voile, des entrepôts pour le bois et parfois un pavillon d'administration ou une maison d'habitation.

L'espace central du chantier est réservé au produit final. La quille du bateau est posée sur le ber (ill. 4) et chaque élément de construction vient s'y ajouter. La carcasse du bateau reste en place jusqu'au jour du lancement. C'est le point focal du chantier. Toutes les activités prenant place dans les édifices périphériques convergent vers ce pôle. Chaque bâtiment correspond à une étape particulière de la construction du bateau. Ils fonctionnent séparément mais sont interdépendants.

Peu de documents nous sont parvenus en ce qui concerne l'architecture et le détail des bâtiments situés sur les divers chantiers navals. Dans le cas du chantier de **Miller & Co.**, nous possédons la carte d'Edward Boser de 1845 qui nous donne la location du chantier (ill. 3), ainsi qu'une carte de Joseph Bouchette recopiée en 1852 attribuant la propriété à J.B. Forsyth (ill. 5). Sur ce plan, nous observons plusieurs bâtiments en périphérie de ce qui pourrait être une rampe de lancement. La forme allongée des bâtiments est similaire à celle des bâtiments que l'on retrouve sur les chantiers Munn et Logan.

A - Le chantier Logan

Sur la carte de John Adams de 1825 (ill. 6), on distingue deux bâtiments en bois, un sur la rue Notre-Dame et l'autre à la limite est de la propriété. Ils sont placés en bordure du terrain et fort probablement la majorité des ouvertures donnent sur le chantier. Le centre est totalement dégagé, logiquement un ber y trouvait sa place.

Les deux édifices sont identifiés dans un contrat signé en 1816 par la famille Molson avec Hart Logan & Co. pour la location du chantier.

"... along with the use of his Wooden Store and Blacksmith's shop and of the ways block and other

Shipbuilding Utensils belonging to him in and upon the said Premises..."⁵⁴

Nous pensons que la forge est le bâtiment placé à l'est du terrain et l'entrepôt celui près de la rue Notre-Dame. Ils apparaissent encore dans les années 1840 sur des cartes conservées aux Archives nationales du Canada⁵⁵.

Une scierie qui pourrait très bien être associée à l'activité d'un chantier naval apparaît sur la carte de Cane. Elle occupe cependant l'espace que nous attribuons au ber. Ce qui laisse à penser que le site est alors abandonné.

B - Le chantier Munn

Le chantier Munn occupe une superficie plus grande que le chantier Logan. Le nombre de bâtiments y est également plus important. Ceci laisse supposer qu'une plus grande activité y prenait place.

Lors de la signature du bail emphytéotique en 1804, entre MM. Blondeau et Hunter, nous obtenons une description précise des lieux et des bâtiments.

⁵⁴. ANC, Archives Molson, MG 28, III 57, Vol. 34, Dossier 9.

⁵⁵. ANC, Cartes et plans, NMC 0014309 (1840), NMC 00110044 (1841) et NMC 0020537 (1843).

"...un Terrain & ses Dependances scis près Cette Ville tenant pardevant & d'un Coté au Chemin du Roy, & parderrière au Terrain des Dames grises tel qu'il est Clos & Surlequel est Construit une Maison en bois, lambrissée en planches, trois Hangards en bois, Ecuries & Latrines, plus un quay au devant du [dit] Terrain d'environ Cent Soixante pieds de long, ainsi que le tout se poursuit & Comporte (?) & dependances que ledf[ledit] preneur a dit bien Savoir & Connaître pour l'avoir vu & visité & dont il est Content & Satisfait."⁵⁶ [sic]

La carte de Joseph Bouchette de 1815 montre déjà une concentration de bâtiments en bois. C'est également le cas de la carte de John Adams 1825 (ill. 7). Les bâtiments étaient généralement recouverts de bardeaux ou de tôle.

Un plan d'Alex Gibb datant de 1823 (ill 8) offre une très belle illustration du chantier. Nous y apercevons la maison de David Munn avec son jardin, ainsi que la forge. Ces bâtiments sont également identifiés sur un plan de Joseph Bouchette recopié dans les archives des Soeurs Grises de Montréal et datant de 1824⁵⁷.

Nous supposons qu'il y a également un atelier pour les gabarits, une salle où l'on réparait les voiles et quelques autres bâtiments utiles au bon fonctionnement d'un chantier naval. De plus, une grande partie du terrain servait à

⁵⁶. ANQM, CN-601-74, Notaire Louis Chaboillez, le 7 avril 1804, # 6392.

⁵⁷. Archives des Soeurs Grises à Montréal, Cahier de notes et mémoires, février 1864.

l'entreposage du bois et à la construction même des bateaux. Un ber était situé au milieu du chantier. Un deuxième ber, plus petit, pourrait également s'y trouver. Nous pensons qu'il serait placé parallèlement aux bâtiments alignés le long du mur des Soeurs Grises.

Là encore tous les bâtiments sont placés en périphérie du terrain et même à l'extérieur. Les édifices sont principalement de forme allongée, rectangulaire, ceci pour deux raisons: allouer un maximum de lumière à l'intérieur et faciliter l'entrée et la sortie des matériaux et des ouvriers. Souvent les entrepôts étaient ouverts sur les côtés afin de permettre une meilleure circulation d'air, surtout pour l'entreposage du bois. Les bâtiments étant placés à la limite de la propriété, nous pensons donc qu'ils possèdent un toit à une seule pente orientée vers l'intérieur du chantier.

La carte accompagnant l'acte de vente de 1868 (ill. 9) montre l'existence d'un bâtiment appelé "dwelling" qui semble être le bâtiment fouillé dans l'opération 3 de la fouille de 1985⁵⁸. Ce bâtiment est déjà présent sur un plan de John Ostell en 1841⁵⁹. Près de la rue McGill, on observe également un "entrepôt en bois". Sur l'autre lot de terrain (#1581), près de la rue des Soeurs Grises, il reste encore un

⁵⁸. Louise Pagé, op. cit.

⁵⁹. ANC, Cartes et plans, NMC 0011044.

grand bâtiment qui aurait pu faire partie du chantier naval, ainsi qu'un bâtiment à l'arrière appelé "carpenters' shop".

Vestiges archéologiques

Les fouilles archéologiques de 1985 et 1986 ont confirmé la présence du chantier naval et l'occupation de certains bâtiments.⁶⁰

Malgré la construction de bâtiments sur le site à partir de 1827, certaines couches stratigraphiques pouvant être reliées au chantier ont été identifiées. La figure ci-après montre l'emplacement de toutes les fouilles effectuées sur le terrain.

L'opération 5 (op.5) était destinée à retrouver les ateliers du chantier Munn. Il s'agit d'une tranchée de 2 m x 12 m. Une autre tranchée nord-sud, de 1 m x 3 m (op.6) a permis de localiser le mur des Soeurs Grises mentionné dans de nombreux contrats de location et identifié sur les cartes nommées ci-avant. L'aire de fouilles des opérations 8 & 9 a été placée près des forages 1C et 1H effectués en 1985.⁶¹

⁶⁰. Louise Pagé, op. cit.
Pauline Desjardins, Site Logan, Munn's Ship Yard, Octobre 1986, Cahier I, SANM - Ville de Montréal - MAC, Montréal, 1986.

⁶¹. Jean Guy Brossard, Expertises archéologiques, Vieux Montréal, 1985, SANM, Ville de Montréal, MAC, Montréal, 1985.

Les vestiges des murs ont été différenciés en fonction des périodes. Les numéros 40 et plus ont été attribués au chantier naval et le numéro 99 donné au mur des Soeurs Grises. Les structures suivantes ont été identifiées: #10 latrine, #11 atelier de bois (alignement de pieux) et #12 ber.

Structure #11: Atelier de bois

D'après Pauline Desjardins, une tranchée d'environ 60 cm a été creusée dans un limon brun tacheté et un limon verdâtre. Une série de pieux d'une vingtaine de centimètres sont légèrement distancés et ont été alignés en position nord-sud, puis remblayés avec les déblais. Les pieux étaient maintenus en place, à l'est, par des pierres⁶².

Cet alignement de pieux pourrait être une section de mur d'un atelier en bois. D'après sa localisation il pourrait s'agir d'un bâtiment d'environ 80px 30pi visible sur le plan de Adams datant de 1825.⁶³

⁶². Pauline Desjardins, op. cit., p. 36.

⁶³. Ibid., p. 38.

Structure #10: Latrine

L'existence de cette latrine est confirmée dans le bail emphytéotique de 1804 signé entre MM. Blondeau et Hunter. Elle remonte donc au début du XIXe siècle. Il semble que pour sa construction, une fosse ait été creusée et des murs en moellon élevés contre les parois. L'épaisseur des murs varie de 30 à 40 cm. La dimension interne de cette latrine est de 1,20 m x 1,90 m. Il semble qu'un plancher de bois ait été soutenu par des solives encastrées dans le mur. Une construction en pierre facilite certainement l'entretien et la vidange de la latrine, d'ailleurs l'appareillage du mur nord laisse supposer qu'une ouverture existait⁶⁴. Les fouilles archéologiques n'ont pu déterminer, pour l'instant, la date exacte de fin d'utilisation de cette latrine.

Occupation du chantier naval

Un espace a été identifié entre la structure #10 et la structure #11. De gros copeaux de bois mesurant jusqu'à 20cm de longueur ont été retrouvés. D'après Pauline Desjardins, ces copeaux pourraient être associés à l'équarrissage de pièces de bois nécessaires à la construction de navires.

⁶⁴. Pauline Desjardins, op. cit., p. 41.

Structure #12: Ber

La fouille de cet espace s'est montrée fructueuse puisque le but en était d'identifier la présence d'un ber et c'est chose faite. "Il ne reste du bois qu'une poutre brun-rouge, des clous, des noeuds, des vides et des empreintes"⁶⁵. L'infrastructure du ber est composée d'un alignement de poutres de bois posées horizontalement sur le sol et orientée nord/sud. Cet ensemble a été localisé sur une longueur de deux mètres. Les vestiges pourraient s'étendre sur une longueur de 30 à 50 mètres mais ils ont été coupés en plusieurs endroits par les bâtiments construits ultérieurement.

C - Comparaison avec d'autres chantiers

La construction navale pour la marine marchande prend un tournant à la fin du XVIIe et au début du XVIIIe siècle. Pour des raisons d'assurances, des compagnies comme la Lloyd imposent des chartes réglementant la construction des navires. Le plus gros problème était de définir la forme de la membrure sur laquelle on allait appliquer des virures de bordé.

"The problem appeared with the revolution in shipbuilding [...] by which the rib cage of frames was raised before the laying of any planking".⁶⁶

⁶⁵. Pauline Desjardins, op. cit., p. 80.

⁶⁶. D. Philips-Birt, The Building of Boats, New York, W. W. Norton & Co., 1979, p. 157.

Les nouveaux constructeurs de bateaux doivent donc faire appel à des connaissances élémentaires de trigonométrie. Les petits constructeurs/amateurs de l'époque médiévale font place à des constructeurs plus qualifiés qui ne se fient plus seulement à leurs yeux mais utilisent des plans et des gabarits. Ils font appel à des modèles réduits qu'ils se passeront de père en fils. Cette tradition européenne se retrouve également en Amérique du Nord.

Organisation d'un chantier naval

La taille et l'organisation du chantier Munn peut se comparer à plusieurs chantiers qui lui étaient contemporains.

Le chantier de Patrick Beatson à Québec voit le jour à l'Anse-des-mères en 1793. "Les locaux du chantier étaient loués d'un commerçant de l'endroit, Louis Dunière; ils faisaient partie d'un petit complexe industriel situé au pied de la côte sud du Cap Diamant"⁶⁷.

Patrick Beatson avait formé une association avec ses deux frères restés en Angleterre. Le chantier naval prospéra rapidement et en 1800 Beatson décida d'acheter le chantier

⁶⁷. Eileen Marcil, Patrick Beatson, capitaine et constructeur de navires, De la voile à la vapeur, musée Marcil, Saint-Lambert, 1982, sans pagination.

qu'il louait depuis sept ans. Malheureusement, sa mort prématurée, le 4 décembre 1804, vient mettre fin à cette prospérité. Son frère John liquidera ses biens en 1805 dans une vente aux enchères.

Un plan de 1804, dessiné par Gother Mann (ill. 10), nous montre l'emplacement de divers bâtiments sur le chantier. D'après E. Marcil, "la fonction des bâtisses a été déterminée après une étude intensive du contrat de vente daté de 1791, de l'inventaire de Beatson et d'autres documents descriptifs"⁶⁸.

Si l'on compare la description des lieux avec celle du chantier Munn on y retrouve des éléments similaires: une forge, une maison d'habitation, des écuries, des remises... Là aussi les édifices sont placés en périphérie du chantier, adossés au roc.

James Pattison Cockburn nous a laissé une représentation du chantier de Patrick Beatson en 1829. On y voit à l'arrière-plan une maison longue et basse avec une galerie. Cette maison avait été achetée par Beatson en 1796. La maison à deux étages, placée sur le côté de la maison de Beatson fut construite pour Alexander Munn en 1811.

⁶⁸. Eileen Marcil, op. cit.

La Pointe de Lévis abritait également un chantier naval au début du XIXe siècle. Un tableau de George Seaton commencé en 1847 (ill. 11a & 11b) représente ce chantier.

Le terrain est acheté en 1829 par Alison Davie pour y établir un chantier naval. Davie y fait construire un chemin de fer de marine en 1833. Ce sera le premier construit au Québec⁶⁹. Davie se noie en 1836 et le chantier est pris en main par sa femme Elizabeth. Plus tard, son fils aîné reprendra le flambeau.

A l'arrière-plan, on peut voir une maison d'habitation s'élevant sur trois étages, avec une galerie. Elle est semblable à la maison de Patrick Beatson. Toujours d'après Brookes, le rez-de-chaussée servait de bureau et la famille habitait au premier étage.

Le chantier se trouve de l'autre côté de la route. Nous associons le long bâtiment au premier-plan à l'atelier de gabarits ou à une activité de charpenterie. On distingue une forge et d'autres édifices en bois, ainsi que la structure du ber au milieu du chantier. Ce type de construction est rudimentaire. Il s'agit en général de charpente de bois avec assemblage à clins ou d'une construction de pieux en terre.

⁶⁹. Ivan S. Brookes, The Lower St-Laurence, Cleveland, Freshwater Press Inc., 1974, p. 249.

Tous les bâtiments sont adossés à la palissade marquant les limites du terrain. La palissade est en partie formée par les murs des bâtiments et vice-versa. C'est également le cas pour le chantier Munn dont les bâtiments sont adossés au mur des Soeurs Grises.

Évolution de Montréal

Les guerres d'Europe et la guerre d'indépendance aux États-Unis aident au développement des villes du Bas-Canada. Une forte migration britannique et irlandaise pousse la population vers le Haut Canada. Entre 1844 et 1871 la population du Bas-Canada augmente de 71%, alors que celle du Haut-Canada augmente de 233%⁷⁰. Ceci fait de Montréal une plaque tournante, augmentant ainsi la navigation intérieure sur les Grands Lacs et sur le Saint-Laurent.

L'industrie maritime est donc en plein essor au début du XIXe siècle. Les quelques chantiers de Montréal font concurrence aux chantiers de Québec et produisent une grande quantité de bateaux à vapeur.

Après les aménagements du port et l'ouverture du canal Lachine, Montréal passe de petite ville fortifiée du début du siècle à un centre commercial et industriel important. La

⁷⁰. J.C. Robert, Montréal 1821-1871, Aspects de l'urbanisation, thèse de doctorat de 3e cycle, Paris, Ecole des Hautes Etudes Commerciales, 1977, p. 109.

demande constante pour l'espace contraint les centres industriels à se relocaliser. Les travaux d'aménagement de 1843 et les allocations de la force hydraulique attirent les chantiers navals vers le canal Lachine. Ses rives offrent une position plus stratégique que celles du Vieux Montréal où l'activité commerciale se développe et les commerces s'établissent.

En 1850 on trouve, aux abords du canal, non seulement de nombreuses industries mais aussi les deux principaux chantiers navals de Montréal, ceux des frères William et George Tate et d'Augustin Cantin.

DEUXIÈME PARTIE

LES CHANTIERS NAVALS DU CANAL LACHINE: 1840-1900

Les rapides de Lachine représentaient un obstacle insurmontable pour les émigrants voulant s'établir dans le Haut-Canada, ainsi que pour les marchands voulant y faire commerce.

C'est vers 1680 que l'idée de creuser un canal vient aux Sulpiciens, Seigneurs de Montréal. Ils y voient là leur avantage, autant pour la navigation que pour l'énergie qu'ils pourraient tirer du canal pour leurs moulins banaux. "Le canal de Lachine est conçu autant comme une artère productrice d'énergie hydraulique que comme une artère de communication"⁷¹. 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 de Lachine". Le coût d'un tel projet étant trop élevé, c'est la province du Bas-Canada qui prend en charge la construction du canal entre 1821 et 1825⁷², les marchands restent cependant impliqués.

⁷¹. 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. 5.

⁷². W. Greig, Hochelaga Depicta, Montréal, R.W.S. MacKay, 1946, p. 201.

"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 Erié entre 1825 et 1850".⁷³

Le canal ouvre ses portes à la navigation le 24 août 1824, mais les derniers travaux ne sont terminés qu'en 1825.

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 vapeur⁷⁴. À la fin des travaux d'élargissement, en 1848, on décide d'affermier 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 Montréal⁷⁵. Grâce à la force hydraulique les abords du canal qui avaient été progressivement occupés par des moulins et des scieries, 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 et les minoteries d'Ogilvie...

⁷³. I. Constant, Évolution du trafic du canal de Lachine de 1825 à 1873, Québec, Parcs Canada, Mars 1983, pp. 26-27.

⁷⁴. "La largeur du canal fut doublée pour atteindre 37 m. On ramena le nombre des écluses à cinq, chacune d'elles mesurant 61,6 m sur 13,8 m avec 2,9 m de profondeur. Brochure sur le canal Lachine, Montréal, Parcs Canada, 1983.

⁷⁵. I. Contant, Évolution du trafic, p. 50.

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 États-Unis, Montréal se tourne vers la navigation intérieure. Montréal devient alors une ville où les technologies se développent. Ceci lui permettra de prendre le pas sur Québec au début du XXe siècle.

En 1809, John Molson avait donné le signal avec le lancement du premier vapeur canadien le P.S. ACCOMODATION. Jusqu'en 1840 les chantiers de construction navale se regroupent aux extrémités de ce qui est aujourd'hui le Vieux-Montréal. A partir de 1850, une forte concentration de chantiers se trouve aux abords du canal Lachine.

Ils s'installent en amont des écluses et des bassins existants, surtout entre l'écluse du Havre (rue Mill) et l'écluse St-Gabriel, jusqu'au bassin de Brewster (ill. 12). Ainsi, on retrouve George et William Tate sur la rue Mill, Augustin Cantin entre la rue Notre-Dame et le canal, en amont de l'écluse St-Gabriel, Augustin Labbé sur l'île située en face du chantier Cantin, J. B. Auger & Co. en amont de Cantin et de la Montreal Rolling Mills et enfin, Robert et James Allan sur la rue St-Jean, près d'Atwater. En 1853, William

Parkyn tente également d'établir un chantier naval près de l'écluse de Côte St-Paul. Il doit cependant renoncer à son projet, bloqué par le développement de l'acqueduc. Il établit à la place un large parc industriel⁷⁶.

Nous n'avons pas identifié d'autres chantiers navals plus en amont du canal au niveau de Montréal. D'autres chantiers s'établissent à l'autre extrémité du canal, près de la ville de Lachine. Ce mémoire portant sur Montréal, nous n'en avons pas tenu compte.

⁷⁶. John Willis, Le canal de Lachine jusqu'en 1870, p. 49.

CHAPITRE III

Mise en situation des chantiers du canal de Lachine

Il est évident que les cinq chantiers mentionnés ne sont pas les seuls mais les principaux. Comme c'était le cas pour Montréal, de petits artisans s'improvisent constructeurs de bateaux le temps d'une saison ou de quelques années⁷⁷. Ils s'occupent surtout de réparations et de construction de goélettes ou de bargues. Leurs chantiers consistent souvent en une cabane en planches. Ils fonctionnent près des bassins de radoub situés le long de l'ancien canal.

A - Augustin Labbé

Augustin Labbé occupe l'île en face du chantier Cantin (lot # 2509, commune de Ste-Cunégonde). Cette île a été formée à la suite des travaux de 1843 et est placée entre l'ancien et le nouveau canal. Labbé y est locataire de 1848 à 1870 environ.

Il semble qu'il ait eu fort à faire car il dut lutter contre l'effritement des berges de l'île, provoqué par le passage des bateaux, et contre des concurrents qui aimeraient

⁷⁷. Voir Tulkinsky, River Barons, p. 208.

prendre sa place sur l'île, notamment E.E. Gilbert que nous retrouverons plus tard sur le chantier Cantin⁷⁸.

Le recensement de 1861 nous apprend qu'il emploie 12 hommes pour un total de 1,800.00\$ par année et qu'il possède 3,500\$ de matières premières. Son chantier construit en moyenne un bateau par an⁷⁹. Il utilise la force hydraulique pour faire fonctionner son chantier et on retrouve son nom sur les listes de 1856 et 1867 des locataires des privilèges hydrauliques de l'écluse de Côte St-Paul⁸⁰. Il s'agit sûrement d'une force hydraulique activée par le fil de l'eau puisqu'il n'y a aucun canal de dérivation sur l'île.

B - J.B. Auger & Co. (Montreal Transportation Co.)

Il existe assez peu d'information sur cette firme. Une pétition demandant la suppression de l'île située en face du chantier Cantin, signée par plusieurs constructeurs de

⁷⁸. ANC, Lachine Canal, RG11m A1, Vol. 61, #10, Application for land for a timber yard - A. Labbee, 1845-1858. ANC, RG11, A1, Vol. 61, #6, Application to lease an Island on the Canal - E.E. Gilbert, 1853.

⁷⁹. Recensement de 1861, District de Montréal, sous-district de Ste-Anne, Folio 4048.

⁸⁰. Larry S. McNally, Water Power on the Lachine Canal 1846-1900, Québec, Parcs Canada, 1982, Annexes 7 & 8.

bateaux, transporteurs et autres, confirme qu'elle est active en 1874 sous le nom de **Montreal Transportation Co.**⁸¹.

Le chantier est situé sur le lot #2444 dans la commune de Ste-Cunégonde, immédiatement après la **Montreal Rolling Mills**, au coin des rues Canal et Vinet. **J.B. Auger & Co.** est listée en 1867 dans **R.G. Dun & Co.** comme une compagnie de transport et est associée à **J & H McLenan** (marchands). Dans le **Lowell Directory** de 1875-1876, elle est inscrite sous la rubrique "Ship builders & machinists". En 1880, la compagnie apparaît sous **Auger Shipping Co.** et, plus tard, est remplacée par **Montreal Transportation & Co.** C'est sous ce nom que la compagnie apparaît sur la carte de Hopkins (ill. 13). Le large bâtiment en forme de L est encore présent sur la carte de Goad en 1890. Au début des années 1900, l'île où était Labbé et la **Montreal Transport Co.** est rattachée à la rive et utilisée par la **Montreal Rolling Mill**⁸².

C - Robert & James Allan

Un document daté du 11 juin 1870 mentionne la présence de Robert et James Allan aux abords du canal. Ils sont situés

⁸¹. ANC, Travaux publics, RG 11, B1(a), sujet 8, vol. 174, p. 001960.

⁸². Voir la carte de Pinsonneault 1907.

entre les rues John et Gregory (Atwater)⁸³ (ill. 14). Dans cette lettre, adressée au Secrétaire des Travaux Publics, James Allan requiert la permission de réouvrir un accès au canal de Lachine. Il explique que sa principale activité est la construction de bateaux.

"... I am largely engaged as the owner of Boats in the Construction of Boats navigating the St Lawrence and Lachine Canal..."⁸⁴

Il semble qu'il obtienne gain de cause puisque le recensement de 1871 mentionne que le chantier Allan emploie 10 hommes pour un total de 3,120\$ par année et qu'il utilise une force motrice de 8 chevaux-vapeur.⁸⁵

D - William & George Tate

Les frères William & George Tate sont déjà très actifs près du canal dans les années 1840⁸⁶ mais leur chantier n'est pas présent sur les cartes de James Cane (1846) et de

⁸³. APC, Travaux publics, RG 11, B1(a), sujet 8, vol. 173, p. 1735-4 à 1735-6.

⁸⁴. ANC, Travaux publics, op. cit., p. 1735-4.

⁸⁵. Recensement de 1871, District # 107, Hochelaga A, Paroisse de Montréal, Ste-Cunégonde.

⁸⁶. D'après John Willis, les Tate auraient converti en bassin de radoub une écluse du vieux canal de 1821-1825, Le canal de Lachine jusqu'en 1870, p. 24. Il est possible qu'avant 1851 ils aient fonctionné près des "graving docks" situés près du chantier actuel.

John Ostell (1850). Ils font banqueroute entre 1849 et 1850⁸⁷ ce qui ne les empêche pas de repartir en affaires et le 12 février 1851 le gouvernement leur loue une cale sèche située à l'extrémité ouest du bassin # 2⁸⁸.

Le recensement de 1861 nous informe que le chantier Tate emploie 30 hommes pour un total de 11,400.00\$ par année. Il possède également 3,930\$ en matières premières pour la construction et la réparation de bateaux. Il paie alors un total de 250\$ l'an pour l'utilisation de la force hydraulique et 110\$ l'an pour la location du chantier.

Lors du recensement de 1871, 44 hommes (dont 4 de moins de 16 ans) travaillent sur le chantier pour un total de 11,000.00\$. Tate utilise une force hydraulique de 60 chevaux. Il possède alors 12,000\$ en matières premières.

En 1887, George Tate sous-loue une partie de sa force hydraulique et de son terrain à W. M. Mooney & Co. (Canada Horse Nail Co.)⁸⁹.

⁸⁷. La Minerve, Vol. XXI, # 59, le 2 avril 1849, # 66, le 26 avril 1849 et Vol. XXII, # 3, le 16 septembre 1850.

⁸⁸. Bureau d'enregistrement, Ville de Montréal, lot # 326, quartier Ste-Anne, # 9349. Contrat de location entre le gouvernement et W. & T. Tate.

⁸⁹. Larry McNally, Water Power, p. 33.

Il semble que le chantier Tate voit sa fin autour des années 1895-96 où il redevient la propriété du Gouvernement⁹⁰. Plus tard, cette propriété passe dans les mains de la Montreal Dry Dock.

E - 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 arrive à Montréal en 1831 et travaille pour la firme Millar & Edmonstone. Entre 1834 et 1837, il s'absente de Montréal et vit à New York où il apprend les nouvelles techniques de construction⁹¹. 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 Commune⁹². Il faut noter que Cantin est le seul canadien français à naviguer parmi les hommes d'affaires anglais de Montréal et du canal Lachine. Son mariage à une anglaise lui ouvre certainement des portes.

⁹⁰. Isabelle Contant, Canal Lachine. Dossiers structuraux, Québec, Parcs Canada, 1982, p. 35.

⁹¹. Dictionary of Canadian Biography, Vol. XII, 1890-1900, Toronto, University of Toronto Press, 1982, p. 158-159.

⁹². Archives Municipales de Montréal, Ste-Cunégonde, Histoire, #3035.42.30.

Son frère Ferdinand Cantin essaie aussi de s'établir sur les rives du canal Lachine⁹³. Il ne semble pas être chanceux dans sa requête. On le retrouve plus tard sur les chantiers navals de Québec.

Le 15 janvier 1844, La Minerve annonce la banqueroute de Cantin⁹⁴ 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 Lachine⁹⁵. Son projet n'est pas sans intéresser certains marchands et bourgeois de la ville de Montréal qui voient d'un bon oeil l'établissement des constructeurs et réparateurs de bateaux le long des rives du canal⁹⁶.

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 faire fonctionner son chantier en 1846. Une lettre de W. Kingsford à T. Begley, Secrétaire des Travaux publics, datée du 10 mai

⁹³. ANC, Travaux publics, RG11, A1, Vol. 61, #11, The petition of Ferdinand Cantin to the Commission-ers of Public Works, le 16 novembre 1850.

⁹⁴. La Minerve, vol. XIII, #47, le 15 janvier 1844.

⁹⁵. ANC, Travaux publics, RG11, A1, Vol. 61, #11, Cantin to the President of the Board of Works, le 13 septembre 1843, p. 3.

⁹⁶. ANC, Travaux publics, RG11, A1, Vol. 61, #11, Montreal Forwarders, le 30 décembre 1844, p. 5.

1847, confirme que le bassin n. 1 était déjà existant et avait été creusé lors de la construction du premier canal entre 1821 et 1825.

"At this period, Mr. Griffin was the owner of the property. Upon the strength of this clause, he crused the bassin to be excavated, which was made during the progress of the canal, and was completed before the water was let into the work."⁹⁷

Dans cette lettre, Kingsford mentionne l'intention de Cantin d'installer et d'agrandir un "chemin de fer de marine" qui viendra attérir à la base du bassin.

Ce bassin est représenté sur plusieurs cartes. entre autres, celle de John Adams de 1825 (ill. 15) où le bassin est flanqué du "magasin rouge", bâtisse en planches qui sera utilisée par Cantin pour construire ses premiers vapeurs.⁹⁸ 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.

Dans une autre lettre datée du 10 juin 1851, Cantin confirme son intention de construire une cale sèche et un bassin pour les réparations de bateaux. Il demande aussi le

⁹⁷. ANC, Travaux publics, RG 11, Vol. 61, #11, Lettre de William Kingsford du 10 mai 1847, p. 14-15.

⁹⁸. La Minerve, Vol. XXI, #93, le 30 juillet 1849.

droit de rejeter les eaux utilisées pour le bassin dans le système d'égouts.

"... a vast improvement would be effected by the construction of a graving dock and a bassin for repairs - the former for the speeding entrance and repair of accidents to vessels, and the latter for more extensive works - principally intended for winter occupation - to carry out these works effectually."⁹⁹

La lettre est accompagnée d'un plan (ill. 16) montrant les travaux projetés. La petite cale sèche sur la droite du plan ne sera pas exécutée. Le bassin existant servira plus tard de cale sèche. Pour l'exécution de ces travaux, Cantin pense dépenser une somme de 10,000 livres.

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 en 1842 et qu'il en soit sa propriété¹⁰⁰. Il est projeté sur le plan de John Adams. Cantin utilisera des pierres excavées

⁹⁹. ANC, Travaux publics, RG11, A1, Vol. 61, #11, Augustin Cantin to Thomas A. Begley Esq., le 10 juin 1851.

¹⁰⁰. ANC, Travaux publics, RG11, A1, Vol. 61, #11, A. Barrett request for A. Cantin, application for leasing land at St-Gabriel Lock for erection of Dry Dock.

lors de la construction du canal pour former la base de ses rampes de lancement¹⁰¹.

Le monopole de la force hydraulique produite par l'écluse de St-Gabriel, exercé par Ira Gould, John Young, John Ostell et als, interdit à Cantin l'accès d'une source d'énergie économique.

Le témoignage d'Augustin Cantin en 1887 lors de l'enquête de la Commission royale sur la location de la force hydraulique au canal Lachine est fort intéressant¹⁰². Cantin relate les événements qui ont conduit au monopole de la force hydraulique par Ira Gould, et als.. Il était alors intéressé à l'Ile St-Gabriel située entre l'ancien et le nouveau canal. L'achat de l'île avec sa force hydraulique lui aurait permis d'entreprendre la construction de bateaux à coque de fer. Il avait en effet prévu le succès de cette nouvelle technologie.

"I made an application some years ago - a few years ago - for more water-power for working machinery for iron vessel building, and if I had got sufficient power for that I could have built those vessels and employed very many men."¹⁰³

¹⁰¹. ANC, Travaux publics, RG11, A1, Vol. 61, #11, A. Cantin to T.A. Begley, le 12 janvier 1847, p.7.

¹⁰². Canada, Department of Railways and Canals, Report of the Royal Commission on the Leasing of Water Power, Lachine Canal, Ottawa, Maclean Roger & Company, 1887, Annexe 37.

¹⁰³. Canada, Royal Commission, p. 57.

Il loue donc les droits et l'accès du canal aux associés de l'écluse St-Gabriel¹⁰⁴ et utilise une force hydraulique de 80 chevaux pour sa scierie.

Il utilise la vapeur pour les activités de construction navale. Le coût prohibitif de la vapeur ne lui permet pas de s'engager dans la construction de bateaux à coques de fer et il est contraint d'utiliser des méthodes de construction plus traditionnelles.

Entre 1846 et 1856, le chantier produira environ 70 bateaux, employant une main d'oeuvre de 200 à 250 personnes¹⁰⁵. "Ces travaux employaient des charpentiers, calfats, menuisiers, peintres, forgerons, presque tous canadiens français, et [...] les ouvriers avaient leur patron en haute estime."¹⁰⁶ Cantin est aussi fort apprécié dans le monde des affaires et par ses clients. Il favorise la concurrence puisque ses prix sont les plus bas.

¹⁰⁴. Larry McNally, Water power, p. 41 et 79. Voir également, ANQM, notaire J. H. Isaacson # 2514 et 2515, le 26 octobre 1853, Young et al lease to Cantin.

¹⁰⁵. Recensement de 1856, Municipalité de Ste Cunégonde, Montréal. Voir ANC, Collection Sheppard, R. Ward & Family Papers, MG 29, A55, Vol. 3, liste des bateaux produits par Augustin Cantin.

¹⁰⁶. E.Z. Massicotte. "Les chantiers Cantin, à Montréal". Le Bulletin des Recherches Historiques, août 1936, Vol.42, p.509.

"What I am doing for my customers is very low, too low, and I am satisfied when there is another one in the place they will find a difference, and they will never get their work done so cheap as I have done it."¹⁰⁷

Sa clientèle, parmi laquelle il compte la Allan Line¹⁰⁸, ne se limite pas seulement à Montréal. Ses vapeurs circulent entre Toronto, Hamilton et jusqu'à Chicago. Il obtient même un contrat avec un marchand de Cuba¹⁰⁹. Il participe à l'Exposition Universelle de Paris en 1855 et remporte une médaille pour la présentation d'un modèle de bateau¹¹⁰.

Comparaison entre les chantiers

Un tableau comparatif, basé sur les informations tirées des recensements de 1861 et 1871 laisse entrevoir l'importance du chantier par rapport à ses concurrents.

¹⁰⁷. Canada, Royal Commission, p. 55.

¹⁰⁸. ANQM, CN-601-438, Notaire Charles Cushing, le 25 novembre 1872, Contract between A. Cantin and H. & A. Allan, # 2323.

¹⁰⁹. S.P. Day, English America: or Pictures of Canadian Places and Peoples, Londres, T. Cantley Newby, 1864, Vol. 1, p. 187-189.

¹¹⁰. Joseph C. Taché. Sketch of Canada, Its Industrial Contion and Resources. Paris: Hector Bossange & Sons, 1855, p. 371.

1861	hommes	salaires	valeur matériel	force hydraulique ou vapeur
Labbé	12	1,800.	3,500.	
Tate	30	11,400.	3,930.	
Cantin	62	15,600.	20,825.	80 ch.hy. (scierie) 40 ch.vap (forges et chemin de fer)
1871	hommes	salaires	valeur matériel	force hydraulique ou vapeur
Tate	44	11,000.	12,000.	60 ch.hy. (scierie)
	15	5,000.	20,000.	25 ch.vap. (forges)
Cantin	84	35,000.	15,000.	80 ch.hy. (scierie) 10 ch.vap. ?
Allan	10	3,120.		8 ch. vap.

Dans une analyse sur l'industrie à Montréal, Eve Martel précise que "la Tate & Co. ne possède que \$30,000 en capital alors que la Canada Marine Works [a] des capitaux d'une valeur de \$180,000".¹¹¹

Toujours d'après Martel, le chantier Cantin contrôle les deux tiers de la production maritime à Montréal, alors que Tate fournit 30% de cette production.

¹¹¹. Eve Martel, L'industrie à Montréal en 1871, Thèse de Maîtrise es arts, Université du Québec à Montréal, Montréal, 1976, p. 93.

Fin des chantiers Cantin

"Augustin Cantin réalise le premier l'intégration horizontale dans le secteur de la construction navale"¹¹². Malheureusement, cet entrepreneur ne peut pas toujours mettre ses idées en pratique, soit à cause du monopole exercé sur la force hydraulique, soit à cause de problèmes financiers.

Le chantier Cantin ne reste en fait une industrie intégrée à grande échelle qu'entre 1846 et 1860. La construction navale à Montréal est affectée par les débuts du chemin de fer. De plus, une crise économique oblige Cantin à louer ses fonderies à partir des années 1860. Par la suite, il louera également la scierie. Cependant, il utilisera toutes les infrastructures et construira des bateaux jusqu'à sa mort.

Augustin Cantin meurt le 2 décembre 1893. Le chantier naval est repris par son fils Charles-Albert qui le gèrera jusqu'à sa mort en 1931. Le chantier était également connu sous les noms de **Canada Dry Docks Co.** et **Canada Marine Works**. Le bassin et la cale sèche seront encore utilisés jusque dans les années 1950. C'est-à-dire que ce chantier aura eu une durée de vie de plus de cent ans.

¹¹². J.C. Robert, op. cit., p. 292.

Le rôle des fonderies à Montréal

Il ne faut pas négliger l'importance des fonderies qui se sont développées en association avec les chantiers navals. Cette technologie aidera Montréal à entrer de plein pied dans le XXe siècle. L'industrie commence à Montréal au début des années 1800 avec des hommes comme George Platt, Bennett et Henderson, et John Ward qui lui fonde la Eagle Foundry¹¹³. Les fonderies produisent de nombreuses machines pour les vapeurs construits à Montréal et circulant sur le Saint-Laurent.

"...To a large extent engine foundries were adjuncts of shipyards and largely dependent upon the demand for steamboats. The early engineering industry in Montreal should therefore be examined in relation to shipbuilding, because it was in this context that foundries were begun and made their first contribution to the industrial development of the city."¹¹⁴

À partir de 1840, on voit les fonderies se développer séparément des chantiers navals. Ceux-ci continuent cependant à construire leurs propres chaudières et machines à vapeur.

¹¹³. Kris E. Inwood, The Canadian Charcoal Iron Industry 1870-1914, New-York: Garland Publishing Inc., 1986. Inwood retrace les début de l'industrie du fer à Montréal.

¹¹⁴. G. Tulchinsky, River Barons, p. 210.

En 1849, Gilbert, opérant une fonderie sous le nom de **Gilbert, Milne & Bartley**, obtient la location de force hydraulique près du bassin n.2 sur les lots 5, 6 et 7 (ill. 17)¹¹⁵. A cause de problèmes financiers entre 1852 et 1858, celui-ci transfère graduellement ses droits à son associé W. P. Bartley¹¹⁶.

Malgré ses difficultés financières, il loue les fonderies d'Augustin Cantin en 1860 grâce au soutien financier de son beau-frère L.H. Holton¹¹⁷.

En effet, une baisse dans le prix du fer en 1857, associée à des procès pour retard de paiements mettent Augustin Cantin dans l'embarras financier. Il consolide ses dettes avec ses créanciers en 1859 mais doit tout de même louer une partie de son chantier.

Cantin a près de lui un voisin très puissant. La **Montreal Rolling Mills Co.** qui fonctionne sur une grande échelle. Elle n'obtient ses lettres patentes que le 14 avril 1868 mais l'industrie est déjà en place depuis 1857. M.M. Morland et

¹¹⁵. ANC, Lachine canal, RG11, A1, Vol. 62, #8, Application for hydraulic lots water power E.E. Gilbert, 1849-1854.

¹¹⁶. ANC, Lachine canal, RG11, A1, Vol. 61, #17, Transferring hydraulic lots from E.E. Gilbert 1853-1854.

¹¹⁷. R.G. Dun & Co., Credit Ledger, Canada East, Montréal, Vol. 6, p. 231, Baker Library, Harvard University, Graduate School of Business Administration, R.G. Dun & Co. Collection.

Watson en sont les propriétaires.¹¹⁸ Cette compagnie donnera naissance à la Stelco et compte parmi ses fonctionnaires des hommes d'affaires bien placés.

"... its officers are: Andrew Allan, President; Hugh McLennan, Vice President; William McMaster, Managing Director; and A.F. Macpherson, Secretary-Treasurer. Among other productions of the works are Iron and Steel Cut Nails, Clinch and Pressed Nails, Bar-Iron, Horse-shoes, Horse-shoe Nails, Wire, Spikes, White Lead, Shot, Putty, Lead-Pipe, Locks, Brads, Shoe and Wire Nails, Iron Pipes, etc., etc.."119

N'ayant plus de force hydraulique disponible, cette usine fonctionne à la vapeur¹²⁰.

Cette chronologie des faits est importante pour l'étude et la datation des bâtiments se trouvant sur le chantier Cantin.

¹¹⁸. Léon Trépanier "Une industrie qui détermina le développement économique de Sainte Cunégonde", Voie Populaire, le 9 mai 1951, section Petite histoire locale.

¹¹⁹. W. M. Terrill, Chronology of Montreal and Canada with Calendars 1752 to 1925, Montréal, John Lowell, p. 275.

¹²⁰. Larry McNally, Water Power, p. 70.

CHAPITRE IV

Architecture des chantiers Tate et Cantin

La deuxième moitié du XIXe siècle n'offrira pas de variantes quant à la disposition des édifices. Pourtant ceux-ci seront en matériaux plus permanents tels la brique et la pierre, ce qui dénote une volonté d'implantation à long terme. Les chantiers navals sont maintenant traités comme une entreprise à part entière au contraire des chantiers de la première moitié du siècle qui étaient loués le temps de construire un bateau. La superficie utilisée est plus grande à cause de l'augmentation des tonnages de bateaux et l'évolution constante des technologies.

Comme ce fut le cas pour les chantiers de Montréal, peu d'informations iconographiques sont parvenues jusqu'à nous. L'étude se concentre ici sur les deux chantiers principaux, ceux de Tate et Cantin.

A - Le chantier Tate

Un plan daté de 1856 (ill. 18) nous montre l'implantation des premiers bâtiments construits sur le chantier Tate. À l'entrée de la cale sèche on observe la présence d'une scierie. Un bâtiment est placé dans le coin nord-ouest; une

forge et une maison d'habitation au nord-est. Le centre du terrain est occupé par le bassin et la cale sèche.

Une cale sèche est un atout majeur pour un chantier naval. Celle-ci permet de mettre le bateau à sec afin d'en réparer la coque sans manipulation excessive, évitant ainsi les dangers et les inconvénients pouvant survenir avec le hallage hors de l'eau.

La cale sèche de Tate a l'avantage d'être placée dans l'axe du canal et les bateaux peuvent y rentrer directement sans grandes manoeuvres.

Afin de faire pénétrer le bateau dans la cale, on la remplit d'abord d'eau, le bateau entre, puis une fois les portes fermées, on pompe l'eau. Le bateau se retrouve alors à sec, placé sur des cales. Celles-ci sont formées par des traverses de bois, placées à même le sol (un peu comme pour un ber). Le bateau est maintenu en équilibre par des cales sur les côtés.

On peut ainsi réparer le bateau plus rapidement, ce qui entraîne une économie de main-d'oeuvre et un gain de temps. Ceci était vital si on pense à l'augmentation constante du trafic sur le canal de Lachine dans la deuxième moitié du siècle.

Lors de la location du terrain en 1851, les Tate se voient contraints de respecter certaines normes concernant la construction de la cale sèche.

"...the admission or entrance gates of these docks shall not be less than forty five feet in width and are to be constructed in [...] permanent manner as those of the Canal Lock and in accordance with detailed plans to be approved [...]. The walls of the recess and for a distance of twelve feet at each end thereof shall be built of solid masonry of the same as that of the locks on the said Lachine Canal, but the remainder of the docking may be built in any manner which to the lessee may appear most advantageous." ¹²¹ [sic]

Sur le chantier Tate, les côtés de la cale sont construits en caissons remplis de pierres. Ce type de construction était également utilisé pour la construction de quais. L'eau était évacuée par un système de pompes. Des trapes, placées sur les côtés, permettent l'écoulement des eaux dans le fleuve et le canal de dérivation placés à l'arrière du chantier.

Tous les frais de construction des cales sèches et des édifices sont laissés à la charge des frères Tate.

L'addition de nombreux bâtiments est visible sur le plan Hopkins de 1879 (ill. 19). À côté de la scierie est venu s'ajouter une large bâtisse en pierre s'élevant sur une

¹²¹. BEMV, op. cit., enregistrement # 9349.

hauteur d'au moins deux étages. Plusieurs ateliers en bois sont également apparents. Les plans de Goad (1890) et Pinsonneault (1907) montrent assez peu de changements sinon quelques ajouts de baraques en planches.

Une photo de D.A. Marchand, datant de 1903, (ill. 20) nous laisse voir certains édifices déjà présents sur le plan Hopkins. La cale sèche est à l'avant-plan. Vu son état, c'est sans doute l'originale de 1852.

La scierie est visible à l'arrière-plan. Le bâtiment, de forme plus ou moins carrée, est construit en charpente de bois sur une hauteur de deux étages et est recouvert de planches à clins. Le toit est à pans inclinés. Bien souvent, la machinerie utilisée détermine la forme de l'édifice dans lequel elle est placée.

La liste des locataires des privilèges hydrauliques de 1856¹²² détaille les diverses machines utilisées sur le chantier:

- 1 upright saw
- 1 large circular saw
- 1 small circular saw
- 1 planing machine
- 8 turning lathes for iron
- 2 turning lathes for wood
- 2 planing machines
- 2 drilling machines

¹²². Larry McNally, Water Power, Annexe 7.

1 pinching and shaping machine
1 shaping machine

Les scies circulaires et verticales, ainsi que le planneur et les deux tours à bois logeaient certainement à l'intérieur du bâtiment. Les autres machines servaient aux activités de la forge située dans une autre partie du chantier. Nous reviendrons sur l'architecture des scieries lors de l'étude du chantier Cantin.

Le grand bâtiment blanc à la droite de la scierie s'élève sur une hauteur de trois étages. La façade est percée de cinq fenêtres à l'étage supérieur et de larges portes au rez-de-chaussée. L'édifice est construit en pierre et recouvert de crépi. Le plancher du premier étage est accroché aux murs par des ancrages. Ceci dénote la présence d'un poids important au deuxième étage tel que des machines. La toiture est percée de fenêtres à battants. Il se peut que les deuxième et troisième étages ne soient en fait qu'un seul et même étage pour des ateliers nécessitant une grande hauteur de plafond. L'utilisation de ce bâtiment n'est pas précise. Un plan montrant les écluses de Montréal en 1890¹²³, préparé par Parcs Canada, décrit le bâtiment comme ayant une fonction reliée à l'industrie métallurgique. Nous supposons que ce

¹²³. Parcs Canada, Canal Lachine: Atlas historique, Ottawa, Parcs Canada, 1983.

dernier est celui qui est loué à la **Canada Horse Nail Co.** en 1887.

La première guerre mondiale entraîne un regain d'activité dans la construction et la réparation de bateaux. La **Montreal Dry Docks** n'est pas sans en bénéficier.

La photo de 1916 (ill. 21) montre que certains changements ont pris place sur le chantier. La cale sèche a été totalement rénovée et nous pouvons apercevoir les détails des éléments décrits plus hauts. La scierie a été transformée. Le toit incliné est changé pour un toit plat. La superficie du bâtiment semble avoir doublée. Nous pouvons maintenant compter une rangée de huit fenêtres au deuxième étage. L'édifice est toujours en planches. Nous pensons que de nouvelles machines ont été installées et qu'elles nécessitaient un plus grand espace. Il se peut également que la production ait augmenté et que pour faire face à la demande on ait doublé les effectifs.

Le petit hangar placé devant le bâtiment blanc a été démoli et les portes-fenêtres sont maintenant apparentes. Le crépi a été enlevé et laisse voir le jointement des pierres. Une partie du toit a été réparée et percée d'un clocheton, sans doute pour une meilleure ventilation.

Nous avons également une vue des bâtiments adjacents, aussi présents sur le plan Hopkins. La première partie en planches à clins a perdu son auvent et possède un toit plat. Il se pourrait que cet édifice ait servi à abriter la machinerie des pompes de la cale sèche. L'atelier des ingénieurs est peut être dans l'autre édifice de planches en déclin. Le toit est recouvert de tôle.

Le chantier des frères Tate, repris par la **Montreal Dry Docks** continue d'exister jusqu'à la fermeture du canal Lachine dans les années 1970. Nous pouvons encore voir aujourd'hui des traces d'infrastructures et le terrain est inoccupé.

B - Augustin Cantin

Cantin obtient la permission de faire les travaux d'aménagement désirés en 1852¹²⁴. Un plan, établi en 1853 nous offre une vue complète du chantier Cantin à ses débuts (ill. 22).

Les deux bassins sont existants et le chemin de fer de marine, mu par la vapeur produisant une force de 15 chevaux, est en place. À l'arrière, dans l'axe nord/est, on trouve la

¹²⁴. ANC, Travaux publics, RG11, A1, Vol. 61, #11, Mr. Cantin Application, Conditions on which it may be granted, p. 49-50.

maison d'habitation et les premiers bureaux et, près des rails, à la fin du premier bassin, le magasin rouge.

En 1856, les activités du chantier battent leur plein. La superposition des plans de 1851, 1853 et 1879 explique l'évolution du chantier. Les bâtiments tracés sur le relevé d'assurances de Hopkins de 1879 (ill. 23) sont en partie présents sur la gravure de Savory, Major & Knapp de 1857 (ill. 24). La description des lieux se lit comme suit de droite à gauche:

"Département du Chantier de Construction. Ce Département fut établi en 1846. Façade 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 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 hâller les Vaisseaux. Bassin d'Echouage et de Radoub en Contemplation.

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

Le Bureau de l'Etablissement se trouve au centre des divers Ateliers et près du Grand Mât 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'Etablissement 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."¹²⁵ [sic]

Cette description permet de situer les divers bâtiments. De plus, on trouve une description du chantier dans Montreal in 1856, livre publié à l'occasion de l'ouverture du "Grand Tronc".

"A continuous row of buildings occupies the whole 800 feet of the opposite street front of the premises. The buildings are all substantially built of stone and brick, viz: - shipyard with draughting and modelling rooms, moulding loft, saw mills, etc..., etc..."¹²⁶ [sic]

Notman nous a également laissé une photo du chantier datant de la même époque (ill. 25). Nous y retrouvons les mêmes bâtiments que ceux de la gravure, ce qui nous permet de confirmer la validité de celle-ci.

Un troisième document iconographique a été retrouvé (ill. 26). Il s'agit d'une lithographie faite pour Augustin Cantin. Elle était sûrement accrochée dans son bureau. Celle-ci offre

¹²⁵. C.P. de Volpi, Montréal Recueil Iconographique, DevSco Publications Ltd., 1963, planche 127.

¹²⁶. Montreal in 1856, prepared for the celebration of the opening of the Grand Trunk Railway of Canada, Montréal, John Lovell, 1856, p. 41.

une perspective différente par rapport aux deux autres documents. Le chantier est présenté de biais au lieu d'être vu de face.

Nous tenons à signaler que les perspectives sont fausses et que l'artiste a changé et condensé certains éléments pour les besoins de l'image. Elle offre tout de même une bonne vue du chemin de fer de marine et du bâtiment appelé "finishing shop" présent sur le plan de 1853.

Nous nous basons en grande partie sur la lithographie de Savory, Major & Knapp pour l'analyse architecturale.

La maison d'habitation et le bureau de l'établissement

Ces deux édifices sont traités comme des bâtiments résidentiels. Ils s'élèvent sur deux étages et présentent une toiture légèrement plus inclinée que les bâtiments industriels. Ce type d'architecture britannique est introduit à Montréal au XIXe siècle¹²⁷. Le toit de la maison d'habitation est surmonté de lucarnes. Nous remarquons également des cheminées.

¹²⁷. Le but de cette recherche n'étant pas de s'arrêter sur les maisons d'habitation, nous recommandons au lecteur de se référer au document produit par la Société historique de Saint-Henri, 1875/Saint-Henri, qui offre une bonne étude de ce type de construction.

La scierie (ill. 27)

Pour la construction de sa scierie, 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."¹²⁸ [sic]

Par la suite, lorsqu'il louera les bâtiments, il restera très pointilleux sur ce point¹²⁹.

Avant 1840, les scieries sont plus petites et fonctionnent surtout au printemps et à l'automne lorsque les pluies ou la fonte des neiges grossissent les rivières et permettent au bois de descendre vers le fleuve. L'apparition des scies à lames multiples et de la scie circulaire permet d'accroître la production avec l'aide de la force hydraulique. Ceci nécessite une main-d'oeuvre plus qualifiée et la division du travail en de nombreuses tâches précises.

¹²⁸. APC, Travaux publics, RG11, A1, Vol. 61, Conditions in which application may be granted, 1852, p. 50.

¹²⁹. Ville de Montréal, Bureau d'enregistrement, lot # 1081, quartier Ste-Anne, # 1000616, A. Cantin à McGauvran, le 18 mars 1875.

Le bâtiment de la scierie est surélevé et plus haut que les autres édifices. La sur-élévation est nécessaire pour faire place à la machinerie. Sur le plan de 1851, on peut déjà deviner l'endroit où Cantin a l'intention de le placer, juste au-dessus du canal de dérivation.

Une porte, surmontée d'une arche, et des fenêtres composent le premier niveau de la façade. Nous voyons également des rampes 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 une série de fenêtres ou porte-fenêtres donnant accès à un balcon continu et sans doute à des escaliers. Le toit est à deux pentes avec un parapet à gradins.

Pour des raisons pratiques, certaines scieries ont les deux extrémités et parfois un côté ouverts. Seul le côté abritant la machinerie est alors fermé. Construit en bois, parfois sur une fondation en brique, l'édifice n'est pas chauffé.

L'illustration 28 résume succinctement le fonctionnement d'une scierie: 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 près duquel 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.

L'espace intérieur est restreint et surtout occupé par la machinerie. C'est ce que nous pouvons observer dans l'illustration 29. Le tout est purement fonctionnel et toutes les structures sont apparentes. Le bâtiment est composé d'une charpente de bois recouverte de planches à clins. L'étude de la construction d'une scierie à Markham, Ont. en 1832 offre un aperçu de la composition de ce type de structure¹³⁰. Les planchers soutenant la machinerie sont supportés par des poutres et contre-ventés par des aisseliers, répartissant ainsi la charge des machines en parts égales sur le plancher.

¹³⁰. John Rempel, Building with Wood, Toronto: University of Toronto Press, 1967, p. 135-143.

Salle des gabarits (ill. 30)

Comme nous l'avons déjà mentionné, les charpentiers de marine 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 cette illustration on remarque les larges portes surmontées d'une arche qui permettent de sortir les morceaux de bois et laissent pénétrer la lumière.

L'illustration 31 représente l'intérieur d'une salle à tracer sur un chantier naval nord-américain. Nous y trouvons le même type d'ouvertures.

Les pièces sont ensuite assemblées sur le chantier. La coque du bateau repose sur des rampes de glissement ou sur un ber. À partir de ce moment, toutes les activités s'organisent autour de la coque jusqu'à sa mise à l'eau. Seule la coque avait besoin d'être terminée pour le lancement. On pouvait finir le bateau près des berges et ainsi libérer le ber plus rapidement. Parfois, le bateau est incliné pour la mise à l'eau. Les rampes sont alors huilées pour faciliter la glissade.

Les forges (ill. 32)

La partie gauche du chantier est entièrement réservée aux opérations de forges afin de préparer les chaudières pour les machines à vapeur ainsi que toutes autres pièces de métal nécessaires à la construction du bateau. 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 désignait au début du XIXe siècle les établissements équipés de fours à puddler et de laminoirs."¹³¹

Il est certain que le chantier était équipé d'une laminerie. La fonte, achetée en gueuses ou faite à la forge, était transformée en fer dans des fours à réverbères par l'action de puddlage. Les fonderies de Cantin possédaient probablement un cubillot, version moderne du haut-fourneau mais moins large. Le métal brûlant était ensuite passé au laminoir afin d'être réduit en feuilles plus ou moins minces selon les besoins. Ces feuilles servaient à la fabrication des chaudières. Une gravure représentant l'intérieur d'une forge au Creusot (ill. 33) montre plusieurs activités y prenant place.

¹³¹. Maurice Dumas, L'archéologie industrielle en France, Paris, Editions Robert Laffont, 1980, p. 449.

Dans le cas des chantiers Cantin, certains équipements, et les soufflets de forge fonctionnaient à la vapeur.

"The visitor on entering the foundry is first conducted to the office, where the plans and drawings are prepared. The office leads into the machine shop, where a very interesting scene presents itself. Here there is every known appliance for the finishing of iron - lathes, planes, drilling and shapping machines, etc. These are driven by steam power...

...this apparatus [the boring machine] is also used for boring the cylinders of steam engines. The large lathes in operation here are either of English or Scottish manufacture, [...] it is stated that one of them is no less then thirty feet long, and the weight is so great that it has to be supported on a heavy cast iron bed.

On passing out of the machine shop the forge is entered. Here are five fires in full play, the draft for which is supplied by a machine at some distance. The most interesting object in this part of the foundry is the steam-hamer, weighing twelve tons. [...] the steam gives motion to the cylinder, instead of the piston.

The next department is the boiler shop, which contains a number of machines of immense power [...] a table punch, [...] a pair of shears...

The pattern shop belonging to the foundry contains a vast amount of patterns of every description of iron works and here five mens are kept constantly employed."¹³² [sic]

Les bâtiments étaient en brique avec un toit en ardoise. Sur l'illustration 24 nous pouvons compter trois édifices distincts dont un est placé à l'angle du chantier. Les deux

¹³². Canada, Railway Advertising Co., Montreal Business Sketches with a description of the City of Montreal, Montréal, M. Longmore & Co., 1864, p. 92-94.

premiers abritent les boutiques de forgerons et de gros marteau et la boutique pour faire les chaudières ainsi que la fonderie. Les grandes cheminées indiquent l'emplacement des chaudières fournissant la vapeur.

Une certaine symétrie peut être observée dans la distribution des portes et fenêtres. Tout en créant un bâtiment purement fonctionnel, son constructeur a gardé un souci d'élégance.

Ce département ouvre ses portes en 1854 et est géré par A. Cantin. À la suite de problèmes financiers, ce dernier loue les bâtiments à E.E. Gilbert. Il est difficile de savoir à quel point Cantin et Gilbert travaillent ensemble. Il semble qu'ils gardent les activités séparées mais occupent les mêmes locaux. Dans les annuaires,¹³³ ils se présentent sous **Beaver Foundry**, pour Gilbert et **Montreal Marine Works**, pour Cantin. Le plan de Hopkins fait mention de la **Gilbert Machine Shop** mais inscrit entre parenthèses **Canada Engine Works**, ce qui nous laisse supposer qu'ils occupent les mêmes locaux. Suite à sa visite des forges en 1861, un voyageur mentionne les améliorations apportées depuis la nouvelle gérance¹³⁴.

¹³³. W.M. Terril, Chronology of Montreal, p. 331 et 333.

¹³⁴. P.S. Day, op. cit. p. 189.

À la mort d'Augustin Cantin, le chantier passe aux mains de son fils qui le fait fonctionner jusqu'en 1931. Celui-ci ne saura lui influer un souffle de vie suffisant. L'avènement de la vapeur et des coques de fer amène la disparition des voiliers et des coques de bois et demande de nouvelles infrastructures.

Qu'est-il advenu de ce chantier d'avant-garde? Une photo aérienne de 1946 (ill. 34) laisse paraître le plan général ainsi que les bâtiments présents sur le relevé d'assurances de Goad (1912). Plusieurs éléments composant le chantier sont encore présents: la cale sèche, toujours en opération et le bassin qui, lui, a été réduit. À l'extrémité gauche, le bâtiment qui faisait partie des forges a été démoli; par contre l'autre est encore là mais ne possède plus sa grande cheminée. Sont également présents 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, le bassin et la cale sèche ont été remblayés. Il est possible qu'un bâtiment en brique soit le seul élément qui subsiste. C'est un ajout de 1890. La construction de condominiums sur le site en 1990 a détruit la partie gauche des vestiges archéologiques. Les fondations des forges ont été

mises au jour mais, à notre connaissance, aucune intervention de sauvetage n'a été mise en oeuvre. D'après les observations de M. Jean Belisle, on pouvait voir clairement la base des cheminées de la forge. Il s'agissait d'une infrastructure en brique posée sur un socle de pierres.

Lorsque nous avons entrepris cette étude, nous avions bon espoir qu'un jour des fouilles archéologiques auraient lieu sur le chantier Cantin. Malheureusement, comme nous l'avons mentionné, la moitié du site a été détruite. La cale sèche est peut-être encore présente sous les édifices de la minoterie Robin Hood. Celle de Tate est toujours intacte et une intervention sur ce site serait favorable.

Il faut espérer que la réouverture du canal Lachine et le réaménagement prévu par Parcs 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.

Notre espoir reste cependant le chantier de David Munn où des fouilles archéologiques ont déjà eu lieu. Tous les bâtiments placés à l'arrière du chantier y sont encore intacts à quelques centimètres en-dessous du sol. Il serait donc possible d'y effectuer une fouille à grande échelle.

CONCLUSION

Comme nous l'avons vu à travers cette étude, nous retrouvons des constantes tout au long du XIXe siècle dans l'infrastructure des chantiers navals à Montréal et du canal Lachine. Nous voyons une même disposition des bâtiments en périphérie de terrain, des formes rectangulaires, allongées, faisant place à de larges ouvertures. Le même type de bâtiment occupe des fonctions similaires: forges, ateliers de gabarits, ateliers pour la voile, scierie, ber.

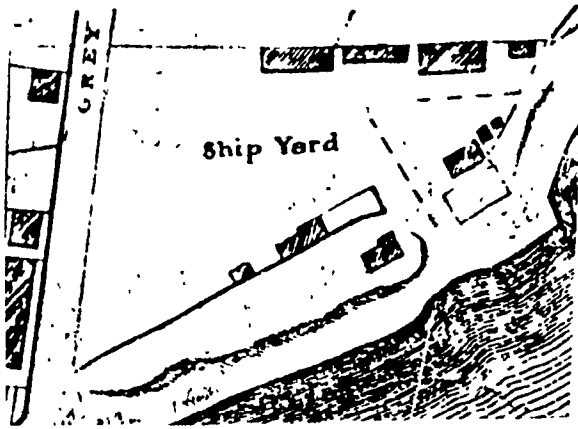
Cependant, les bâtiments de la première partie du siècle se rapprochent plus de l'architecture vernaculaire où les entrepôts et les forges sont du même type d'architecture que les granges et les maisons d'habitation. Les édifices construits dans la deuxième moitié du siècle reflètent mieux l'activité qui y prend place. Chaque bâtiment est conçu en fonction de son utilisation.

Au cours du XIXe siècle, nous voyons s'établir à Montréal deux types de chantiers: les "occasionnels" et les "professionnels". Nous attribuons l'occasionnel à la première moitié de ce siècle et le professionnel à la deuxième moitié.

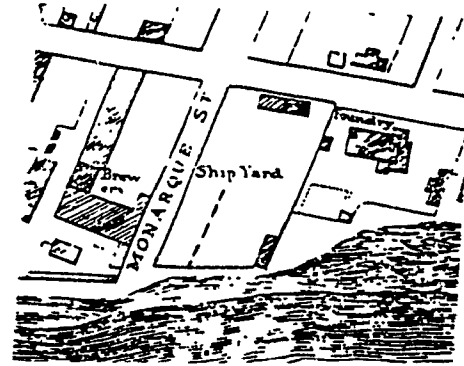
L'occasionnel a une durée d'existence très brève. Les chantiers n'appartiennent pas à des constructeurs de bateaux mais à des hommes d'affaires qui louent les terrains et les bâtiments à l'année ou aux six mois. Les chantiers s'établissent près des rives du Saint-Laurent, en bordure de ce qui est aujourd'hui le Vieux-Montréal. Ils n'ont pour tous édifices qu'une forge en planches, ouverte sur les côtés, quelques hangars, des latrines et parfois une maison d'habitation servant de bureau.

Le professionnel dénote sa volonté d'existence par des infrastructures plus solides et une meilleure disposition des édifices sur le terrain. Souvent le constructeur de bateaux en est le propriétaire ou possède un bail emphytéotique. Le chantier fonctionne alors comme une chaîne d'assemblage ou tout est orchestré autour de l'objet à produire.

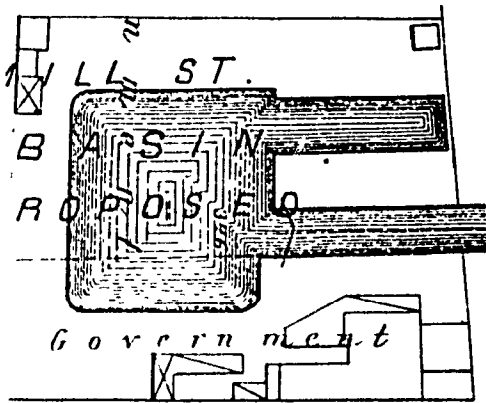
D'après l'étude du schéma ci-après, nous pouvons constater que la location des édifices est presque toujours déterminée en fonction de la position du ber. Dans la première moitié du XIXe siècle, les chantiers de Munn et Logan se contentent d'un ou deux bers. Au canal Lachine, Tate et Cantin possèdent une cale sèche, plus un bassin et des chemins de fer de marine pour tirer les bateaux hors de l'eau. Il y a donc plusieurs activités simultanées qui prennent place sur le chantier.



Chantier Munn



Chantier Logan



← Chantier Tate

Chantier Cantin

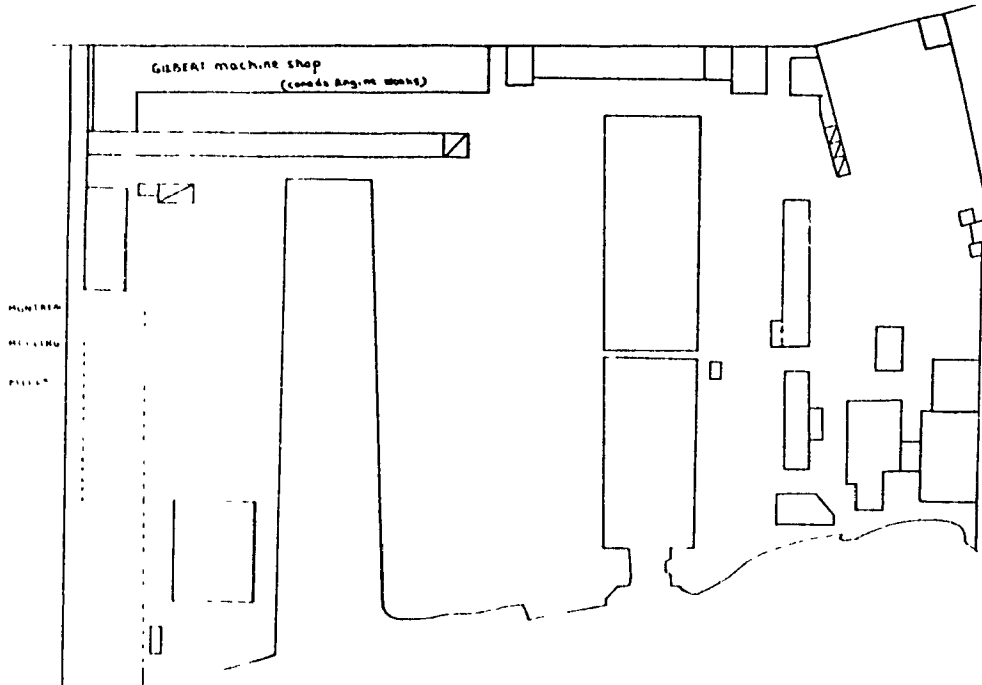


Figure II Comparaison des plans au sol des quatre principaux chantiers navals à Montréal au XIXe siècle.

Il faut aussi souligner la précarité des affaires. Tout dépend de la date de finition des bateaux. Il était facile pour un constructeur de se ruiner comme ce fut le cas de John Munn à Québec. Le constructeur investit souvent de larges sommes dans le matériel de construction et doit attendre pour se faire payer, le moindre délai peu causer des problèmes. Nos principaux personnages ont tous eu à y faire face.

Les constructeurs d'Amérique du Nord gardent la construction de coques de bois plus longtemps que l'Angleterre par exemple. Ceci est dû en grande partie à des raisons économiques. Les chantiers du Canada ont du bois en abondance et une main d'oeuvre non entraînée au travail de la coque de fer.

Les chantiers navals du canal Lachine ont une existence très longue avec une architecture qui change peu puisqu'ils n'auront pas à s'adapter aux changements constants imposés par la coque de fer. Ce type de construction demandant la présence de forges importantes et ayant sans arrêt à faire face à des bateaux de plus en plus larges.

Avec l'avènement des coques de fer et d'acier l'architecture des chantiers navals change complètement. De nouveaux ateliers sont nécessaires et les chaînes de production remplaceront graduellement l'homme.

Au XIXe siècle, la construction de bateaux à Montréal est moins imposante en volume que celle de Québec. Cependant, elle contribue à l'essor de la ville et permet aux marchands de s'enrichir avec le transport des marchandises à l'intérieur du pays. Grâce à quelques entrepreneurs ambitieux, la navigation sur le Saint-Laurent aura été changée pour toujours.

BIBLIOGRAPHIE

Liste des abréviations

AMM	Archives municipales de Montréal
ANC	Archives nationales du Canada
ANQM	Archives nationales du Québec à Montréal
BEVM	Bureau d'enregistrement, Ville de Montréal
BNQM	Bibliothèque nationale du Québec à Montréal.
MAC	Ministère des Affaires culturelles.
SANM	Société d'Archéologie et de Numismatique de Montréal.

Sources premières

- AMM, Ste-Cunégonde, Histoire, E. Massicotte # 3035.42.30.
- AMM, Notes de Léon Trépanier, Famille Molson # R.3067.2.
- ANC, Allan Line, MG24, D41, Contrat 1860.
- ANC, Archives Molson, MG28, III57, Vol. 34, dossiers 2 et 9.
- ANC, Archives Molson, MG28, III57, série A, Vol. 8, Account Books, 1809.
- ANC, Sheppard Papers, MG29, A55, Vol.3.
- ANC, Allan Line, MG29, C37, Sir Hugh Allan, 1826-1880.
- ANC, John Munn, MG55, 24, #208, John Munn the Elder & John Munn the Younger -vs- Francis Hunter & William Hunter.
- ANC, RG1, L3L, Vol. 148, p. 72495-72497, bail entre le Gouvernement et Alexander Munn, le 1er août 1800.
- ANC, Lachine canal, RG11, A1, Vol. 61, #6, Application to lease an Island on the Canal, E.E. Gilbert, 1853.
- ANC, Lachine canal, RG11, A1, Vol. 61, #10, Application for land for a timber yard, A. Labbee, 1845-1858.
- ANC, Travaux publics, RG11, A1, Vol. 61 #11
- Cantin to the President of the Board of Works, le 13 septembre 1843, p. 3.

- Montreal Forwarders, le 30 décembre 1844, p. 5.
- A. Cantin to T.A. Begley, le 12 janvier 1847, p. 7.
- Lettre de William Kingsford du 10 mai 1847, p. 14.
- Mr. Cantin Application, Conditions on which it may be granted, pp. 49-50.
- Augustin Cantin to Thomas A. Begley, le 10 juin 1851.

ANC, Lachine canal, RG11, A1, Vol. 61, #17, Transferring hydraulic lots from E.E. Gilbert, 1853-1854.

ANC, Lachine canal, RG11, A1, Vol. 62, #8, Application of hydraulic lots water power, E.E. Gilbert, 1849-1854.

ANC, Travaux publics, RG11, A1, Vol. 64, #9, A. Barrett request for A. Cantin, Application for leasing land at St. Gabriel Lock for erection of Dry Dock.

ANC, Travaux publics, RG11, B1(a), sujet 8, Vol. 173 et 174.

ANC, Quebec Shipping Register, RG12, A1, Vol. 183 à 191.

ANQM, Greffe des Notaires

CN-601-28,	Notaire Thomas Bedouin.
CN-601-74,	Notaire Louis Chaboillez.
CN-601-185,	Notaire Johnattan Abraham Gray.
CN-601-187,	Notaire Henry Griffin.
CN-601-208,	Notaire James Stewart Hunter.
CN-601-213,	Notaire J.H. Isaacson.
CN-601-269,	Notaire Pierre Lukin.
CN-601-438,	Notaire Charles Cushing.
CN-601-480,	Notaire W.F. Lightall.

ASGM, Notaire Patrice Lacombe, lot n.6, le 10 septembre 1841, Cahier de notes et mémoires, février 1864.

BEVM, Role d'évaluation, n. du cadastre 326 et 1081, Quartier Ste-Anne, ville de Montréal.

BEVM, Role d'évaluation, n. du cadastre 2443 et 2508, Quartier Ste-Cunégonde, Paroisse de la ville de Montréal.

DUN, R.G. & Co. Credit Ledger, Canada East, Vol. 5 & 6, Montréal. R.G. Dun & Co. Collection, Baker Library, Harvard University, Graduate School of Business Administration. Une copie se trouve à l'ANC.

La Minerve,

Vol. XIII, #47, le 15 janvier 1844.
 Vol. XXI, #59, le 2 avril 1849.
 Vol. XXI, #66, le 26 avril 1849.
 Vol. XXI, #93, le 30 juillet 1849.
 Vol. XXIII, #3, le 16 septembre 1853.

The Montreal Gazette, 2 nov. 1827 - lancement du SAINT-LAWRENCE.

The Montreal Herald,

22 août 1812 - lancement du SWIFTSURE.
 24 septembre 1814 - lancement du MALSHAM.
 28 juillet 1824 - lancement du WILLAM ANNESLEY.
 15 octobre 1823 lancement du HERCULES.

Recensement de 1811-1813, Montreal Jury List (1816), ANC, RG4, B19, Vol. 1A.

Recensement de 1856, Municipalité de Ste-Cunégonde, Montréal. Information prise dans les notes de M. John Willis, Parcs Canada, Québec.

Recensement de 1861, District de Montréal, sous-district de Ste-Anne, Folio 4048. Information prise dans les notes de M. John Willis, Parcs Canada, Québec.

Recensement de 1871, District n. 107, Hochelaga A., Paroisse de Montréal, Ste-Cunégonde. Information prise dans les notes de M. John Willis, Parcs Canada, Québec.

Sources iconographiques

Cartes

ANC, Cartes et Plans, NMC 0001527, Montréal 1829.
 ANC, Cartes et Plans, NMC 0014309, Montréal 1840.
 ANC, Cartes et Plans, NMC 0020537, Montréal 1843.

ADAMS John, Map of the City and Suburbs of Montreal, 1825, BNQ.

- BOSER, Edward. Sketch showing the relative position of the proposed defenses of the City of Montreal, 1845, ANC, Cartes et Plans, NMC 0001913.
- BOUCHETTE, Joseph. Carte topographique de la province du Bas-Canada, 1815, BNQ.
- BOUCHETTE, Joseph. Plan of the City of Montreal and Suburbs, recopié en 1852, ANC, Cartes et Plans, NMC 0020537.
- BOUCHETTE Joseph, Beach and Harbour of the Town of Montreal, 1824, d'après un plan recopié dans les archives des Soeurs Grises de Montréal, Cahier de notes et mémoires, février 1864.
- CANE, James. Topographical & Pictorial Map of the City of Montreal, 1846, BNQ.
- CHARLAND, Louis. Plan de la ville et cité de Montréal, 1801, BNQ.
- GIBB, Alex. Plan of St. Ann's Suburb representing the direction of the La Chine Canal through properties, 1823, ANC, Cartes et Plans, NMC 0020525.
- GOAD, C.E. Atlas of the City of Montreal, 1890, BNQ.
- HOPKINS, H.W. Atlas of the City and Island of Montreal, 1879. Montréal: Provincial Surveying & Pub. Co., 1879, BNQ.
- MCKENZIE, W.H. Plan du chantier Cantin, 1853, Ville de Montréal, département des cartes.
- OSTELL, John. Project of a Ship Canal, 1841, ANC, Cartes et Plans, NMC 00110044.
- OSTELL, John. Plan of the Lachine Canal, 1850, ANC, Cartes et Plans, NMC 0020544.
- PINSONNEAULT. Atlas of the Island of Montreal and Isle Bizard, 1907. Montréal: Atlas Publishing Co. (BNQ).
- Pocket Map of the City of Montreal, 1861, Montréal: Starke & Co. Printers Ltd., (BNQ).
- RAMSAY, H. Map of the City of Montreal showing the burnt District, July 1852, (BNQ).

Photos et tableaux

Chantier Tate, le 29 août 1916, ANC, Archives photographiques, PA-141591.

COCKBURN, James Pattison. En aval du cap Diamant, le 29 octobre 1829, ANC, Division iconographique, C-40011.

ELLIS, J. A Cantin Marine Works, Lithographed by, photographed by Armstrong. Collection privée.

MARCHAND, D.A. Chantier Tate, le 2 mai 1903, ANC, Archives photographiques, PA-139426.

NOTMAN, Cantin Marine Works, 1850's, Archives photographiques Notman, Musée McCord de l'université McGill, Montréal, MP154/81.

NOTMAN, Intérieur d'une scierie, Archives photographiques Notman, Musée McCord de l'université McGill, Montréal, #78899.

MINISTERE DE L'ENERGIE, DES MINES ET RESSOURCES, Archives photographiques, Vue aérienne du canal Lachine # A10169-79 et A11717.260.

SEATON, George. A panoramic View of Quebec from Point Lévis, du 20 septembre 1847 au 9 juillet 1849, ANC, Division iconographique, C-96432-35.

Sources secondes

APPLETON, T.E. Ravenscrag, The Allan Royal Mail Line. Toronto: McLenan Steward, 1974.

ATHERTON, William Henry. Montreal under British Rule 1760-1914. Montréal: The S.J. Clarke Publishing Company, 1914.

BAKER, V.A. & DUTTON, D. De la voile à la vapeur. La construction de navires dans les environs de Québec et de Montréal. Saint-Lambert: Musée Marcil, 1982.

BARBEAU, Marius. Maîtres et artisans de chez-nous. Montréal: Editions Zodiaques, 1942.

- BELISLE, Jean et LEPINE, André. Le Projet Molson 1, Rapports préliminaires des campagnes de fouilles de 1983 à 1990. Montréal: Comité d'Histoire et d'Archéologie Subaquatique du Québec Inc.
- BOUCHETTE, Joseph. A Topographica. Description of the Province of Lower Canada with remarks upon Upper Canada and the Relative Connexion of Both Provinces with the United States of America. London: W. Faden, 1815.
- BORTHWICK, J.D. Montreal History and Gazetteer. Montréal: ed. Lowell, 1892.
- BOSWORTH, Newton. Hochelaga Depicta. Montréal: William Creig, 1839.
- BROOKES, Ivan, S. The Lower St. Lawrence: A Pictorial History of Shipping and Industrial Development. Cleveland: Freshwater Press, Inc., 1974.
- BROSSARD, Jean-Guy. Expertises archéologiques Vieux-Montréal 1984. Montréal: SANM - Ville de Montréal - MAC, 1985.
- CANADA, Railway Advertising Co. Montreal Business Sketches with a description of the City of Montreal. Montréal: M. Longmore & Co., 1864.
- CANADA, Department of Railways and Canals, Report of the Royal Commission on the Leasing of Water Power, Lachine Canal. Ottawa: MacLean Roger & Company, 1887.
- CHAMBERS, Ernest, J. The Book of Montreal. Book of Montreal Company, 1903.
- COLE, Estep, H. How Wooden Ships Are Built, New York: W.W. Norton & Company, 1983. Réimpression de l'original de 1918.
- COLLARD, Elizabeth. "Steamboats and the China Collector", Canadian Collector, Nov./Dec. 1978, pp. 26-30.
- CONTANT, Isabelle. Canal Lachine. Dossiers structuraux. Québec: Parcs Canada, 1982.
- CONTANT, Isabelle. Evolution du trafic du canal de Lachine de 1825 à 1873. Québec: Parcs Canada, 1983.
- DAY, Somerel Phillips. English America: or Pictures of Canadian Places and Peoples. Londres: T. Cautley Newby, 1864, vol. 1.

- De VOLPI, Charles. Montréal Recueil Iconographique. Dev-Sco Publications Ltd., 1963.
- DENISON, Merrill. The Barley and the Stream. Toronto: McClelland and Stewart, 1955.
- DESJARDINS, Pauline. Site Logan, Munn's Ship Yard, cahier I. Montréal: SANM - Ville de Montréal - MAC, octobre 1986.
- Dictionary of Canadian Biography. Toronto: University of Toronto Press, 1982, Vol. V, 1801-1820, Vol. VII, 1836-1850 et Vol. XII, 1890-1900.
- DOIGE, Thomas. An Alphabetical List of the Merchants, Traders, and Housekeepers, residing in Montreal. Montréal: James Lane, 1819.
- DORWIN, J. H. Montreal in 1816, reminiscences. En partie reproduit dans le Montreal Star, le samedi 5 février 1881.
- DUBUC, Alfred. "Montréal et les débuts de la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent", Revue d'histoire économique et sociale. Paris: Marcel Rivière et Cie, Vol. XLV, 1967.
- DUMAS, Maurice. L'archéologie industrielle en France. Paris: Editions Robert Laffont, 1980.
- FAUTEUX, Joseph, Noël. Essaie sur l'industrie au Canada sous le régime français. Québec: LS-A. Proulx, 1927, 2 vol.
- GIBBON, John, Murray. Our Old Montreal. Toronto: McClelland and Stuart Ltd., 1947.
- GREIG, William. Hochelaga Depicta; The history and present state of the Island of 1839. Montréal: R.W.S. MacKay, 1846.
- INWOOD, Kris, E. The Canadian Charcoal Iron Industry 1870-1914. New York: Garland Publishing Inc., 1986.
- KILBOURN, William. The Elements Combined. A History of the Steel Company of Canada. Toronto: Clarke Irwin, 1960.
- LABELLE, Ernest. "Le port de Montréal, un siècle et demi de construction", A.R.Q., février 1986, pp. 27-29.
- LAFRERIERE, Normand. La canalisation du Saint-Laurent deux siècles de travaux 1779-1959. Ottawa: Centre d'édition du Gouvernement du Canada, 1983.
- LAHAISE, Robert. Les édifices conventuels du Vieux Montréal. Montréal: Hurtebise HMH, 1980.

- LAUZON, Gilles et RUELLAND, Lucie. 1875/Saint-Henri. Montréal: Société historique de Saint-Henri, 1985.
- LEWIS, W. Davis. Iron and Steel in America. Greenville, Delaware: Hagley Foundation Inc., 1976.
- LOWELL, John. Montreal in 1856; a sketch prepared for the celebration of the opening of the Grand Trunk Railway of Canada. Montréal: John Lowell, 1856.
- LOWELL, Lowell's Montreal Directory for 1875-1876. Montréal: Lowell Printing and Publishing, 1875.
- MCNALLY, Larry S. Water Power on the Lachine Canal 1846-1900. Québec: Parcs Canada, 1982.
- MARTEL, Eve. L'industrie à Montréal en 1871. Thèse de maîtrise es arts. Montréal: Université du Québec à Montréal, 1976.
- MASDEA, Autenore. Elementi di Architettura et di Costruzione Navale. Padova: CEDAM - Dott. Autarion, Milani, 1958.
- MASSICOTTE, E. "Les chantiers Cantin à Montréal". Ville de Montréal, dossier Ste Cunégonde, histoire #3035-42-30.
- PAGÉ, Louise. Interventions archéologiques 1985 à Montréal, Rapport d'étape collectif. Montréal: SANM - Ville de Montréal - MAC, 1985.
- PARCS CANADA, Brochure sur le canal Lachine. Montréal: Parcs Canada, 1983.
- PARCS CANADA, Atlas historique, Canal Lachine. Ottawa: Parcs Canada, 1983.
- PERRAULT, Claude. Montréal en 1781. Montréal: Payette Radio Limitée, 1969.
- PERRAULT, Claude. Montréal en 1825. Liste manuscrite du recensement de 1825 réalisé par Jacques Viger. Montréal: Groupe Gen-Histo Inc., 1977.
- PHILIPS-BIRT, D. The Building of Boats. New-York: W. W. Norton & Co., 1979.
- REMPEL, John. Building with Wood. Toronto: University of Toronto Press, 1967.
- ROBERT, Jean-Claude. Montréal 1821-1871, Aspects de l'urbanisation. Thèse de doctorat de 3e cycle. Paris: Ecole des Hautes Etudes Commerciales, 1977.

- ROSA, Narcisse. La construction des navires à Québec et ses environs. Québec: Imprimerie Léger Brousseau, 1797.
- SANDWELL, B.K. The Molson Family. Montréal: Ronald Company Ltd., 1933. Livre imprimé en 500 copies, édition privée pour Herbert Molson, copie # 27.
- TACHÉ, Joseph C. Sketch of Canada, Its Industrial Condition and Ressources. Paris: Hector Bossange & Sons, 1855.
- TALBOT, E.A. Five Years Residence in the Canadas, London: Longman, Hurst, Rees, et als., 1824.
- TERRIL, W.M. Chronology of Montreal and Canada with Calendars 1752 to 1893. Montréal: John Lowell, 1893.
- TREPANIER, Léon. "Une industrie qui détermina le développement économique de Sainte-Cunégonde", Voie Populaire, le 9 mai 1951, section Petite histoire locale.
- TULCHINSKY, Gérald J.J. The River Barons: Montreal Businessmen and the growth of industry and transportation 1837-1853. Toronto: University of Toronto Press, 1977.
- WALLACE, Frederick, William. Wooden Ships and Iron Men. Boston: Charles E. Lauriat Co., 1937.
- WHITEFIELD, Edwin. Business Directory, Montreal, C.E. Montréal: Herald Steam Press, 1864.
- WILLIS, John. The Lachine Canal, 1840-1900: Preliminary Report. Québec: Parcs Canada, 1983.
- WILLIS, John. 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 oct. 1984.
- WILSON, George, H. The Application of Steam to the St. Lawrence Valley Navigation 1809-1840. Thèse de maîtrise, département d'Histoire de l'université McGill, Montréal, 1961.
- ZIMILES, Martha and Murray. Early American Mills. New York: Clarkson & N. Potter Inc., 1973.

ANNEXE A

CHAINE DES TITRES: LOTS 1 ET 1581

<u>Sans date</u> Seigneurs de Montréal	à	Maurice Blondeau Deed of Concession mentionné dans l'acte passé le 31 août 1827 Notaire Thomas Bedouin, # 3071.
<u>7 avril 1804</u> Maurice Blondeau	à	Robert Hunter Bail emphytéotique de 25 ans Notaire Louis Chaboillez, # 6392.
<u>22 août 1805</u> Robert Hunter	à	David Munn Transfert de bail Notaire Louis Chaboillez, # 7078.
<u>15 juin 1827</u> Marie Angélique Blondeau et als	à	Jules Maurice Quesnel et als Majesty Court of King's Bench.
<u>31 août 1827</u> J.M. Quesnel	à	T. Cringan & Co.- H.Logan & Co. Bargain and sale by & between. Notaire Thomas Bedouin BEVM # 49790 & # 56621.
<u>7 novembre 1828</u> Lewis Gugy Sheriff of Montreal	à	Thomas Cringan & Co. and Hart Logan & Co. (deed of sale)
<u>15 avril 1841</u> Cringan & Co. et Hart Logan & Co.	à	Ville de Montréal Acte de commutation. Notaire Patrice Lacombe
<u>8 août 1848</u> Thomas Cringan	à	James Logan (deed of sale) Notaire W. Easton

27 juillet 1865

John Fleming, Hart
Logan and Sir
William Logan

à James Logan (deed of sale)
achat des 3/8 de parts.
Notaire J. S. Hunter # 11333

18 mars 1868

W. E. Logan

à Alexander T. Galt, Robert James
Reekie, Charles John Brydyes,
Edward Martin Hopkins
Notaire J. S. Hunter # 13640
(enr. 49790)

14 janvier 1875

Sir A.T. Galt, R.J.
Reekie, C.J. Bridges
E.M. Hopkins

à Her Majesty the Queen
"for building a custom house &
examining warehouse"
Notaire J.S. Hunter # 56621

3 février 1876

Dominion of Canada

à Harbor Commissioners of
Montreal
Deed of Sale
94' North East (Common St)
81' East (Common St)
112' South side line
140' and 24'9" on the West line
along the lane.
Notaire A.G. Isaacson # 90879

5 février 1876

Dominion of Canada

à City of Montreal
échange de terrain et vente
Not. J. Godfroy Papineau # 91051

23 février 1933

Harbour Commissioners
of Montréal

à His Majesty
Notaire Edmund H. Reilly
(enr 7 février 1933)

ANNEXE B

Les informations présentées dans cette annexe ont été tirées de l'étude des enregistrements de bateaux à Québec de 1800 à 1831¹.

Au début des années 1800, le nom des constructeurs de bateaux n'est mentionné qu'à deux reprises. Il s'agit du MARGARET en 1808 et du BREADALBANE en 1823. À partir de 1827, nous trouvons parfois un nom associé aux "certificats de conformité".

L'attribution des chantiers de construction a été faite d'après l'étude de contrats notariés, d'articles de journaux, des notes de Léon Trépanier² sur la Famille Molson, de la thèse de George Wilson³ ou par simple association de personnages comme Munn et Hunter.

¹. ANC, Quebec Shipping Register, RG12, A1, Vol. 183 à 191.

². AMM, Notes de Léon Trépanier, Famille Molson, # R.3067.2.

³. George Wilson, The Application of Steam to the St. Lawrence Valley Navigation 1809-1840, Thèse de maîtrise, département d'Histoire de l'université McGill, Montréal, 1961.

La date indiquée, en général, est celle de l'enregistrement du bateau dans les registres de Québec. Souvent le bateau était terminé plusieurs mois avant la date d'enregistrement. On groupait alors les enregistrements des nouveaux bateaux car il fallait se déplacer de Montréal à Québec. Dans le cas où le bateau a été enregistré plus de six mois après sa construction, nous avons pris la date de celle-ci au lieu de celle de l'enregistrement.

DATE	NOM	TON	PROPRIÉTAIRES	CHANTIERS NAVALS
2 sept 1805	NANCY	204	Robert Hunter	Munn
5 août 1806	DUNLOP	331	James Dunlop	Munn contrat J.A. Gray #1455, 25 août 1806
21 juil.1807	LORD MELVILLE	371	John Mure (Québec) Sir Alex McKenzie + 7 marchands de Londres et Montréal	Munn contrat J.A. Gray #1609, 28 juin 1806
1 août 1807	TRAVELLER	406	Robert Hunter	Munn
5 oct. 1807	MONTREAL	259	Robert Hunter	Munn
28 oct. 1808	CUMBERLAND	473	John Mure & James Hare Jelliffe (Québec)	
2 nov. 1808	MARGARET	345	David Munn	David Munn
19 aug. 1809 (non engr.)	ACCOMMODATION		John Molson	Logan contrat J.A Gray #2395, 5 juin 1809
16 sept.1809	QUEBEC	323	William ? (merchant of City of Quebec)	
28 oct. 1809	NIMROD	384	D.Munn, R. Hunter	Munn
8 août 1810	SAINT LAWRENCE	126	Hart Logan	Logan
8 août 1810	JANET	126	Hart Logan	Logan
9 août 1810	BETSY	114	D. Munn, R. Hunter	Munn
25 sept.1810	JANE	330	D. Munn, R. Hunter	Munn -
22 oct. 1810	JANET DUNLOP	181	James Dunlop	Munn
19 nov. 1810	TRADER	227	D. Munn, R. Hunter	Munn
14 août 1811	HERMES	258	James Heath, agent pour 4 marchands à Mtl et 3 à Liverpool	
16 août 1811	JAMES DUNLOP	426	James Dunlop	Munn
29 août 1811	JAMES AGNES	257	Hart Logan	Logan

DATE	NOM	TON	PROPRÉTAIRES	CHANTIERS NAVALS
29 août 1811	WILLIAM	455	Hart Logan	Logan
12 nov. 1811	PRINCE REGENT	263	John Woolf (Mtrl)	
12 nov. 1811	LORD WELLINGTON	472	Henry Deaves (Québec) pour Thomas Starlino Benson (Londres)	
8 sept. 1811	CANADA	281	D. Munn, R. Hunter	Munn
3 août 1812	GEORGE CANNING	482	James Dunlop	Munn <u>Montreal in 1856,</u> p. 10
17 août 1812	STERLING	393	Hart Logan	Logan <u>Montreal in 1856,</u> p. 10
9 sept. 1812	HUNTER	167	D. Munn, R. Hunter	Munn <u>Montreal in 1856,</u> p. 10
24 juil. 1812	HARMONY	280	D. Munn, R. Hunter	Munn <u>Montreal in 1856,</u> p. 10
1812	SWIFTSURE	387	John Molson	Logan <u>Montreal Herald,</u> 22 août 1812
1 juil. 1813	BRITANIA	172	David Munn	Munn
25 juil. 1813	JAMES DUNLOP	310	James Dunlop	Munn
19 nov. 1813	COMMERCE	423	James Millar	
29 sept. 1814	EARL OF BUCKINGHAMSHIRE	593	D. Munn, R. Hunter	Munn
1814	MALSHAM	608	J. Molson	Logan, <u>Montreal Herald,</u> 1e 24 sept. 1814
4 juil 1815	JOHN	102	D. Munn, R. Hunter	Munn
4 juil 1815	OLIVE BLANCHE	206	David Munn	Munn
1815	GREENOCK	182	D. Munn, R. Hunter	Munn
1815	CAR OF COMMERCE	670	Horatio Gates, John Torrance et als	Logan (Wilson, p. 49)

DATE	NOM	TON	PROPRIÉTAIRES	CHANTIERS NAVALS
4 juil.1816	GENERAL BROCK	229	Charles Hugh Jones & Robert Jones (Mtl)	
1816	ELIZA	235	James Millar & Alexander Parlane	
26 juil.1816	PROMPT	333	D. Munn, R. Hunter	Munn
29 oct. 1817	LADY SHERBROOKE	787	J. Molson Jr. (Qué.), J. Molson Sr., Thomas & William Molson (Mtl)	Logan
15 nov. 1817	CALEDONIA	549	D. Munn et Agnes Munn veuve d'Alex. Munn (Qué.) et autres	Munn. vendu à la St. Lawrence Steam Boat Co. le 2 juil. 1822. (Not. H. Griffin #4218)
7 mai 1818	TELEGRAPH	106	Daniel Sutherland (Qué.) + plusieurs marchands de Mtl, dont Horatio Gates	
11 juil.1818	NEW SWIFTSURE	366	Famille Molson	Logan
30 oct. 1818	DUKE OF RICHMOND	211	D. Munn	Munn
10 août 1819	NANCY	376	James Logan & John Fleming(Mtl) et Hart Logan (Londres)	Logan
1819	MONTREAL	116	Joseph Warwick, Horatio Gates, et plusieurs autres marchands	
1 nov. 1820	WILLIAM BAKER	226	William Price (Qué.) Petin McCutchan (Mtl)	
11 juil.1820	CLARKSTONE	251	James Logan	Logan
28 juin 1821	ST. LAWRENCE	226	John Kay (Mtl)	
1823	HERCULES	278	St-Lawrence Steam Tow Boat Company	Munn, <u>Montreal Herald</u> , 15 Oct. 1823 by A. Young
11 juil.1823	ELIZABETH	266	William Edmond Logan, John Fleming, James Logan(Mtl) Hart Logan	Logan

DATE	NOM	TON	PROPRIÉTAIRES	CHANTIERS NAVALS
16 juil.1823	BREADALBANE	196	Henry George Forsyth W. Maitland, G. Garden G. Auldjo	"built at the foot the current of St. Mary near the City of Montreal"
1823	RICHELIEU	217	Mathew Bell (Qué.) + plusieurs marchands de Montréal	
16 nov. 1824	VERONICA	329	Norman Bethune & Henry McKenzies (Mtl)	
1824	NIAGARA	278	James Millar (Mtl) A. Parlane (Liverpool)	
17 juil.1824	INDIAN	101	James Millar (Mtl) A. Parlane (Liverpool)	
27 juil.1824	PYRAMUS	290	George Auldjo & Henry George Forsyth (Mtl)	
17 nov. 1824	SARAH	273	M. Scott, J. Dougall, J. Spragg (Mtl)	
17 juil.1824	CHAMBLY	431	St-Lawrence Steam Boat	"below Logan' yard" by A. Young, Wilson, p. 121
1824	WILLIAM ANNESLEY	57	Résidents de Montréal	Logan, <u>Montreal Herald</u> , 28 juillet 1824
1825	SOPHIA	243	J. Marjoribank (Mtl) Master Mariner	
7 mai 1825	LADY ROWINA	323	G. Garden, H.J. Forsyth Garden & Auldjo	
24 juin 1825	FAVORITE	298	J. Millar, J. McKenzie, (Mtl, Alexander Allan & Alexander Harvey Greenock (Angleterre)	
9 juil.1825	OLDHAM	277	N. Bethune, H. McKenzie	
16 juil.1825	WILLIAM MAITLAND	233	G. Auldjo & Maitland, Garden & Auldjo	
22 août 1825	SIR JOHN NEWPORT	144	R. Thomas (Master Mariner) Richard Pope (Ireland)	

DATE	NOM	TON	PROPRIÉTAIRES	CHANTIERS NAVALS
26 sept.1825	ALEXANDER HENRY	299	N. Bethune, H. McKenzie	
5 nov. 1825	HELEN	321	George Garden	Canada Shipbuilding Co., Wilson, p. 160.
17 nov. 1825	CANADIAN	261	J. Millar, A. Parlane	
1825	MONTREAL	314	J. Millar, A. Parlane	
1825	WILBERFORCE	395	W. Clarke, Shadrick Wride William Briggs (Hull)	Canada Shipbuilding Co., Wilson, p. 160.
25 nov. 1825	MOHAWK	257	H. George Forsyth	
25 nov. 1825	CANADIAN	305	H. George Forsyth	
1825	FREDERICK	396	Robert Froste (Mtl)	
14 juin 1826	RIFLEMAN	302	N. Bethune, H. McKenzie	
4 juil.1826	CHIEFTAIN	325	J. Millar, A. Parlane	
25 juil.1826	MARY STEWART	253	J. Marjoribank, R. Froste	
31 juil.1826	LADY OF THE LAKE	93	James Greenfield (Mtl)	
14 août 1826	ERIC	?	William Findlay (Qué.) + marchands de Mtl et Londres	
4 sept.1826	WATERLOO	125	St-Lawrence Steam Boat	
7 sept.1826	SAINT-GEORGE	310	Joseph Farrington	Canada Shipbuilding Co., Wilson, p. 160.
10 nov. 1826	SAINT-ANDREW	304	Joseph Farrington	
7 juin 1827	JOHN FRANCIS	393	Robert Froste	
16 juil 1827	BENCOOLEN	402	N. Bethune, H. McKenzie	
6 août 1827	HYLAS	190	Steam Tow Boat for River St. Lawrence	Logan <u>The Quebec Gazette</u> , 5 juillet, 1817
15 août 1827	HOPE	346	Alexander Parlane Robert Hunter Agent	
27 août 1827	JOHN MOLSON	234	St. Lawrence Steam Boat	

DATE	NOM	TON	PROPRÉTAIRES	CHANTIERS NAVALS
26 sept. 1827	COMMERCE	201	St. Lawrence Steam Boat	
14 mai 1828	PERSEVERANCE	196	St. Lawrence Steam Boat	
14 mai 1828	SAINT-LAWRENCE	146	St. Lawrence Steam Boat	Proctor's yard <u>The Montreal Gazette</u> , le 2 nov. 1827.
16 mai 1828	OMPHALES	199	Steam Tow Boat	
19 mai 1828	INDUSTRY	198	St. Lawrence Steam Boat	
19 juil. 1828	HESTONE	197	Steam Tow Boat	Hunter, Notes Trépanier
25 juil. 1828	NYMPH	299	Alexander Parlane Robert Hunter Agent	
15 août 1828	ASIA	399	Alexander Parlane Robert Hunter Agent	
5 août 1829	MINERVA	385	Alexander Parlane Robert Hunter Agent	"certified by Luke Sheay the builder"
3 mai 1830	ARABIAN	278	Thomas Ammar?	"certificate by James E. Campbell"
13 juil 1830	CROESUS	213	Steam Tow Boat	"certificate by R. Hunter the builder", Johnson's yard, <u>The Quebec Gazette</u> , 30 mai 1830
25 août 1830	BRITISH AMERICA	480	Steam Tow Boat	"certificate by R. Hunter the builder". Sheay & Merritt, Notes Trépanier,
3 nov. 1830	RAPID	255	Alexander Parlane R. Pope Ross Agent	
5 mai 1831	ROYAL WILLIAM	311	James Ellie Campbell	J.E. Campbell, builder & owner
18 juin 1831	DRYOPE	341	Alexander Parlane James Miller Agent	
4 août 1831	VOYAGEUR	344	John & David Torrance	"Luke Sheay & E. Merritt the builders"

DATE	NOM	TON	PROPRIÉTAIRES	CHANTIERS NAVALS
31 oct. 1831	SUPERIOR	217	St. Lawrence Steam Boat	Isaac Johnson
31 oct. 1831	FAVORITE	198	St. Lawrence Steam Boat	Isaac Johnson
31 oct. 1831	NEPTUNE	206	St. Lawrence Steam Boat	Luke Sheay
31 oct. 1831	JOHN BULL	734	St. Lawrence Steam Boat	Edward Merritt
2 nov. 1831	MEGARA	215	Steam Tow Boat	Isaac Johnson
15 nov. 1831	QUEEN	296	James Ellie Campbell	

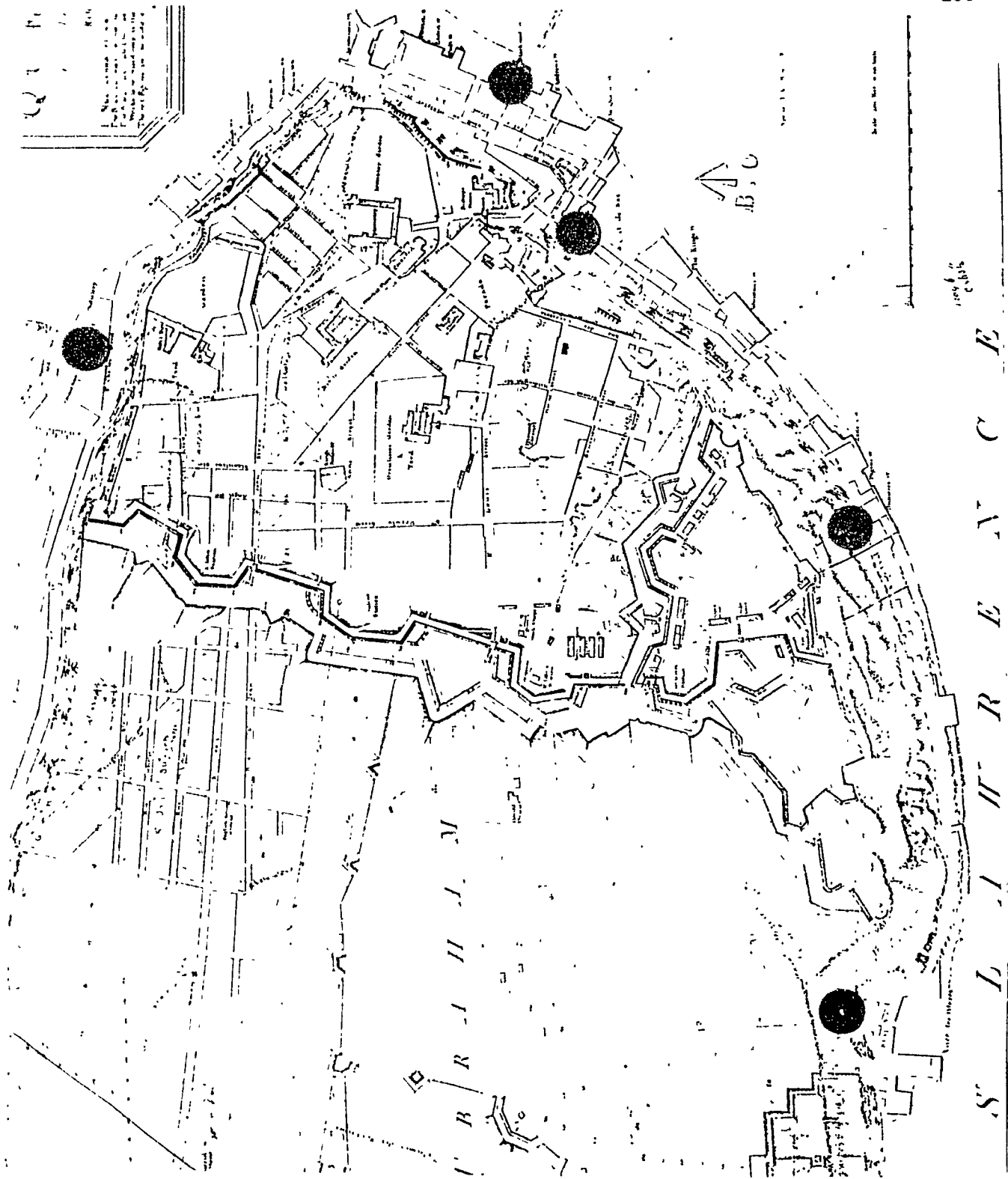


Illustration 1 -

Plan de la ville de Québec montrant l'emplacement de certains chantiers navals, Gother Mann, 1804.

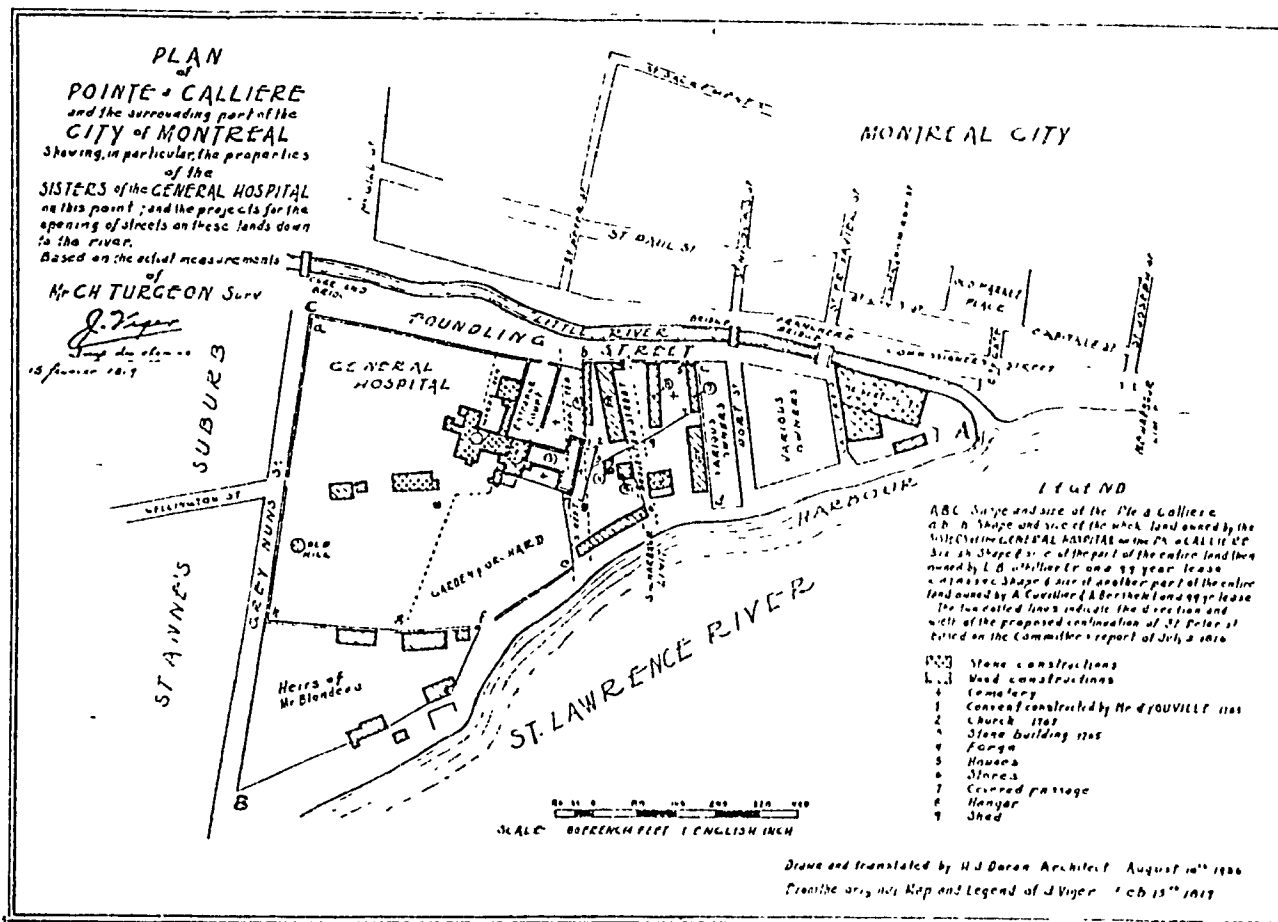


Illustration 2 -

Plan de la Pointe à Callière d'après l'original de J. Viger, 1819.

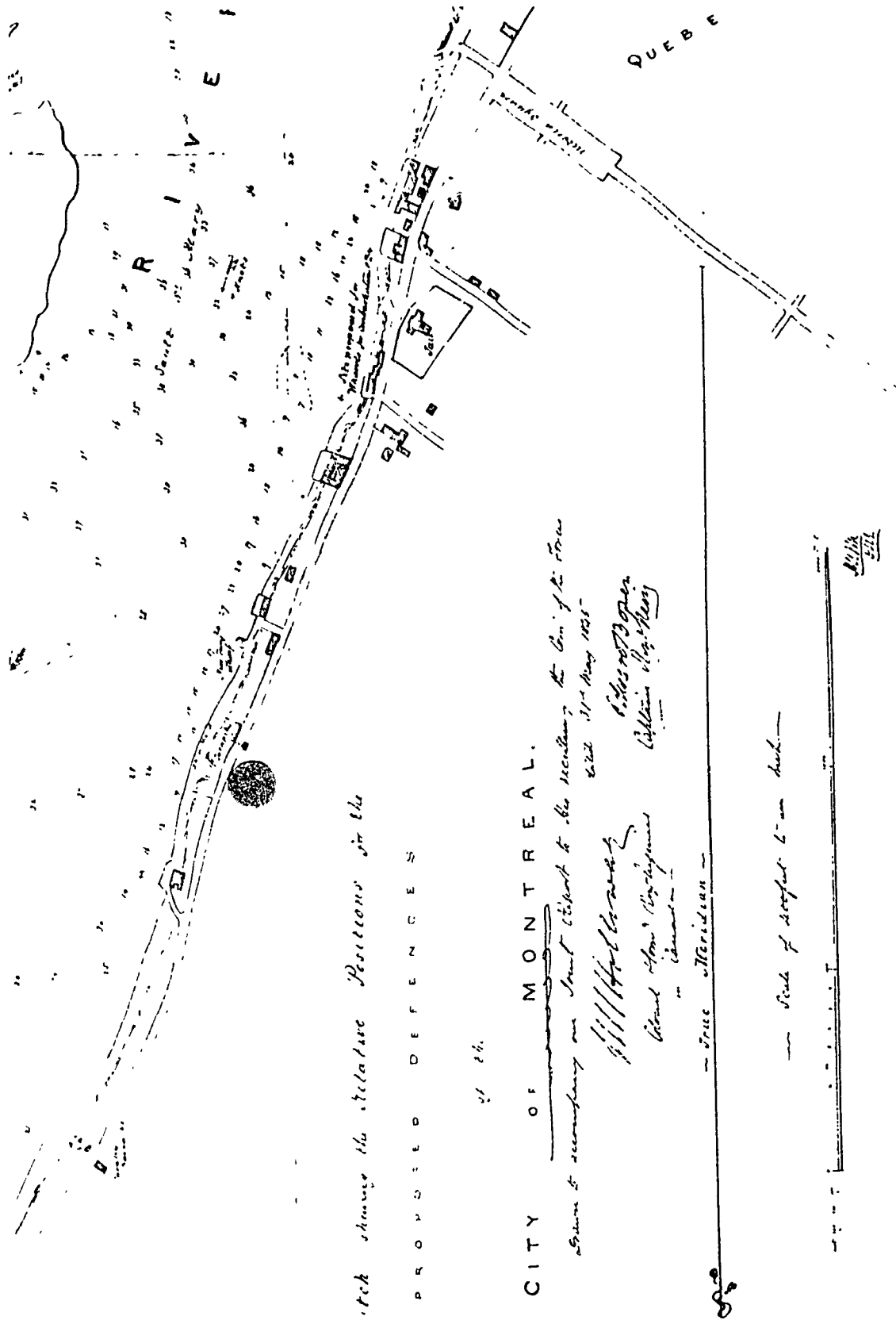


Illustration 3 -

Plan de la ville de Montréal, E. Soser, 1845 - troisième chantier naval.



Illustration 4 -

Installation de la quille sur le ber.
H. Cole Estelp, How Wooden Ships Are Built.

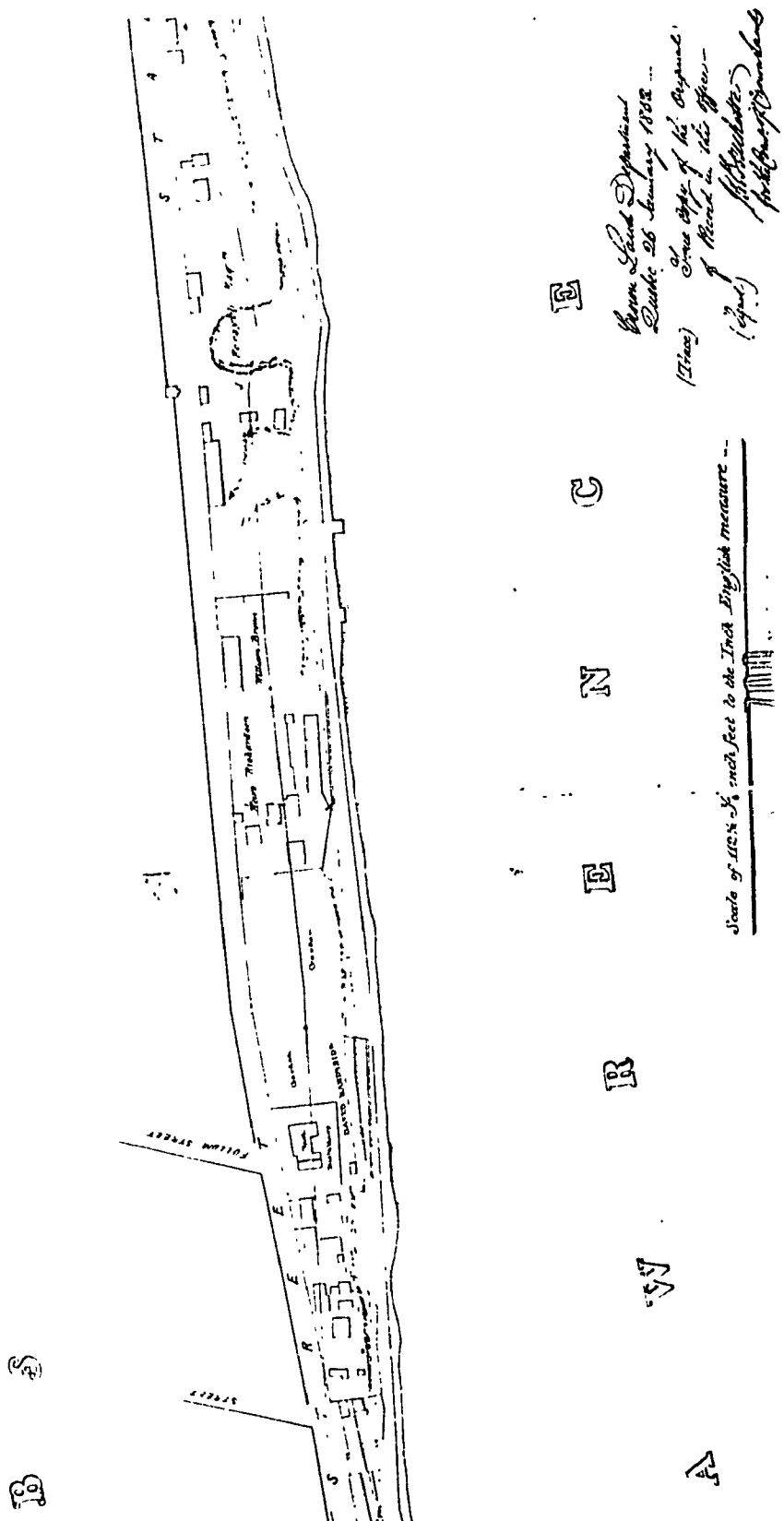


Illustration 5 - Plan de la ville de Montréal, Joseph Bouchette, 1852.

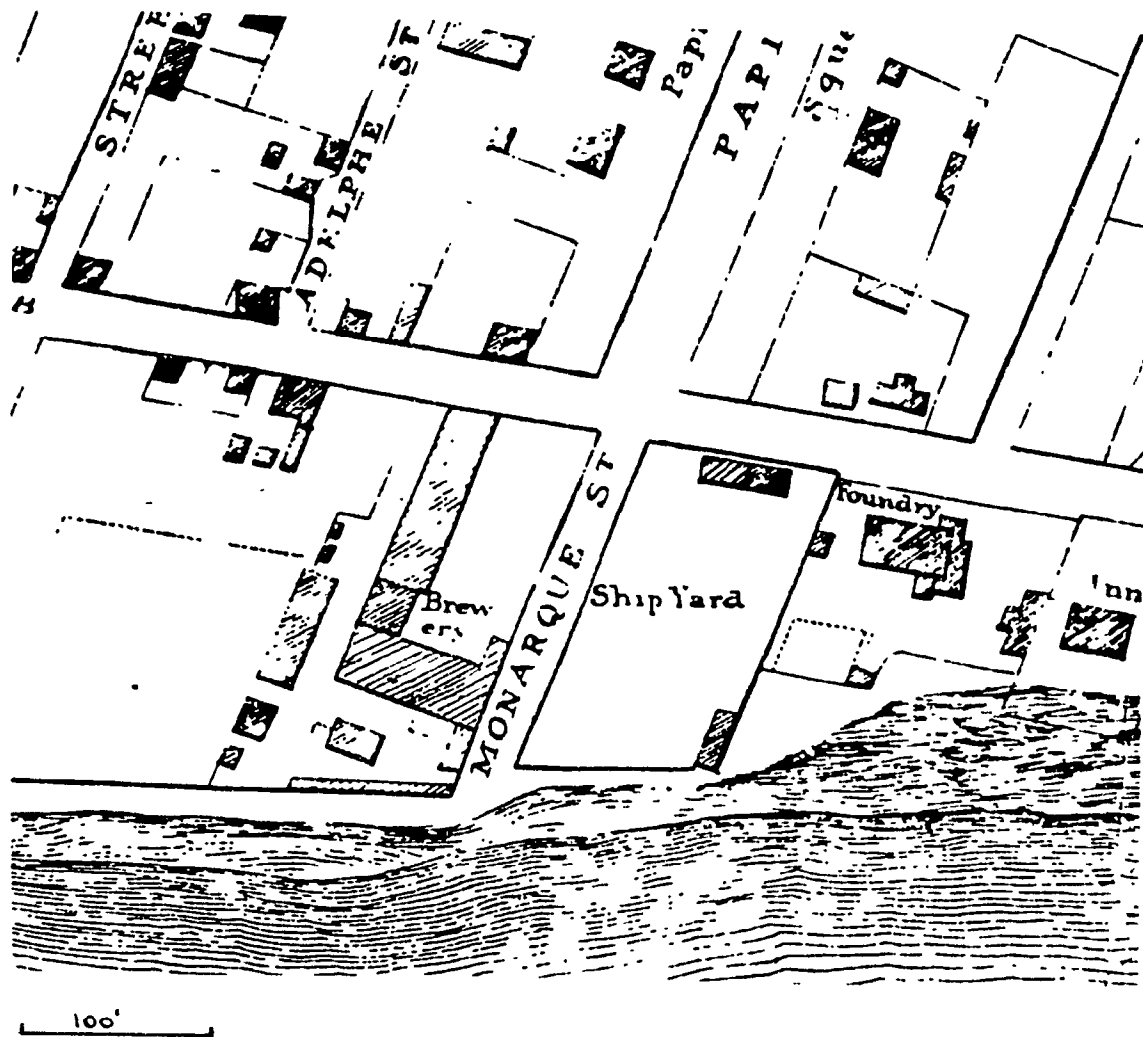


Illustration 6 -

Chantier Logan. Carte de la ville de Montréal, John Adams, 1825.

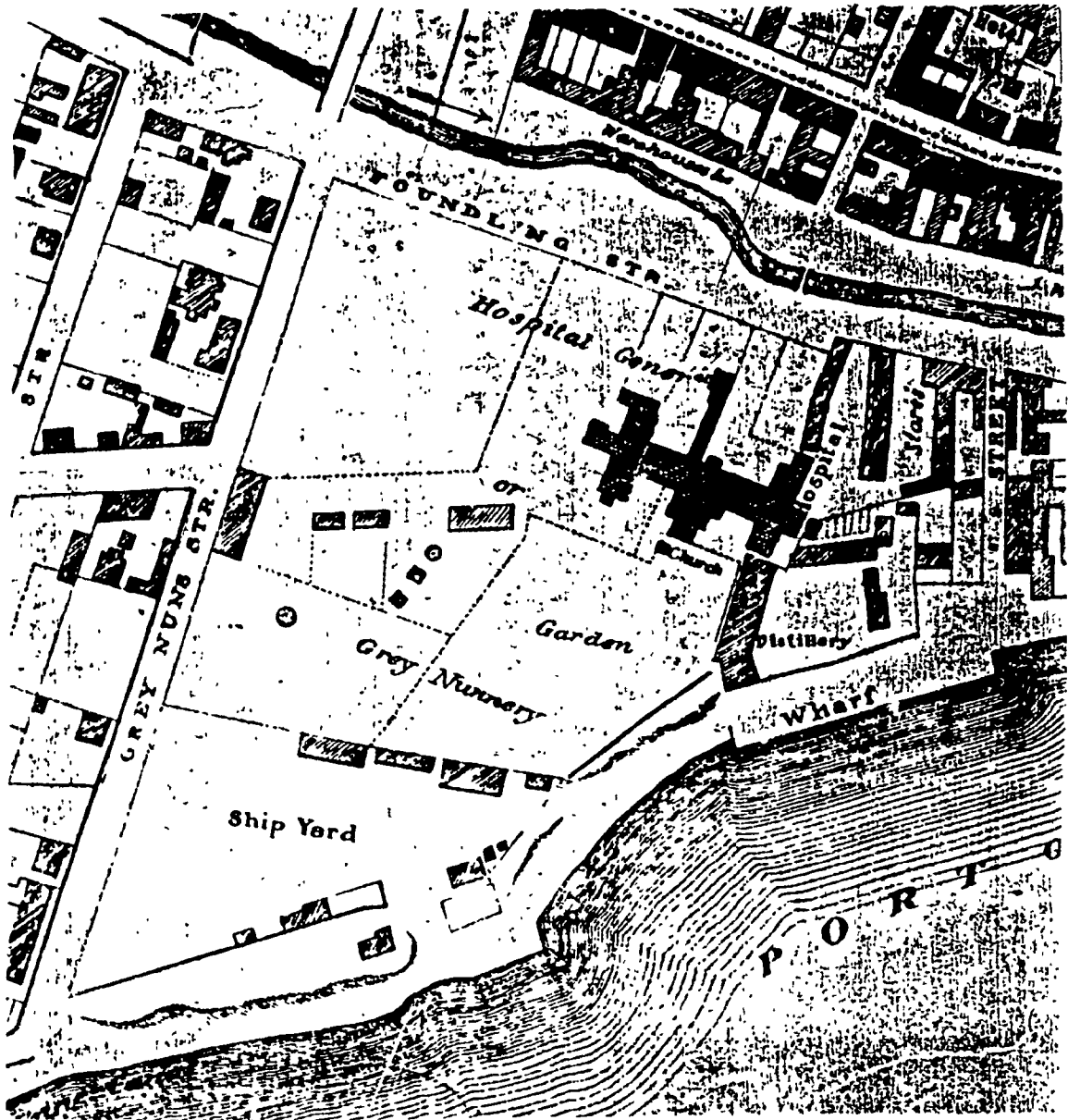


Illustration 7 -

Chantier Munn. Carte de la ville de Montréal, John Adams, 1825.

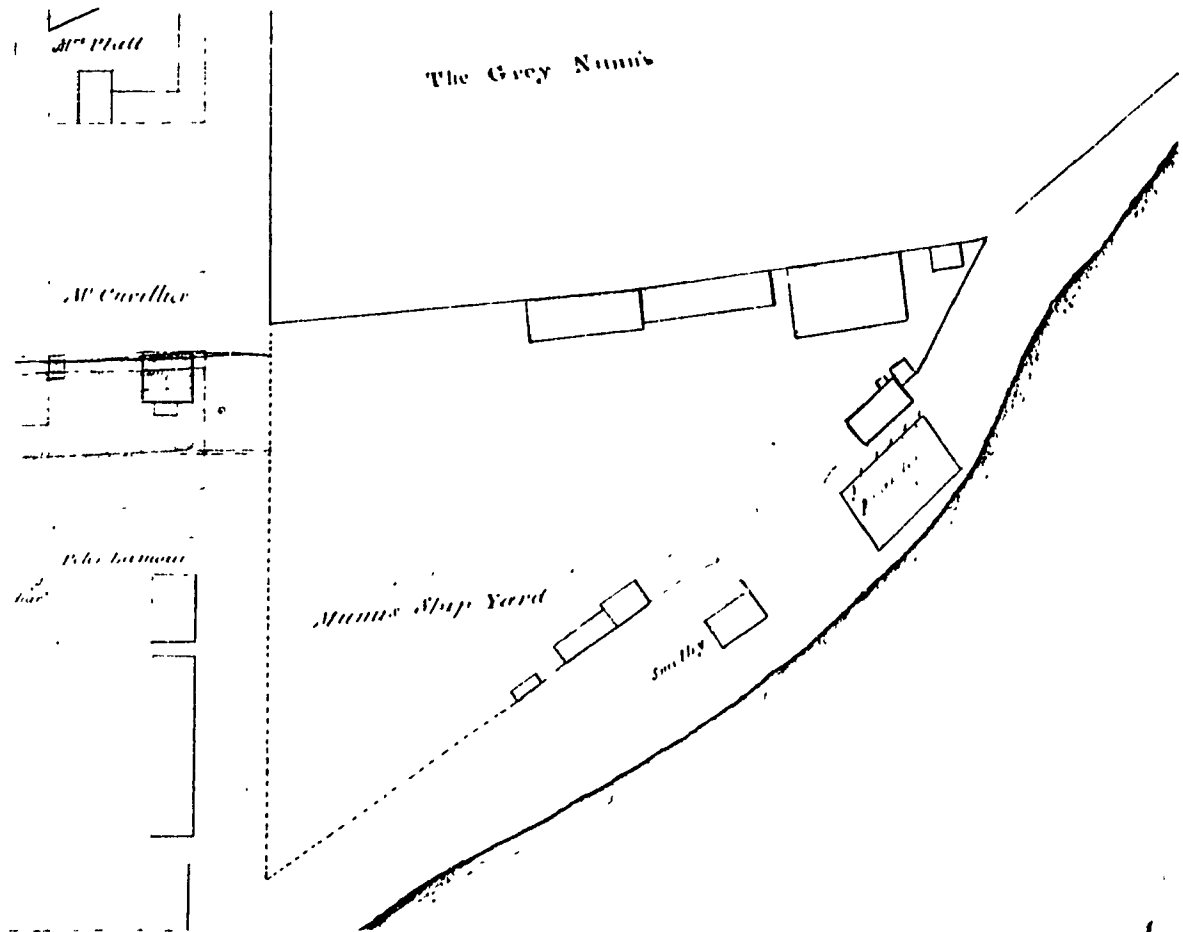


Illustration 8 -

Chantier Munn. Carte du faubourg Ste-Anne représentant le canal Lachine à travers les propriétés, Alex Gibb, 1823.

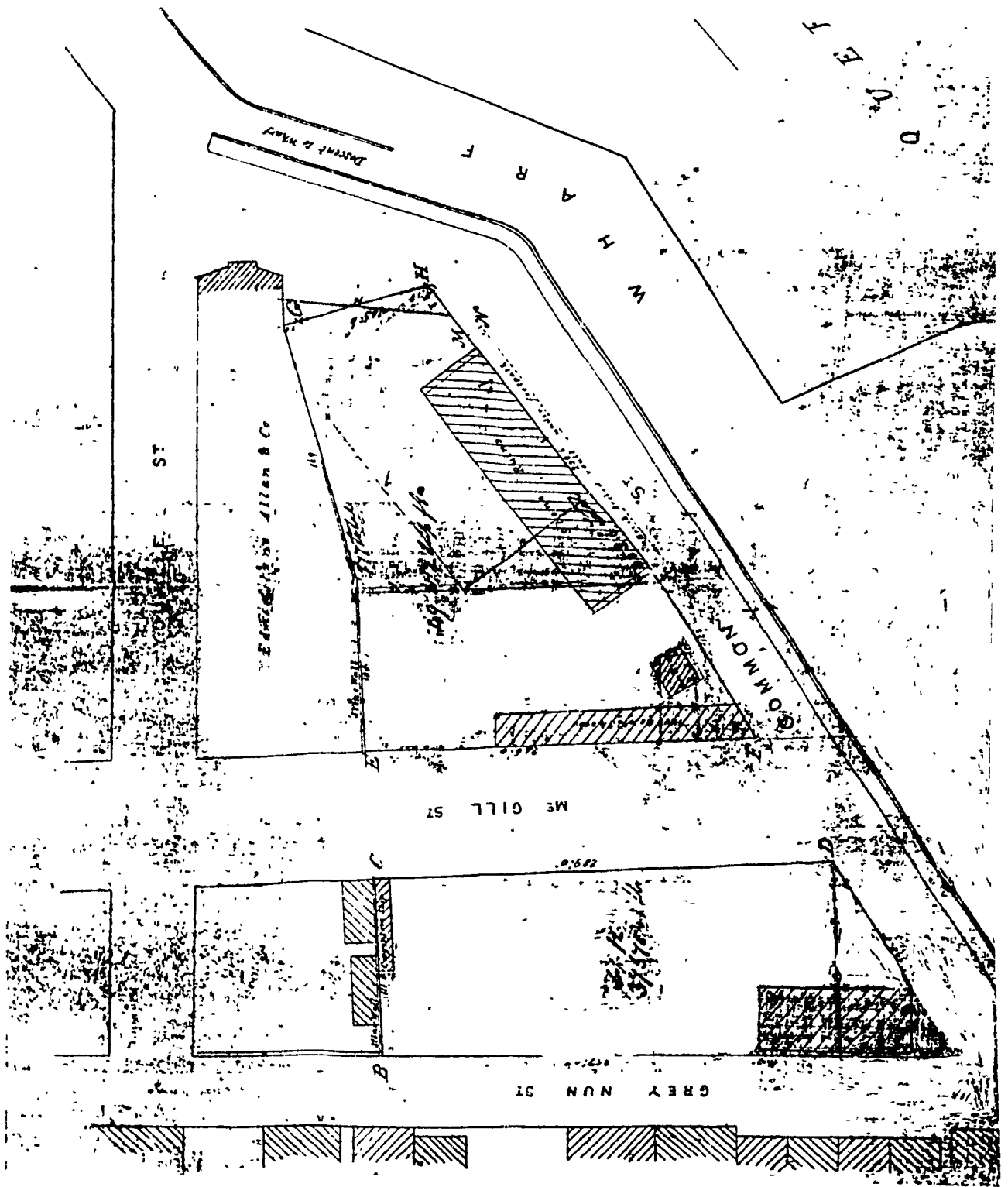
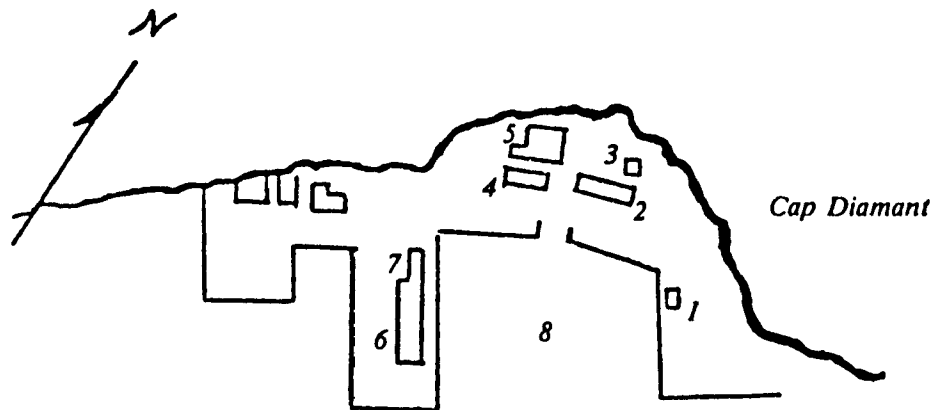
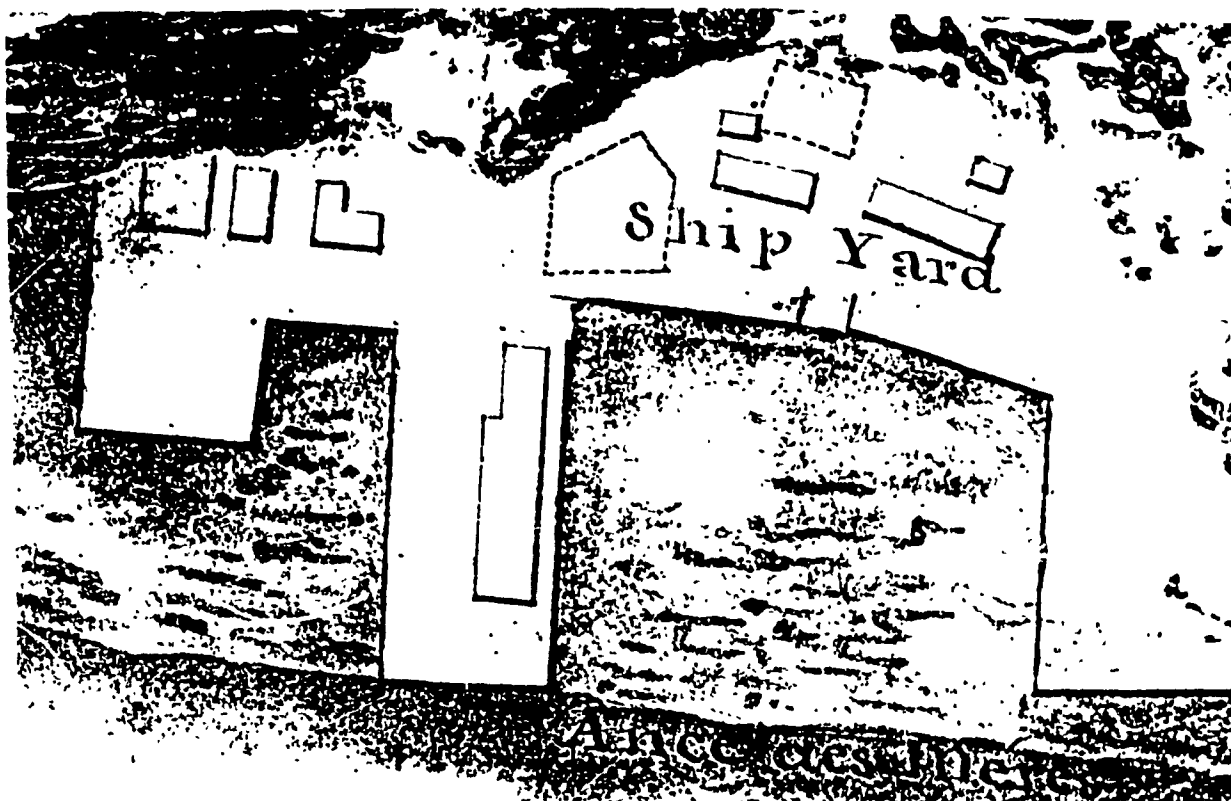


Illustration 9 -

Carte des lots # 1 du quartier Ouest de Montréal et # 1581 du quartier Ste-Anne. Acte de vente du 18 mars 1868.



Le chantier naval

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1. Forge</p> <p>2. Habitation</p> <p>3. Hangar, chauffé par un four, qui servait de serre</p> <p>4. Ecurie et étable</p> | <p>5. Remise</p> <p>6. Longue remise qui renfermait probablement la salle de gabarit</p> <p>7. Bureau de comptabilité</p> <p>8. Chantier de construction de navires</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Illustration 10 -

Chantier de Patrick Beatson. Plan de Gother Mann, 1804. Schéma de E. Marcil.



Illustration 11a -

Chantier de Davie, Pointe à Lévis. Tableau de
George Seaton 1847-1849 - ANC-96435.



Illustration 11b -

Détail - Chantier de Davie, Pointe à Lévis
Tableau de George Seaton, 1847-1849, ANC-96435.

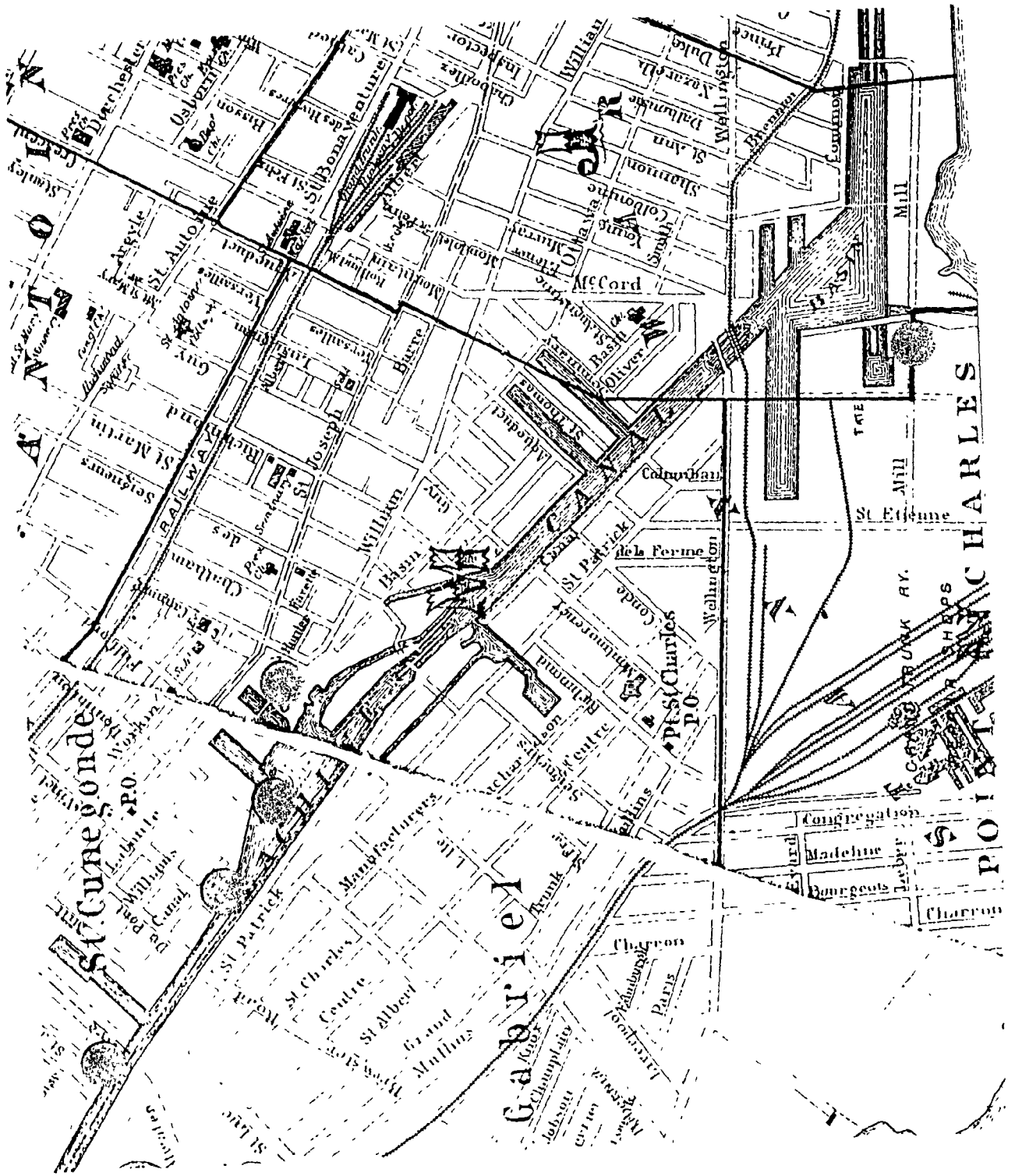


Illustration 12 - Début du canal Lachine
Plan d'assurances Hopkins, 1879, p. 10.

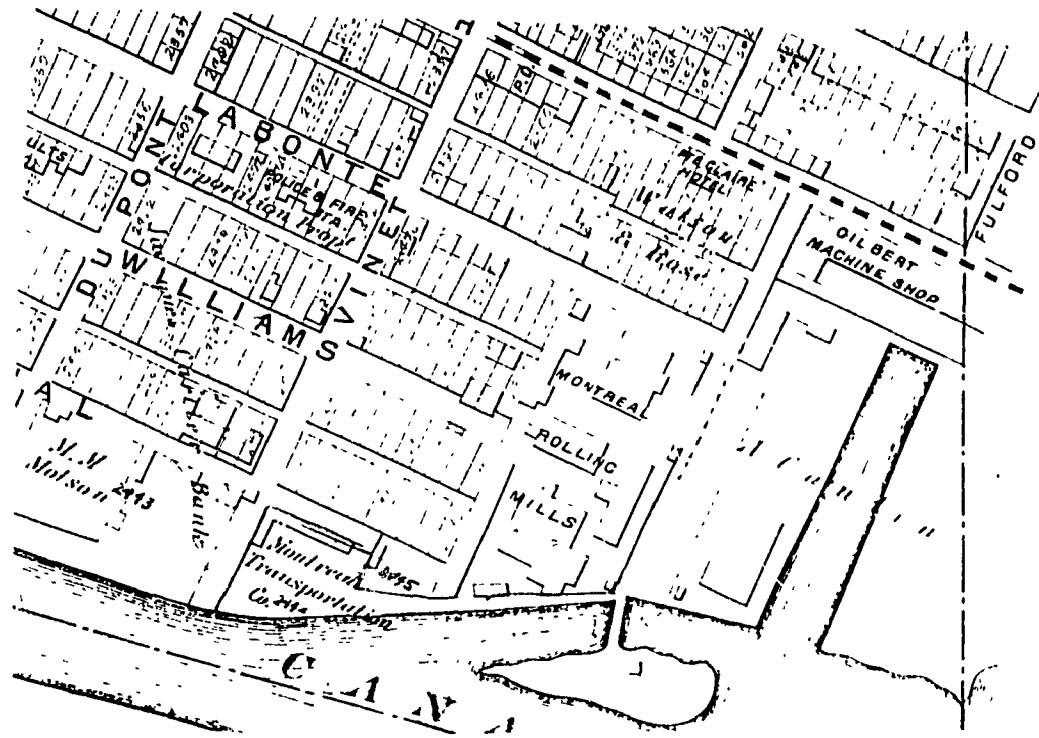


Illustration 13 -

Montreal Transportation & Co., Canal Lachine
Plan d'assurances Hopkins, 1879.

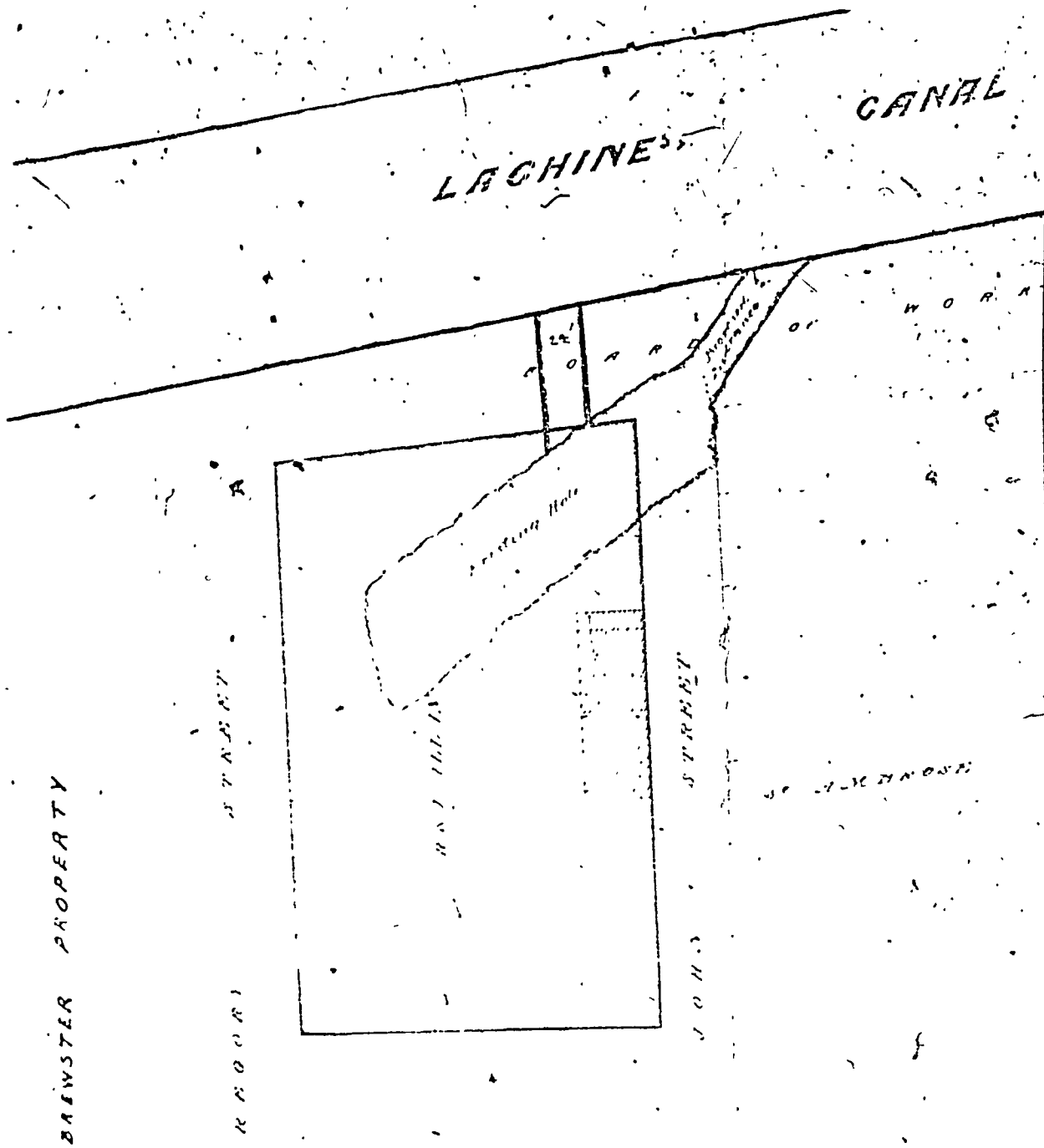


Illustration 14 -

Plan du chantier de R & J Allan, Canal Lachine.
ANC, RG11, B1(a), sujet 8, Vol. 173, p. 1735.

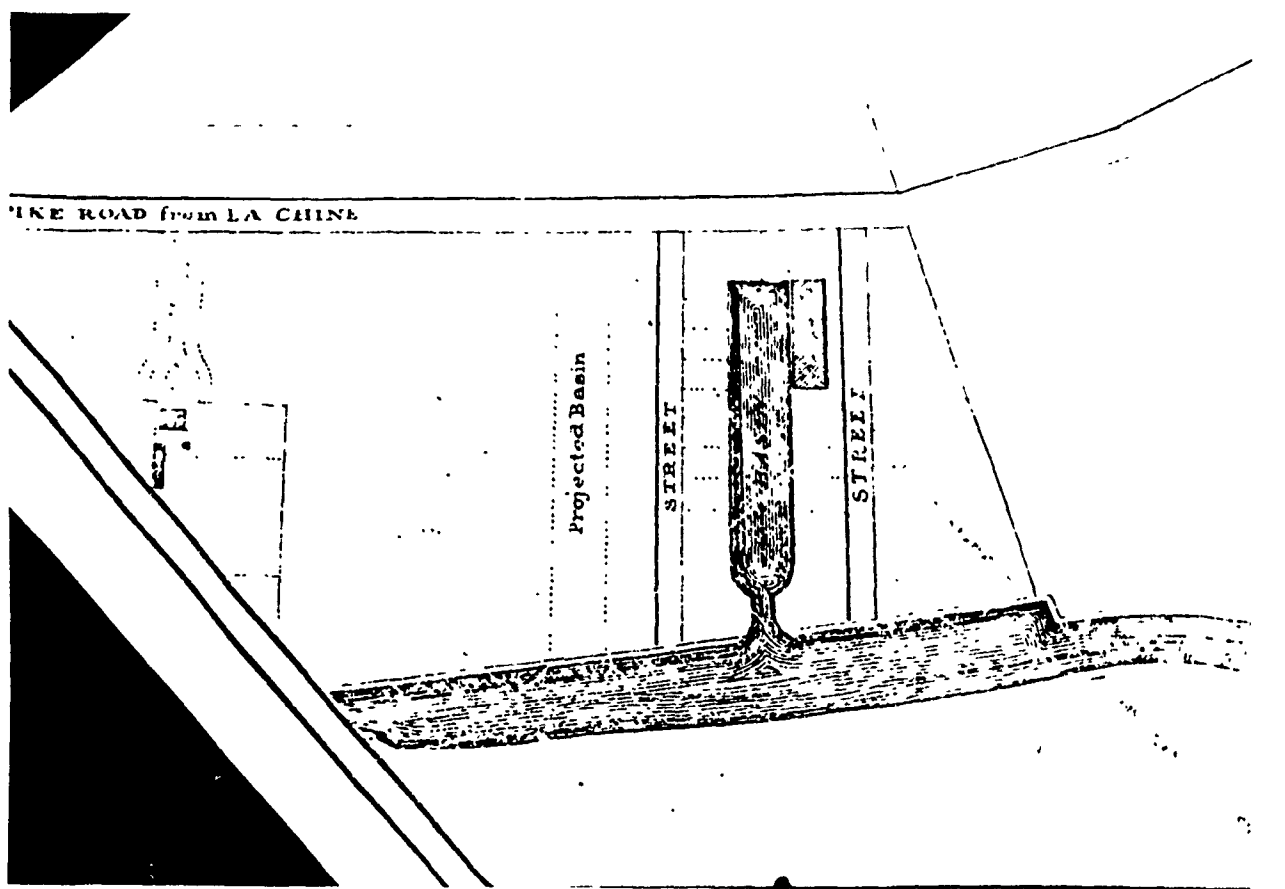
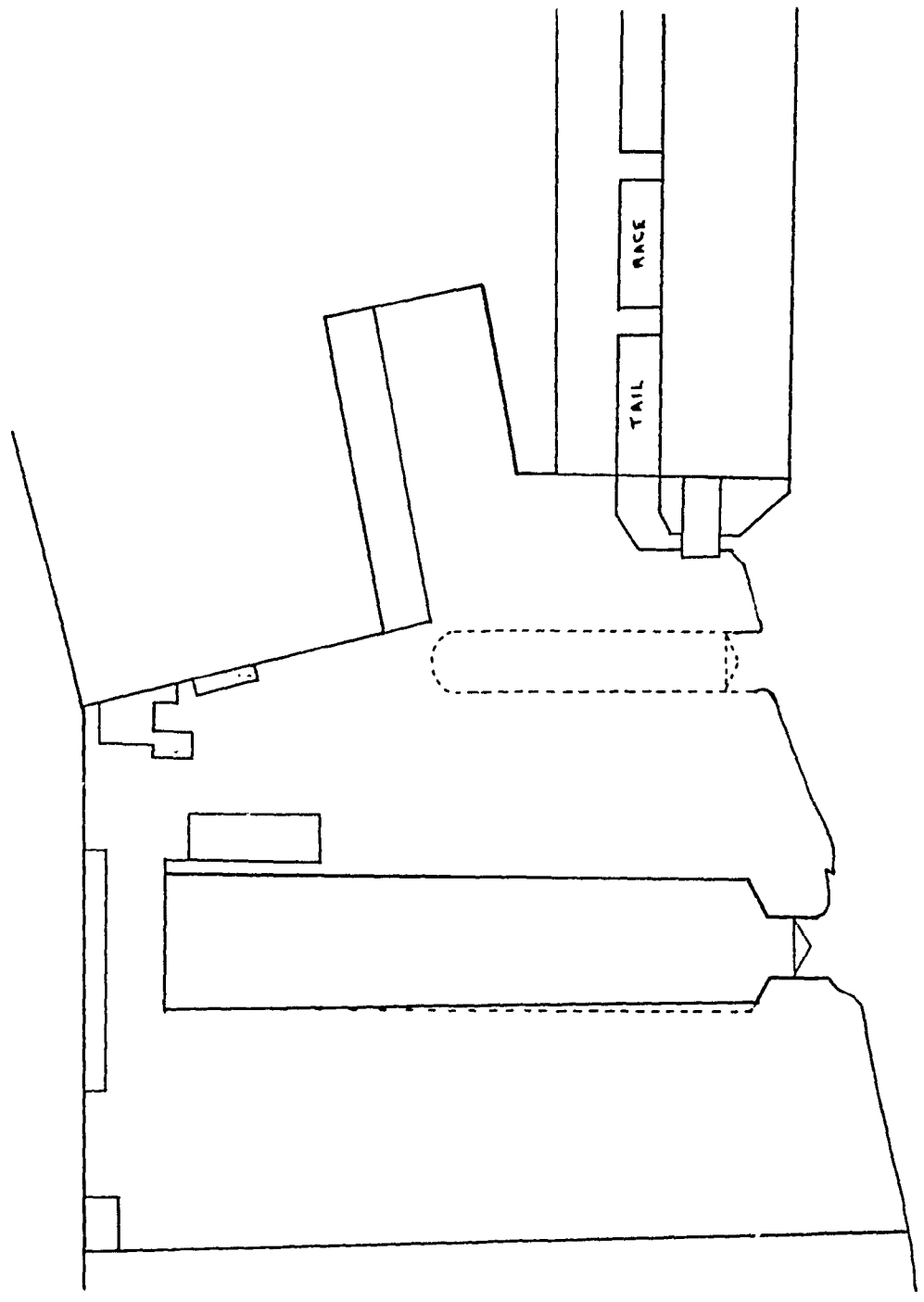


Illustration 15 -

Emplacement du chantier Cantin. Détail de la
carte de John Adams de 1825.



1851

Illustration 16 - Plan du chantier Cantin en 1851. N. Corbel d'après un plan à l'ANC, RG11, A1, Vol. 61.

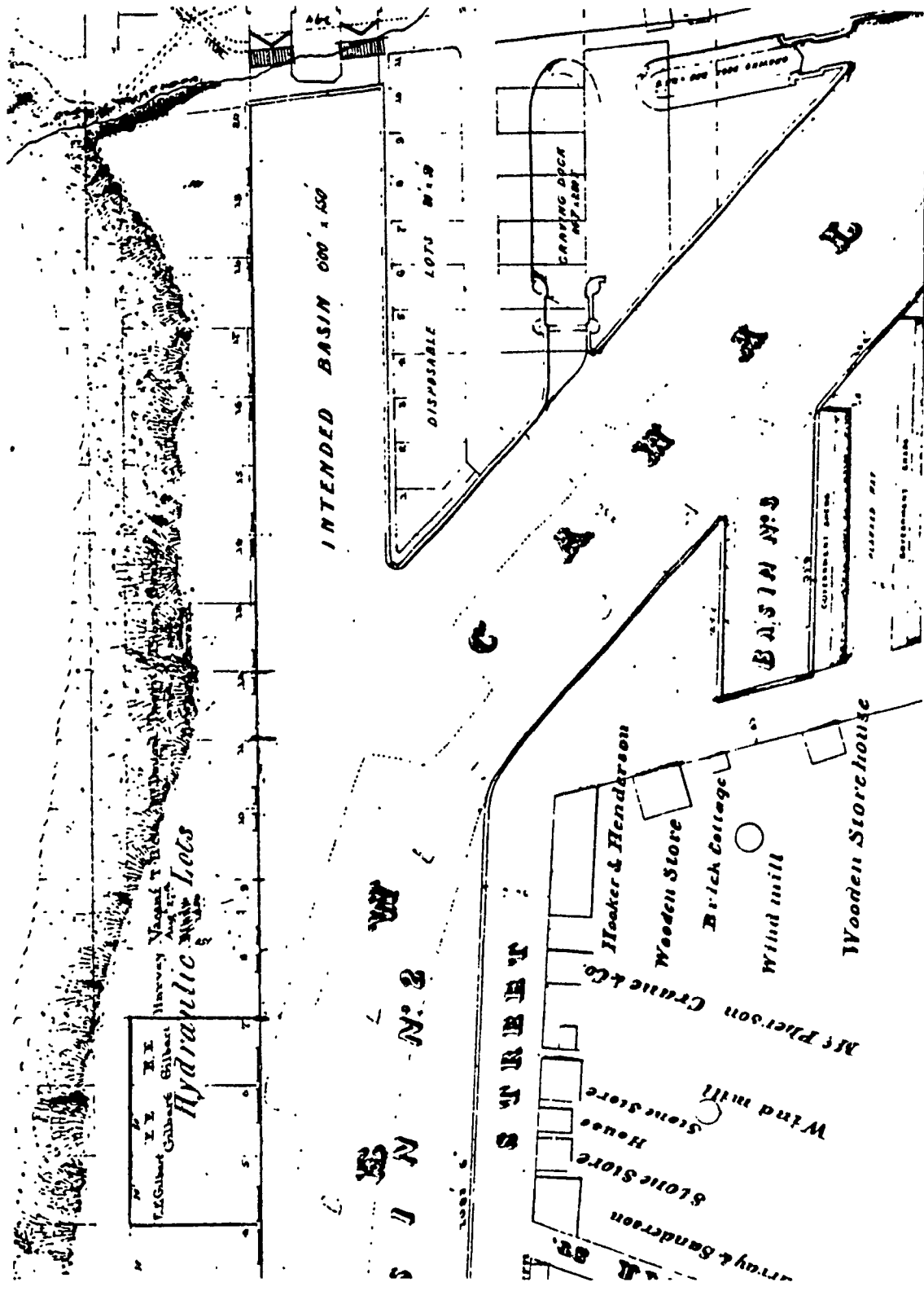


Illustration 17 -

Distribution de la force hydraulique, bassins # 2,3,4, Canal Lachine, 1844.

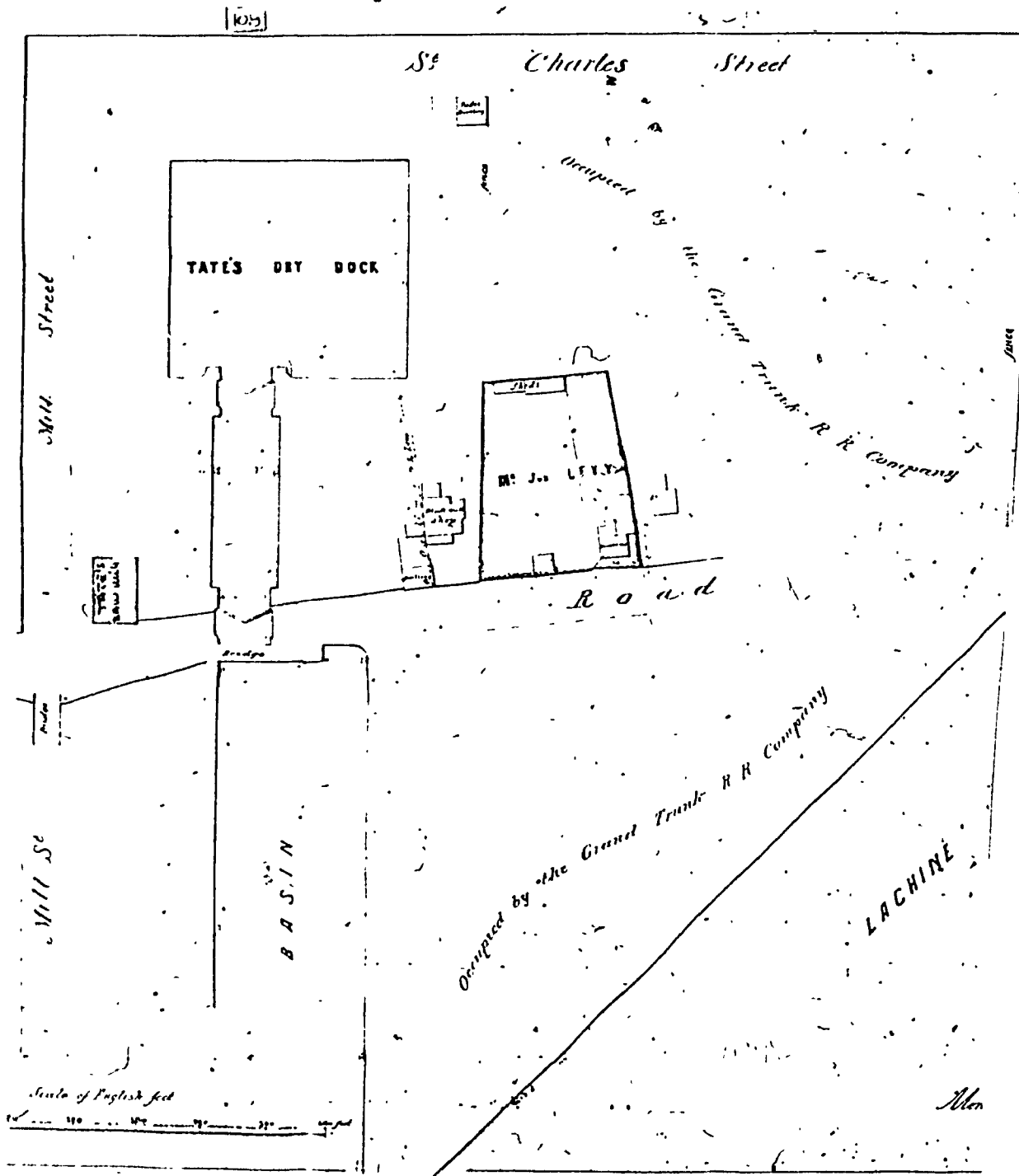


Illustration 18 -

Chantier Tate, Canal Lachine
Jos. Levy, le 4 avril 1856.

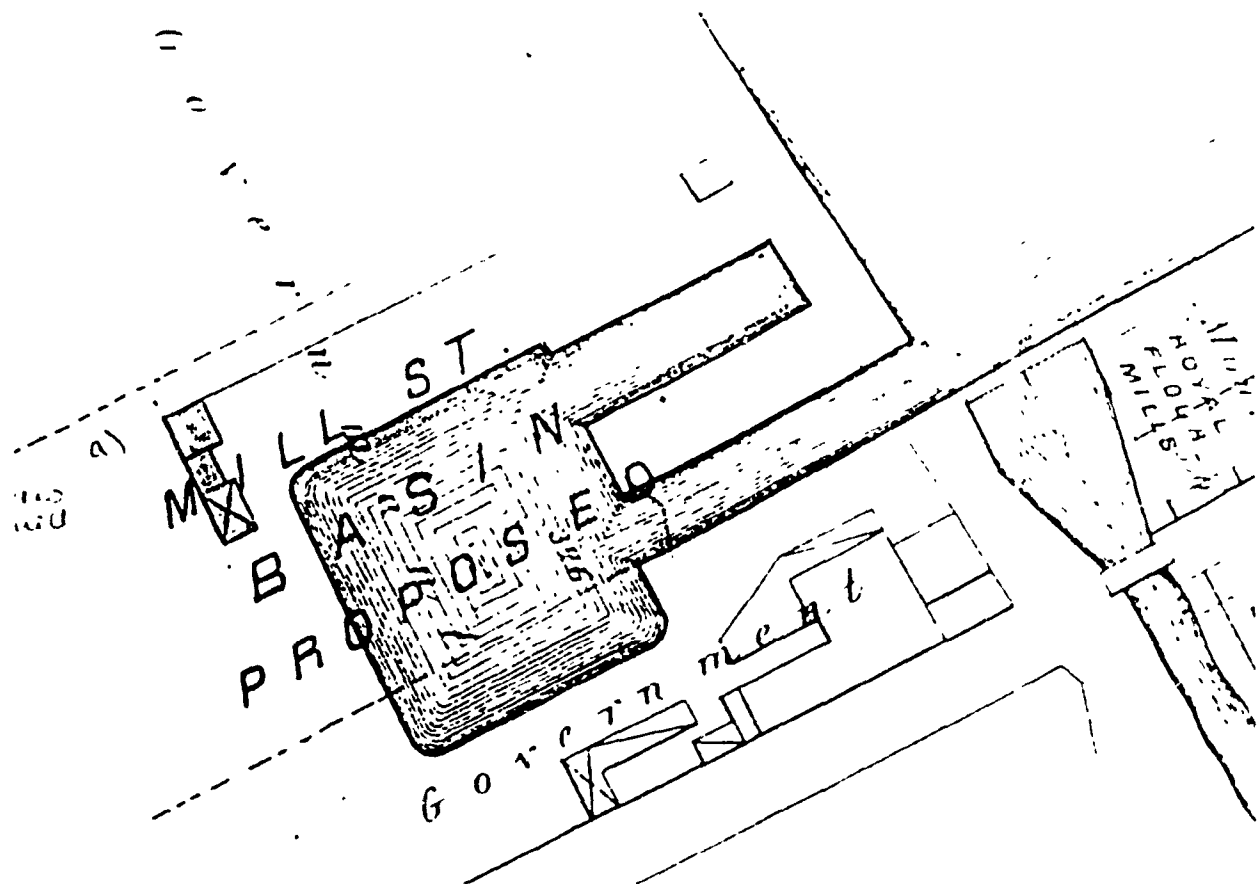


Illustration 19 -

Chantier Tate, Canal Lachine
Plan d'assurances Hopkins, 1879.

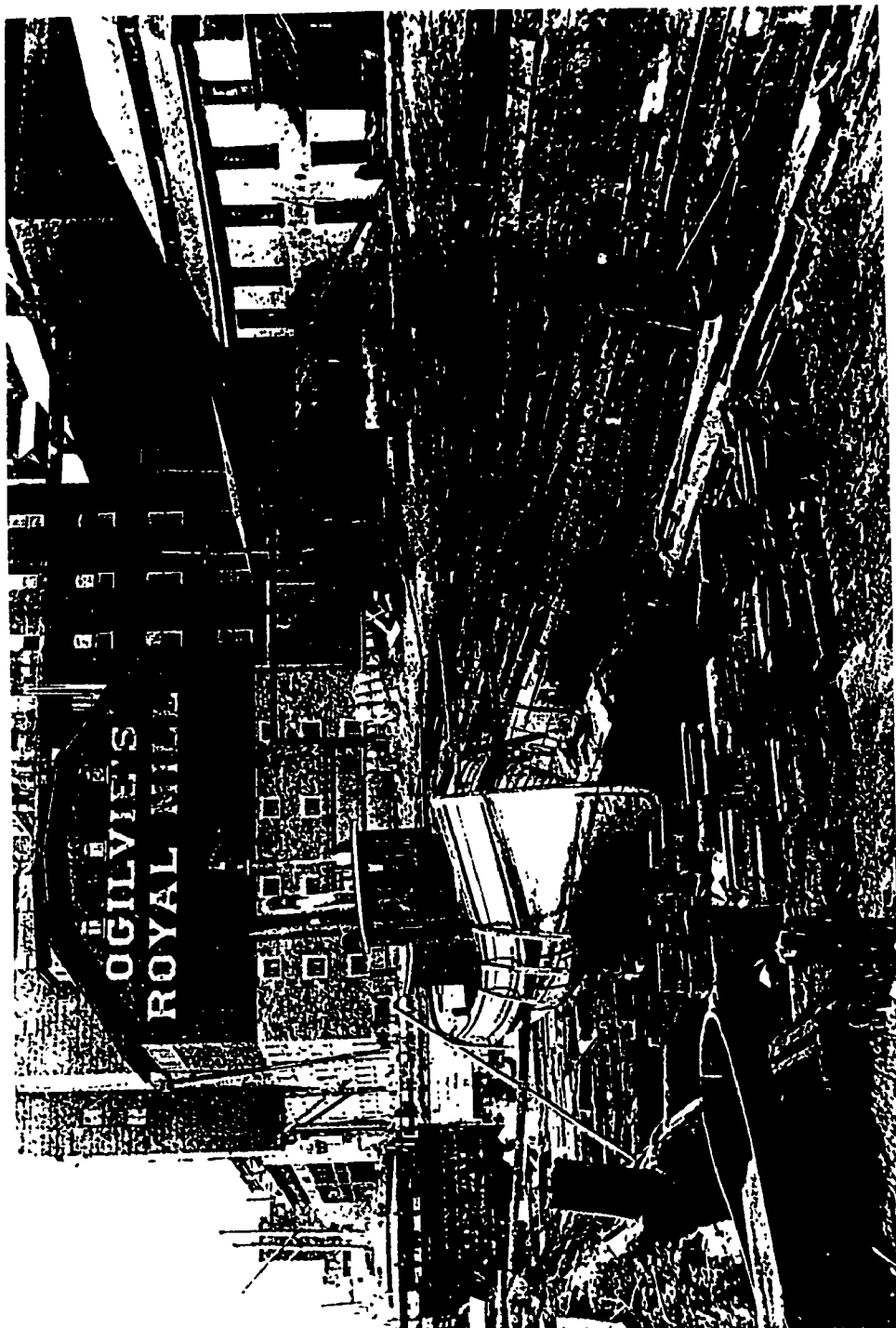


Illustration 20 -

Vue de la cale sèche et du chantier Tate.
Photo D.A. Marchand, 2 mai 1903. ANC, PA-139426.



Illustration 21 -

Vue de la cale sèche et du chantier Tate,
le 29 août 1916. Photo, ANC, PA-141591.

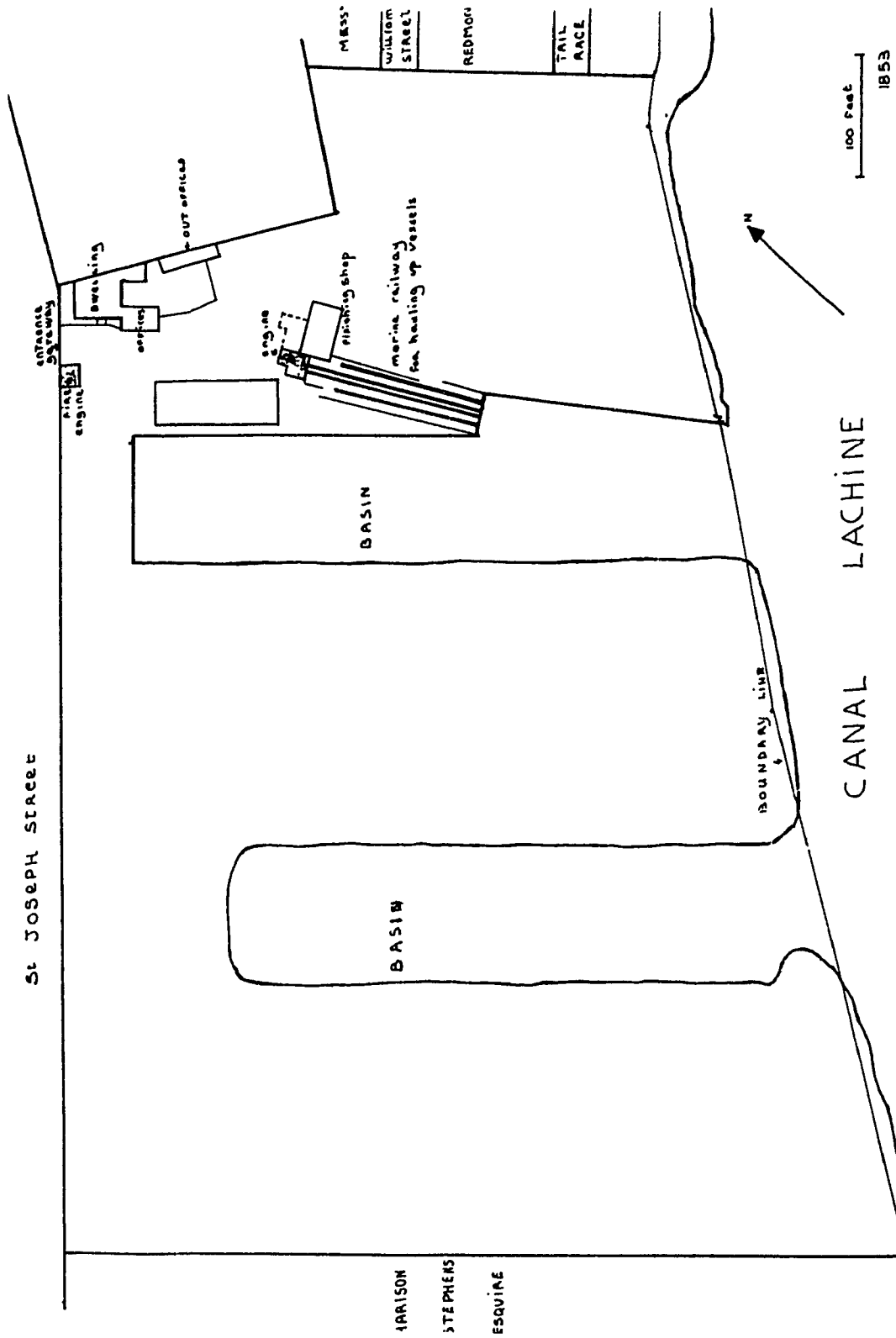
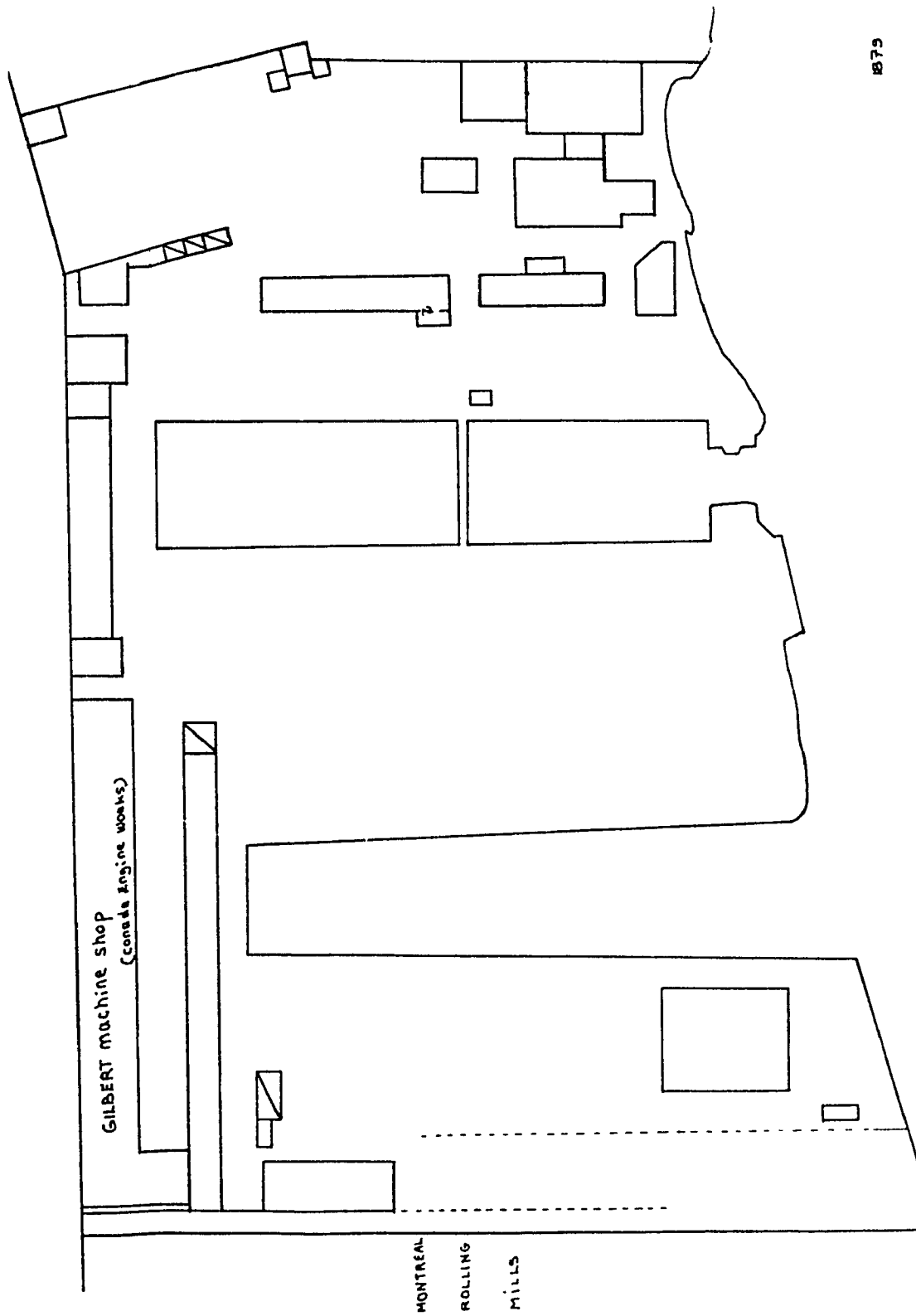


Illustration 22 -

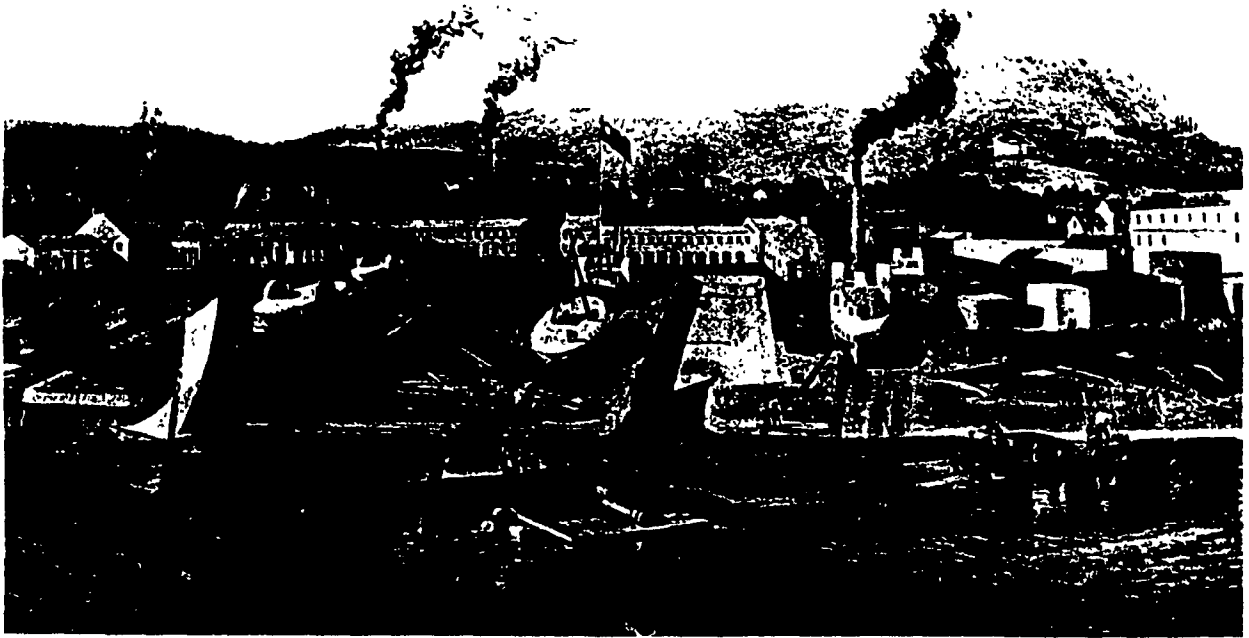
Chantier Augustin Cantin. N. Corbel
d'après un plan de W.H. McKenzie, 1853.



1879

Illustration 23 -

Chantier Cantin, Canal Lachine. N. Corbel
d'après le plan d'assurances Hopkins, 1879.



LITHO BY SANDERSON'S PRESS AND ENGRAVERS N. Y.

ATLIER DE MARINE DE CANADA
AUGUSTIN CANTIN
Montreal C. B.

CANADA MARINE WORKS
AUGUSTIN CANTIN
Montreal C. B.

Illustration 24 -

Chantier Cantin.
Gravure Savory, Major & Knapp, 1857.



*Canada Marine Works
Shedical Co*

*Augustus Canlin
Proprietor*

Illustration 25 -

Canada Marine Works, 1850's photo de Notman.
Archives Notman - MP154/81.

A. CANTIN'S MARINE WORKS,
MONTREAL,
CANADA B.A.C.E.

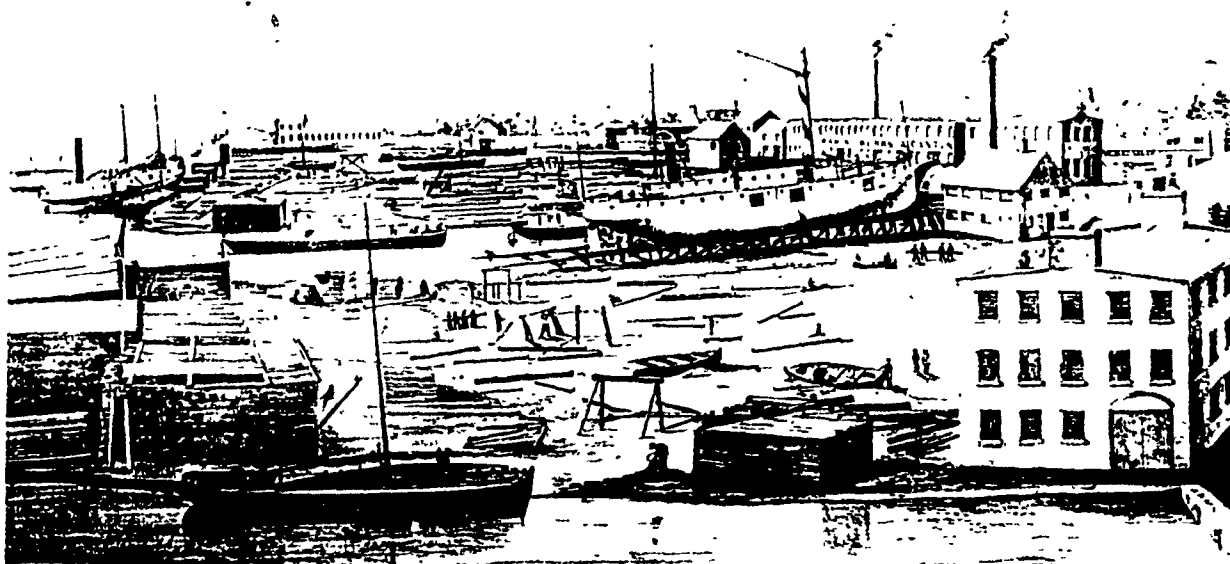


Illustration 26 -

A. Cantin Marine Works. Lithographie de
J. Ellis, Toronto, photo de Armstrong.

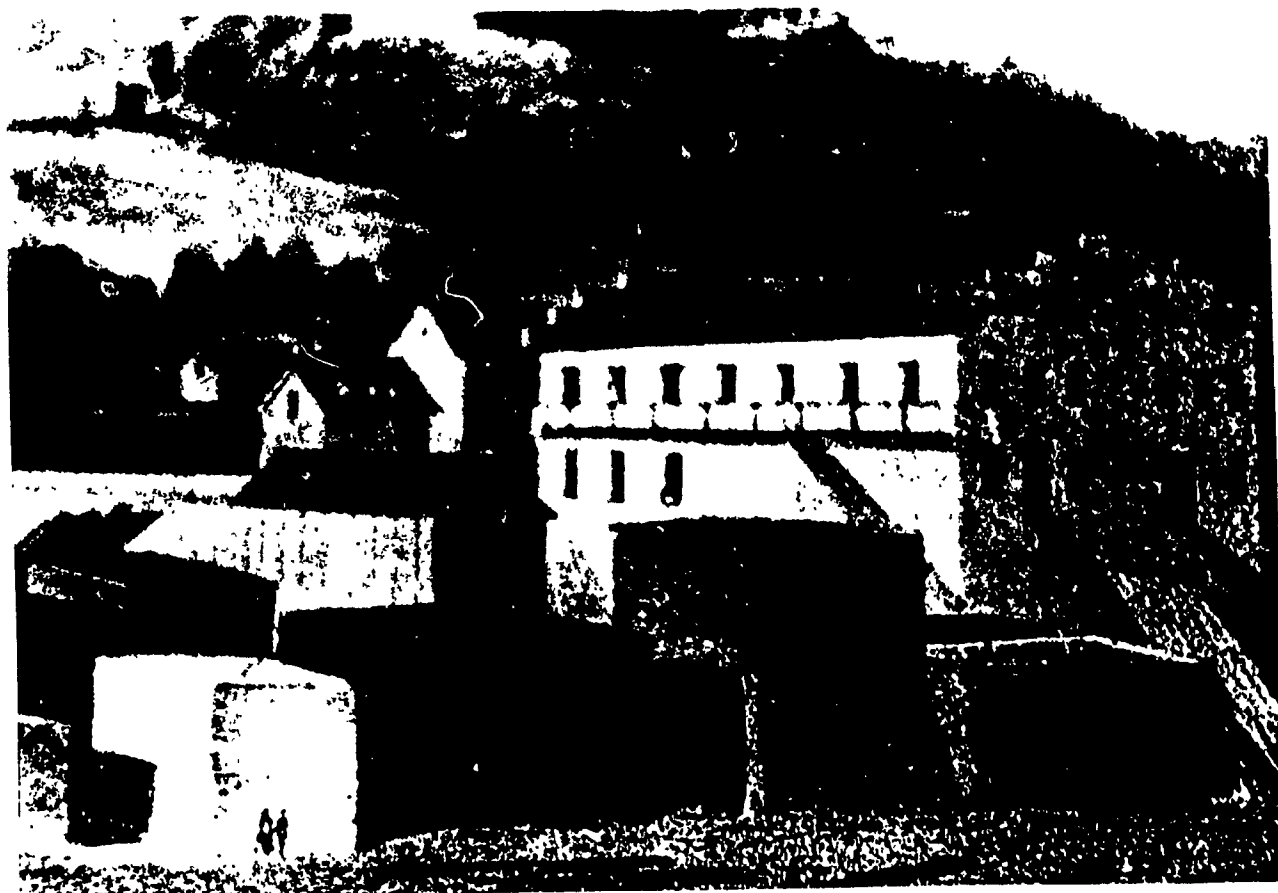
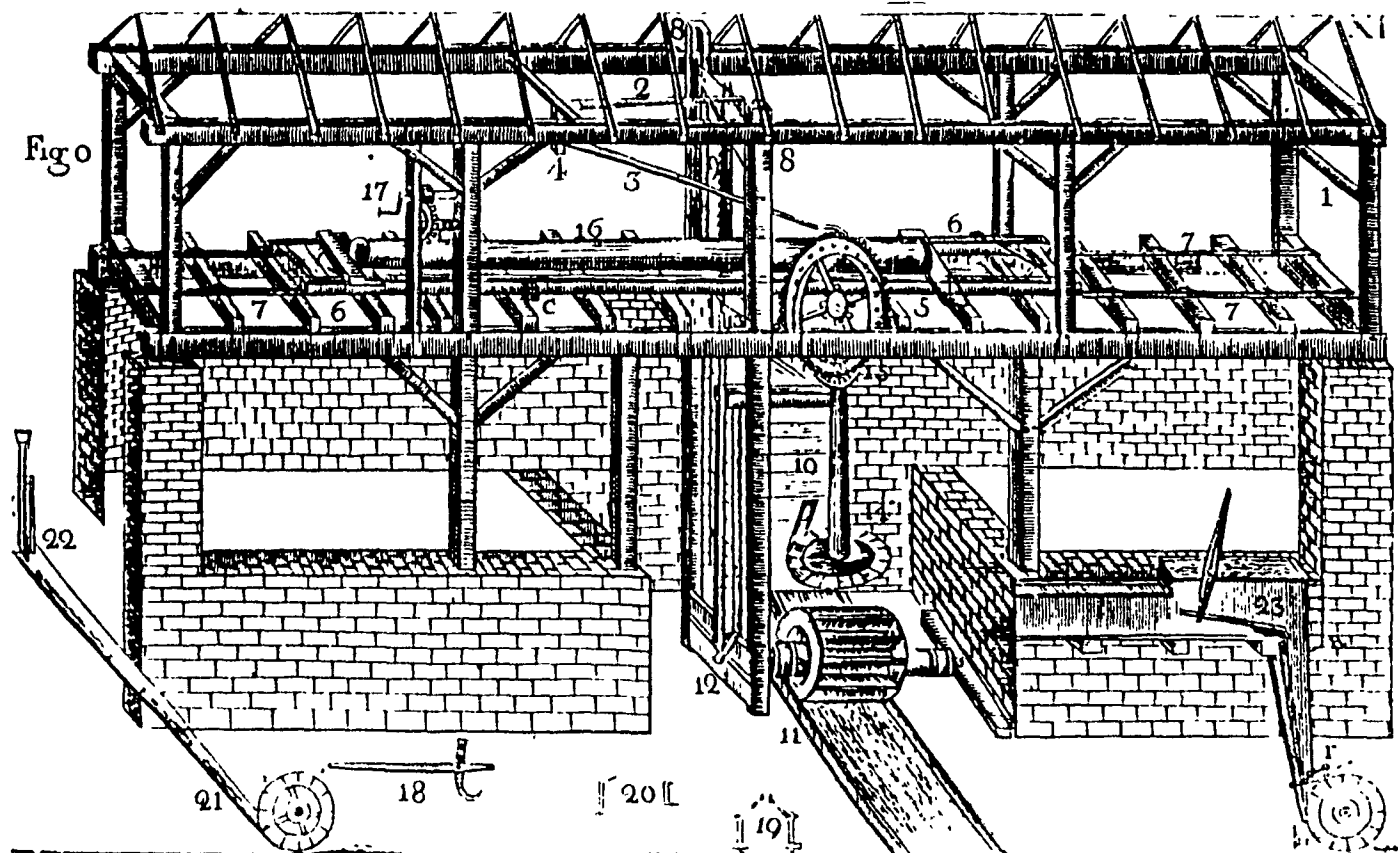


Illustration 27 -

Détail de la scierie, chantier Cantin.
Gravure Savory, Major & Knapp, 1857.



Oliver Evans up and down sawmill. Illustration is from *The Young Millwright and Miller's Guide*. (1) Frame here is 52 feet long, 12 feet wide, (2) arm transmits motion from saw frame to feed pole and on to carriage; (3) feed pole, (4) upper end of feed pole attached to arm that receives motion of saw frame; (5) rack wheel; (6) carriage, (7) carriage track; (8) fender posts, (9) blade and hardwood frame, (10) water, (11) flutter wheel, (12) crank attached to flutter wheel; (13) pitman rod attached to crank, (14) tub wheel; (15) gearing of tub wheel to carriage (cog wheel), (16) log to be sawed, (17) crank and windlass to bring logs into the mill; (18) cant hook used to move logs; (19), (20) dogs; (21), (22) sluice gate, sluiceway, and flutter wheel.

Photo Courtesy Hagley Museum and Eleutherian Mills Historical Library, Greenville, Delaware



Illustration 29 -

Intérieur d'une scierie. Archives Notman # 78899.

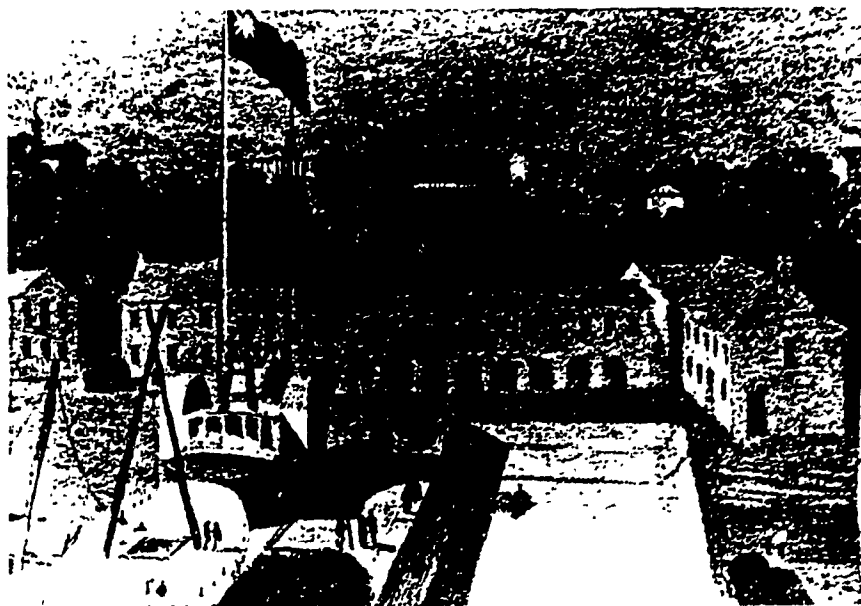


Illustration 30 -

Atelier de gabarits, chantier Cantin.
Détail, gravure de Savory, Major & Knapp, 1857.



Illustration 31 -

Intérieur d'une salle à tracer.
H. Cole Estep, How Wooden Ships Are Built.

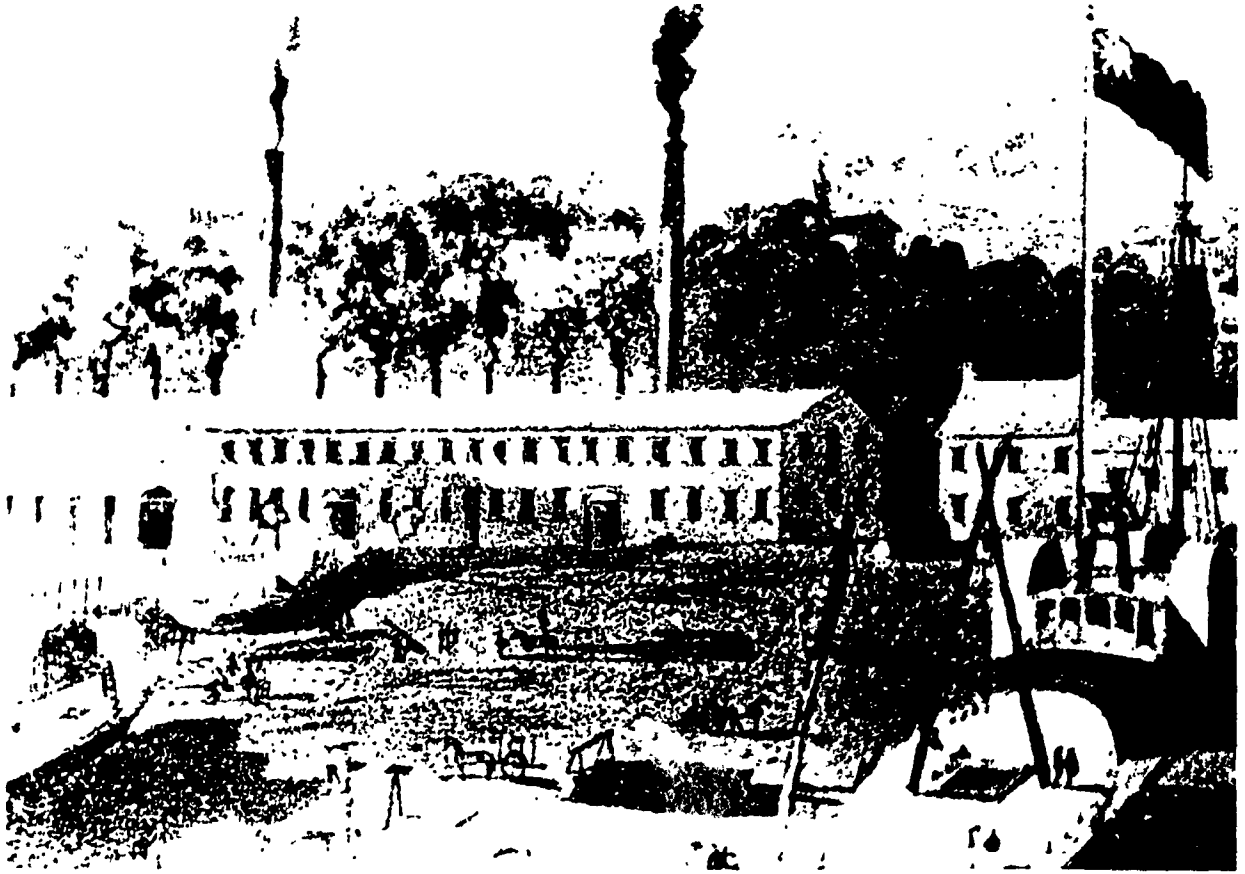


Illustration 32 -

Forges du chantier Cantin.
Détail, gravure Savory, Major & Knapp, 1857.

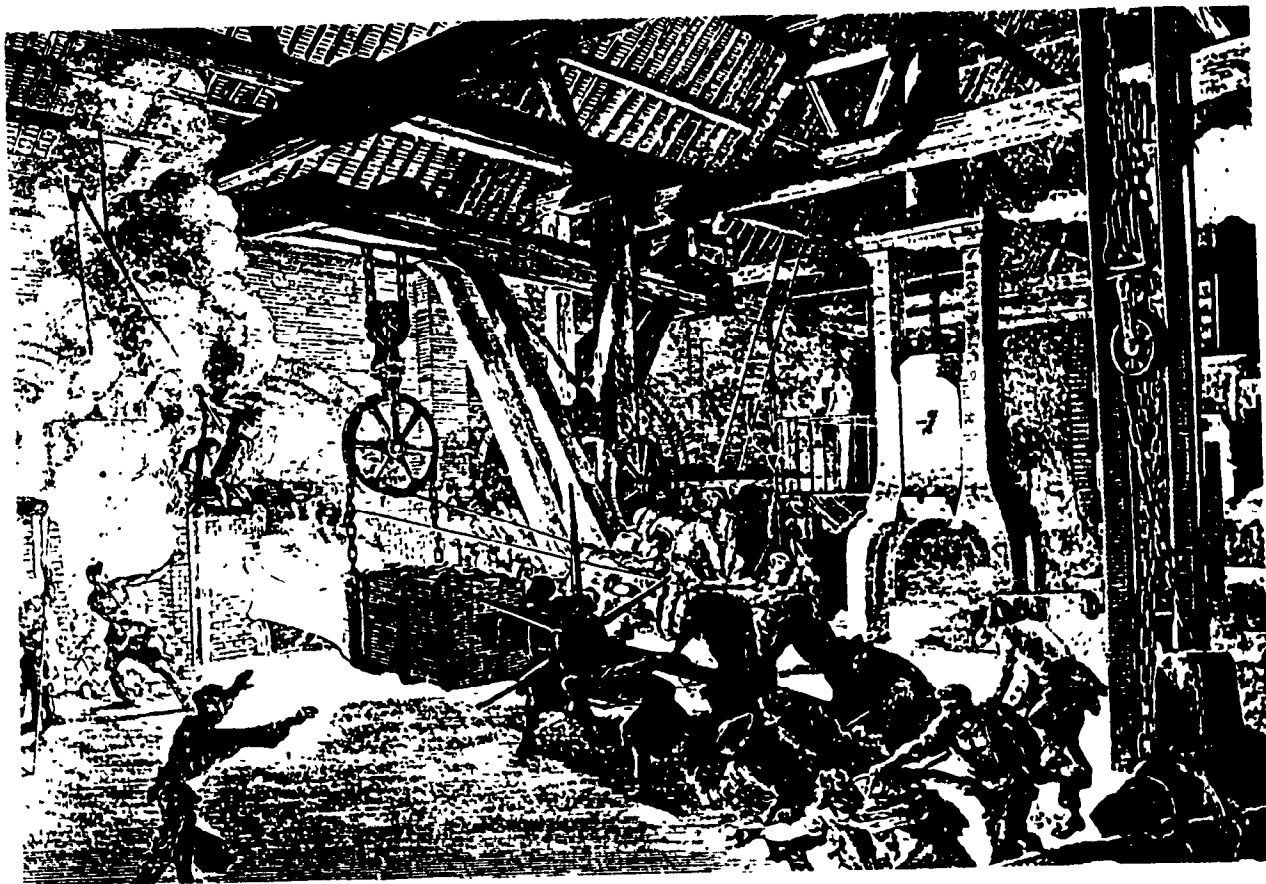


Illustration 33 -

Intérieur d'une forge au Creusot.
A. Briggs, Iron Bridge to Crystal Palace.



Illustration 34 -

Vue arérienne du chantier Cantin, 1946.
Ministère de l'Énergie, des Mines et des
Ressources - A10169-79.