

Société d'histoire Sainte-Hélène-de-Breakeyville

Le chantier maritime Davie

Force est d'admettre que la compagnie John Breakey a joué un rôle important dans la vie économique de Breakeyville. Toutefois, d'autres entreprises ont aussi contribué à notre essor économique. C'est le cas du chantier maritime Davie où plusieurs travailleurs de notre communauté y ont oeuvré. Le présent article trace une brève histoire de cette grande entreprise lévisienne.

Le tout remonte à 1825, lorsque le capitaine Allison Davie, fils d'Allison Davie et Elizabeth Cock, fonde l'un des premiers chantiers maritimes en association avec son beau-père George Taylor. D'abord installé sur la pointe ouest de l'île d'Orléans, le chantier transfère ses activités à Québec puis en 1832 sur la rive sud au pied de la falaise, tout près du débarcadère du traversier. Allison Davie y installe un plan de halage, le premier au pays et le troisième en Amérique du Nord. Ce système ingénieux permettait de tirer des navires hors de l'eau pour la réparation. Importée d'Écosse, cette technologie permet au chantier de devenir en l'espace de quelques années le principal centre de réparation de bateaux sur tout le fleuve.

Malheureusement, le destin frappe et Allison Davie périt par noyade dans la fleuve St-Laurent entre Québec et la Pointe Lévy en 1836. Au lieu de vendre les intérêts familiaux, son épouse, Elizabeth Taylor, fille de George Taylor et Elizabeth Johnson, prend la tête du chantier, devenant ainsi la première femme propriétaire d'un chantier maritime et l'une des premières femmes d'affaires au pays.

En attendant que son fils aîné, George Taylor Davie, atteigne la majorité, elle dirige l'entreprise de main de maître pendant 14 ans. Elle choisit elle-même dans la forêt les pièces de bois nécessaires à la réparation ou la construction d'un navire.

En 1880, on construit la cale sèche Lorne, ce qui coïncide avec les véritables débuts du chantier à St-Joseph-de-la-Pointe-Lévy (Lauzon), son emplacement actuel. En 1885, George Taylor Davie achète de sa belle-mère, Mary Patton, un terrain adjacent à la cale sèche Lorne. Plus tard en 1893, il acquiert la seconde partie du terrain de Mary Patton, pour des fins d'expansion.

En 1914, la compagnie George T. Davie & Sons s'associe à la compagnie Vickers, Sons & Maxim.

En 1919, la Canada Steamship Lines Limited devient le propriétaire de la Davie avec George Duncan Davie, petit-fils du fondateur, comme administrateur jusqu'en 1937. La compagnie, déjà propriétaire du chantier de Lauzon, procède à l'achat du Petit Chantier en 1968 et passe peu après aux mains du groupe Power Corporation du Canada. Par la suite la Davie et ses propriétés sont vendues à la Société de construction et de navigation Soconav en 1976. Dix ans plus tard, en 1986, l'entreprise Marine Industries Limited acquiert les deux chantiers de Lauzon et devient la compagnie MIL-Davie. Néanmoins, le chantier de Lévis cesse toute activité en 1989 pour des raisons économiques. En 1995, le chantier maritime Davie est cédé par le

gouvernement du Québec, qui a acquis le chantier par la Société générale de financement en 1987, à la compagnie Dominion Bridge de Lachine, qui renomme la compagnie Industries Davie Inc. Quelques années plus tard, en 2006, il passe aux mains d'un groupe maritime norvégien, Teco Management, sous le nom de Davie Québec inc. Fin 2012, Zafiro Marine, une société britannique spécialisée dans la location de navires, acquiert les actifs de la compagnie. Depuis, les activités ont repris au chantier en mars 2013. Depuis ses débuts, le chantier, longtemps connu sous le nom « Davie Ship », a construit plus de 700 navires; des voiliers en passant par des bateaux à vapeur, des navires à combustion jusqu'à des navires à propulsion électrique.

Au cours des années de conflits mondiaux, le chantier Davie a été mis à contribution afin de doter le Canada d'une véritable marine de guerre. Avec la construction de la cale sèche Champlain (encore aujourd'hui la plus grande au pays avec une longueur de 350 mètres), les activités ont quintuplé. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, le chantier a notamment construit des navires pour le ravitaillement des troupes en Europe. La demande de main d'œuvre durant les années de guerre était telle, qu'un sommet de 6 300 travailleurs a été atteint en 1944.

Le chantier maritime Davie a été le principal employeur de la région de Québec, après le gouvernement, jusqu'au début des années 1990.



Vue aérienne du chantier Davie

Un des chapitres du livre Sainte-Hélène-de-Breakeyville de 1984 à aujourd'hui, fait mention du maillage des familles anglophones. À ce titre, on y mentionne que l'union de John Breakey et Helen Anderson créait un lien avec la famille Davie, puisque le frère d'Helen Anderson, John Anderson, était l'époux de Clementine Davie, fille du capitaine Allison Davie et d'Elizabeth Taylor. On y mentionne également qu'un des fils de Clementine Davie et John Anderson, Gersham Davie Anderson a été maire de Breakeyville de 1916 à 1937.

Texte : **Robert Roy**

Sources : Lévis au passage du temps et L'Histoire économique de Lévis 1636-2011