

MAI 2025



Charpenterie Charles Robin and Co.

SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC
Par Jeannot Bourdages, conservateur

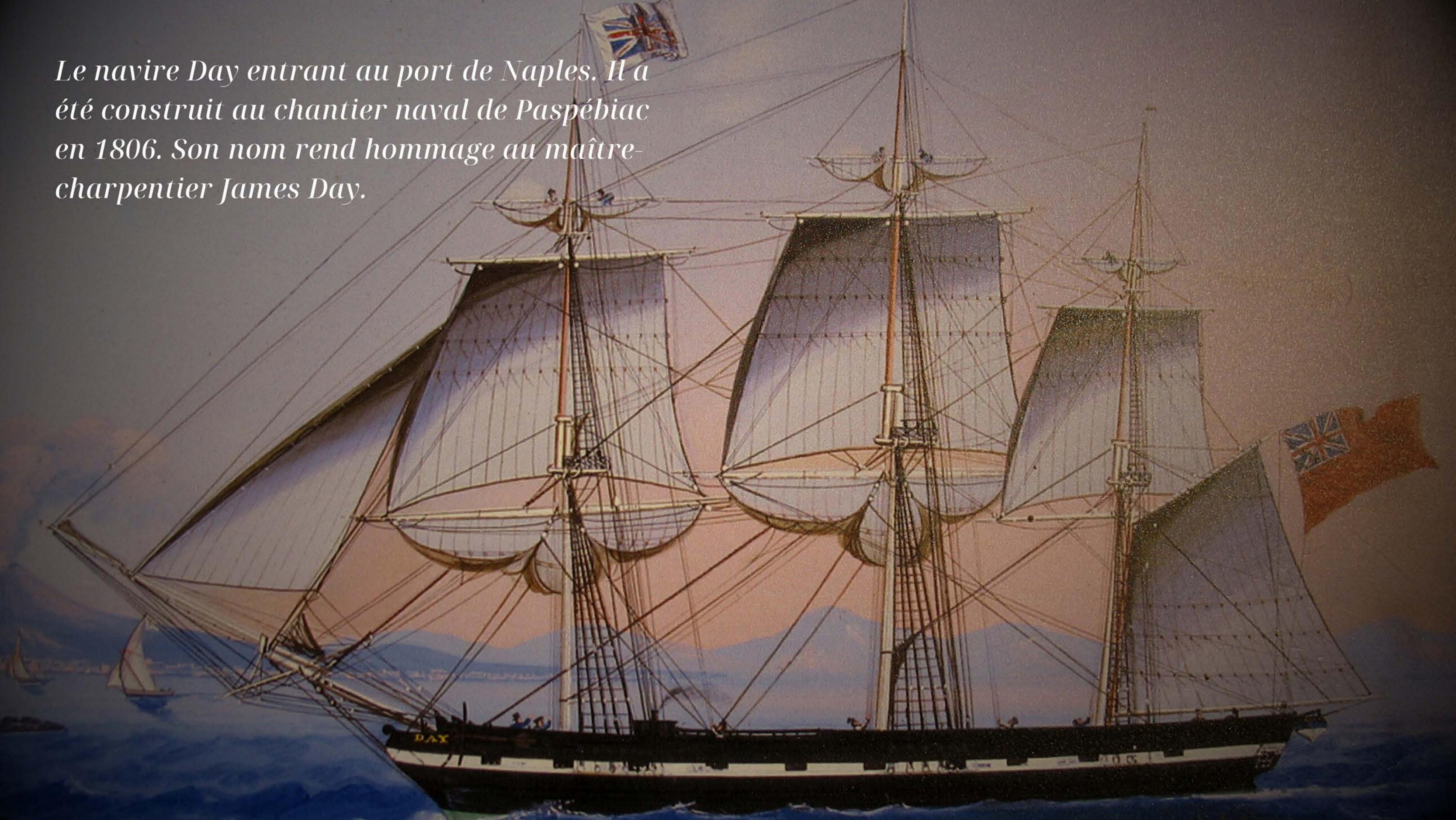
HISTOIRE
ARCHITECTURE
ICONOGRAPHIE

Histoire 4

Architecture 7

Iconographie 16

Le navire Day entrant au port de Naples. Il a été construit au chantier naval de Paspébiac en 1806. Son nom rend hommage au maître-charpentier James Day.



HISTOIRE

En 1791, la Charles Robin and Company lance son propre chantier naval sur le banc de Paspébiac. Pour ce faire, elle procède à l'embauche de James Day, un maître-charpentier possédant plus de vingt ans d'expérience. À son sujet, Charles Robin écrit d'ailleurs: *"nous n'en trouverons jamais de meilleur"*.

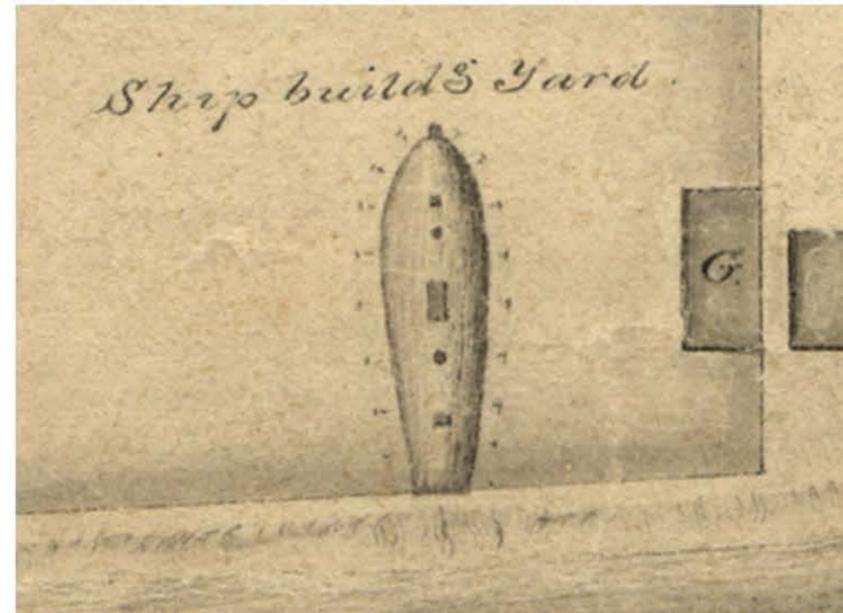
Sous sa gouverne, le chantier produit un navire tous les deux ans: barques, bricks ou brigantins. Il s'agit ici de vaisseaux de grandes dimensions, appelés à relier les différents ports de l'Atlantique. Il produit également d'autres embarcations plus petites, utilisées pour la pêche côtière ou le cabotage. Au 19e siècle, il constitue ainsi l'un des plus importants chantiers navals de l'Est du Canada.

Sur le banc, tout près du quai Robin, un vaste espace est utilisé pour le sciage et la construction des navires. Tout autour se trouvent les ateliers de fabrication spécialisés (voilerie, tonnellerie, menuiserie) ainsi que des entrepôts pour le rangement du bois, des gréements (mâts, poulies, cordages, ancres) et des produits d'étanchéification (goudron, étoupe).

Au plan de la main-d'œuvre, la compagnie Robin fait venir des artisans spécialisés, le plus souvent de l'île de Jersey. Ceux-ci sont également affectés à la réparation et à la construction des bâtiments de Paspébiac. Dans certains cas, les pièces de bois sont mêmes préfabriquées sur place, pour être ensuite transportées et assemblées dans d'autres établissements de la compagnie. Ce fut le cas, par exemple, à Magpie, sur la Côte-Nord.

Pour sa part, l'actuelle Charpenterie Robin est construite vers 1861. Sur le plan de 1870, elle est désignée comme "Joiners and Mould Loft". Selon toute vraisemblance, cela signifie que le rez-de-chaussé est utilisé comme atelier par les menuisiers ("joiners"). Pour sa part, le grenier ("loft") serait plutôt utilisé pour le rangement des gabarits de fabrication des navires.

En 1884, le bâtiment est désigné comme le "Joiners and Carpenters Mould Loft". À ce moment, le rez-de-chaussé est ainsi utilisé à la fois pour les travaux de menuiserie et de charpenterie, donc pour la fabrication des pièces de petites et grandes tailles.



À compter des années 1870, les activités de construction navale déclinent. Le bâtiment est cependant toujours utilisé comme atelier de fabrication et de réparation, et ce, jusqu'au milieu du 20e siècle. Selon Lionel Castilloux: "Dans la charpenterie, y réparaient toutes sortes d'affaires. Y faisaient des brouettes, des charrettes, des traîneaux, du meuble."

En 1964, la charpenterie est miraculeusement préservée de l'incendie. Tout près, la majorité des bâtiments de la compagnie Robin disparaissent. Très bien préservée, la Charpenterie constitue l'un des rares témoins de cet important chantier naval.

L'annexe a permis de protéger des intempéries plusieurs éléments architecturaux du mur intérieur: bardeau de cèdre fendu, fenêtres à guillotine, porte à double vantaux, quincailleries, système de barrure, etc. Il s'agit ici d'éléments absolument authentiques, n'ayant pratiquement pas été touchés, témoignant du savoir-faire des artisans de la compagnie Robin.

La Charpenterie renferme finalement une étonnante collection d'outils anciens, d'équipements spécialisés ainsi qu'une grande quantité de graffitis du 19e siècle.

RÉFÉRENCES

André Robichaud et Colin Laroque. Tree Ring Dating: Entrepot LeBoutillier and Carpentry. Sackville, Mount Allison Dendrochronology Lab, 2005. 5 p.

Yves Frenette. Les Anglo-Normands dans l'Est du Canada. Ottawa, La Société historique du Canada, 1996. 18 pages.

Textes de l'exposition La vie au chantier naval, 2012.

Transcription des entrevues avec des pêcheurs et leur famille: Lionel Castilloux, 1980, p. 2



CHRONOLOGIE

[VERS 1861]

Construction de la charpenterie

1866

Ajout de l'appentis

1873

Arrêt des activités du chantier naval Charles Robin and Company

[CA 1950]

Recouvrement de la toiture en tôle

1964

Incendie ayant détruit dix-huit bâtiments de la compagnie Robin

1981

Reconnaissance archéologique

1988

Une intervention archéologique permet de mettre à jour des poutres et des piliers enfouis

1988

Travaux de restauration (GID Design et Émile Gilbert, architecte): reconstruction de l'appentis, changement des portes et fenêtres, remplacement complet du bardeau (murs et toiture), reconstitution des aérateurs de toit, etc.

2005

Travaux de restauration (Boudreau Fortier et Associés): grattage et peinture de divers éléments architecturaux

2005

Étude de dendrochronologie par l'Université Mount Allison. Les échantillons prélevés sont de l'épinette (noire ou rouge)

2012

Inauguration de l'exposition La vie au chantier

2024-2025

Travaux de restauration Phase 1 (Atelier Balsa): reconstitution des portes selon les modèles d'origine.



architecture

CHARPENTERIE CHARLES ROBIN AND CO.

corps principal de trois étages
construit vers 1861

salle de traçage
des plans

salle de confection
des voiles

atelier
de menuiserie

débords latéraux et avant-toit incurvés

appentis apparu
vers 1866

mur amovible
pour sortir les petits bateaux
et pièces de bois



fausse souche de cheminée
apparue au tournant du 20e siècle
peut-être liée une utilisation plus tardive en saison

planchéiage vertical

portes à simple vantail
aux étages

portes à double vantaux
au rez-de-chaussée



nombreuses fenêtres originales

mur complet de
bardeau de cèdre fendu

la charpente de l'annexe a
cependant été reconstruite en 1988

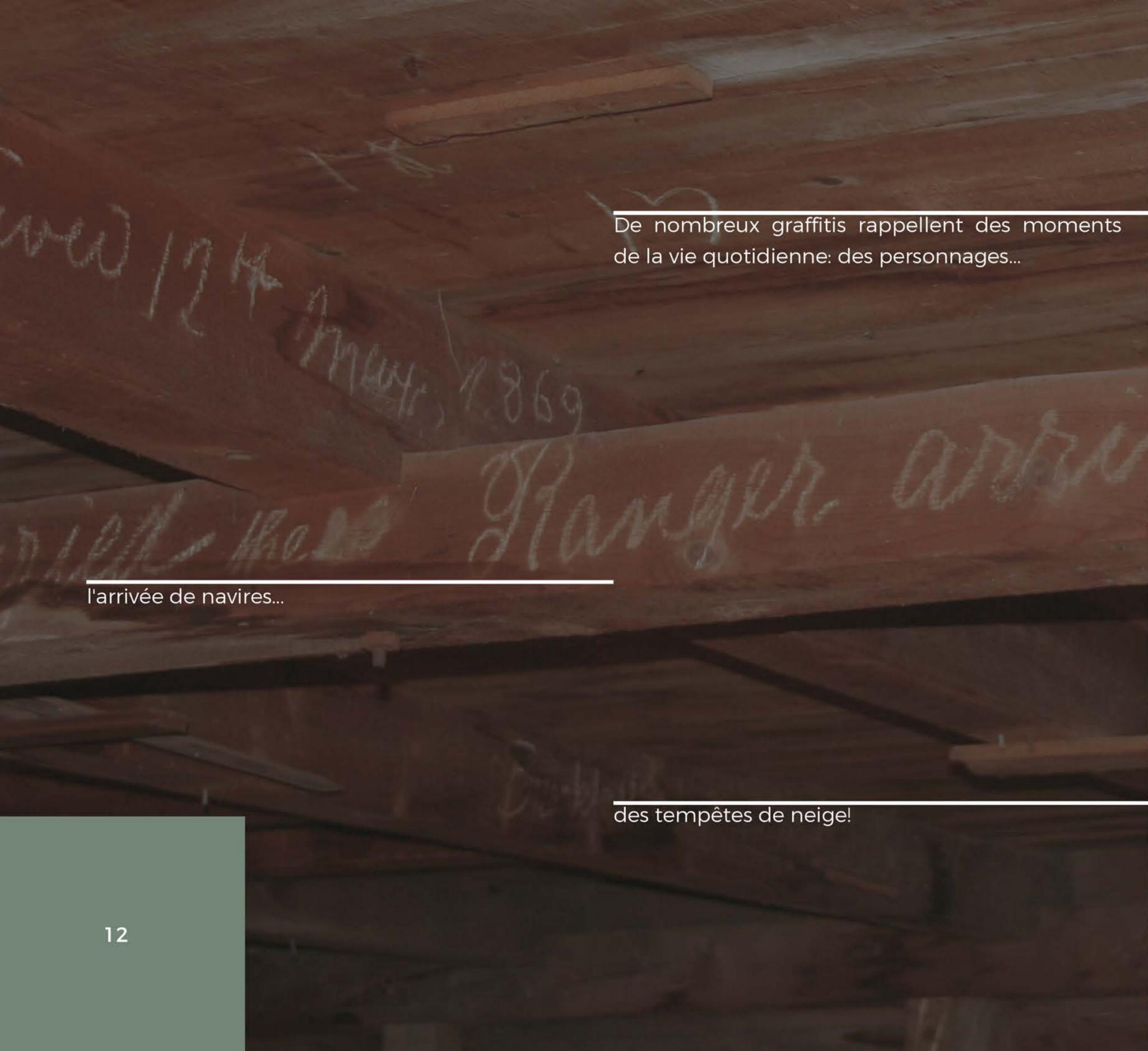
porte à double vantail datant de 1861
pentures, poignée et système de barrure d'origine

aérateurs de toit
servant autrefois à laisser échapper la vapeur d'eau
permettant de courber les pièces de bois



console ou genouillère
taillée dans la racine d'un arbre
également utilisée dans la construction navale
communément appelée "jambe de chien" à Paspébiac



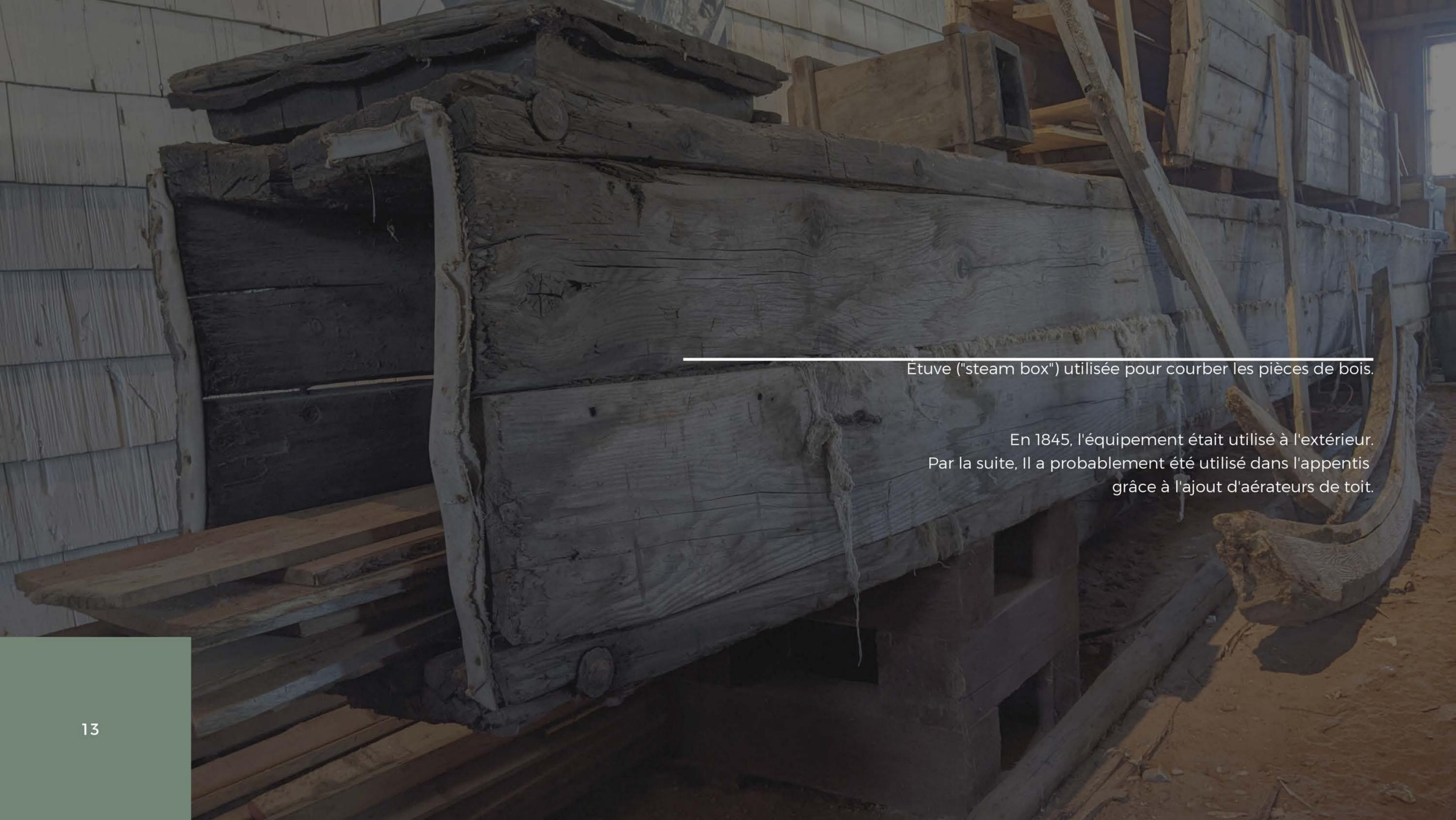


De nombreux graffitis rappellent des moments de la vie quotidienne: des personnages...

l'arrivée de navires...

des tempêtes de neige!





Étuve ("steam box") utilisée pour courber les pièces de bois.

En 1845, l'équipement était utilisé à l'extérieur.
Par la suite, Il a probablement été utilisé dans l'appentis
grâce à l'ajout d'aérateurs de toit.



gréements de navires



embarcations traditionnelles



outils de construction navale

FICHE TECHNIQUE

Site original: Oui

Dimensions: 16,75 m x 20,5 m (55 x 67,25 pieds)

Superficie: 753 mètres carrés (8 105 pieds carrés)

Niveaux: 3

Corps: Bâtiment principal avec appentis

Fondation: Poutre en bois sur pilotis de billes de bois

Structure: Poutres et colonnes de bois

Revêtement: Bardeau de cèdre, planches verticales

Toiture: Toit à deux versants avec débords latéraux et avant-toits incurvés, ferme d'assemblage en bois d'oeuvre, couverture en bardeau de cèdre

Isolation: Non

Fenestration: châssis à simple guillotine (12 carreaux vitrés); simple châssis fixes à carreaux vitrés variables (6,8,9 et 16)

Portes: Porte d'assemblage en planche verticales à simple et double vantaux

Finition parement extérieur: Latex 100% acrylique fini satiné, ICI Dulux Weatherguard 1570

Travaux de restauration Phase 1 (Atelier Balsa): reconstitution des portes selon les modèles d'origine

Finition des portes reconstituées (2025): Teinture opaque à base d'alkyde et d'huile de lin pour l'extérieur MF Woodmate 1060; MF Iso-Rust 4370 pour les quincailleries.

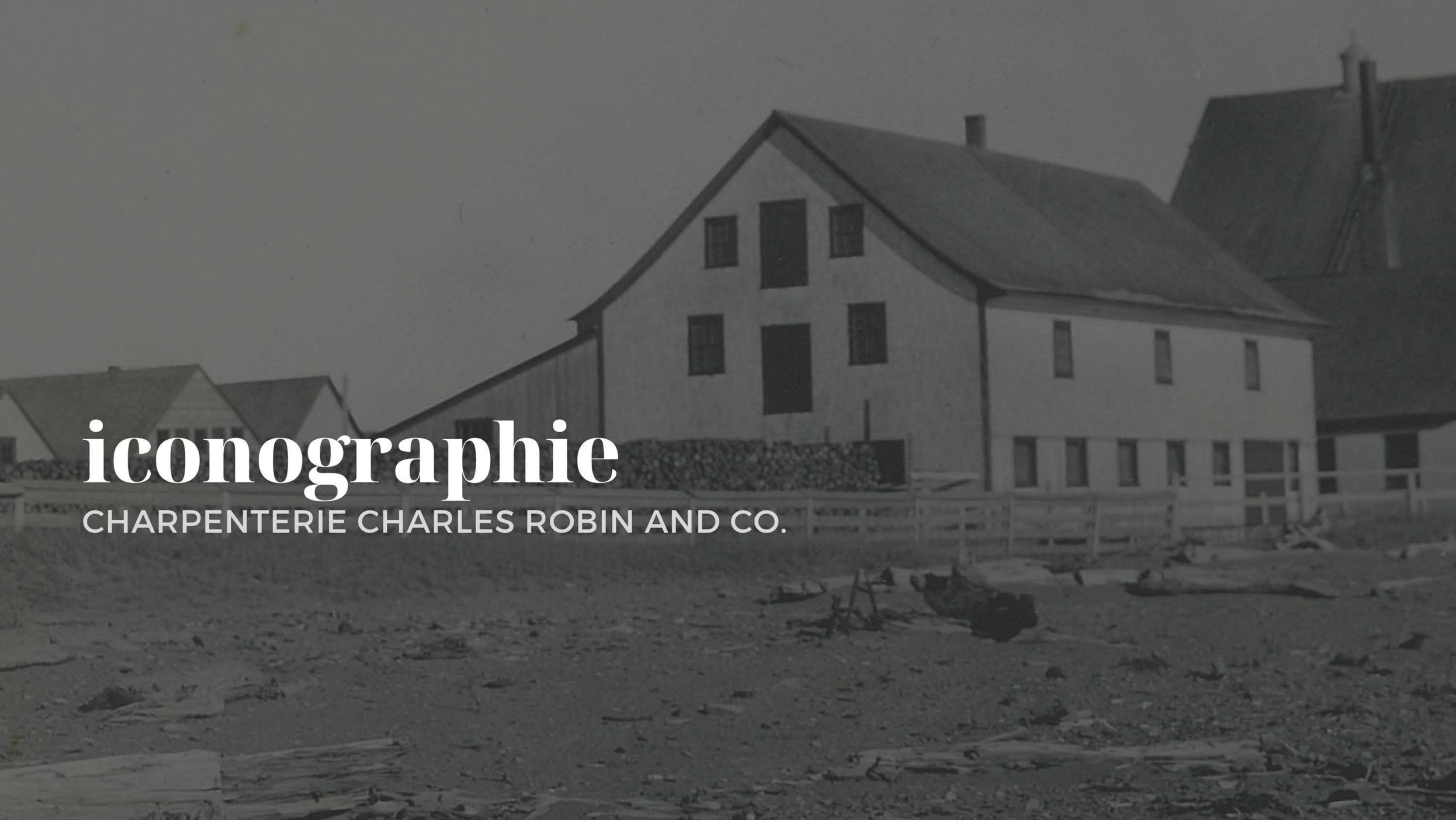
Couleurs: Sico Rouge Navajo 4076-86; blanc évoquant le chaulage traditionnel

Mur intérieurs: Mur en planches de bois exposées avec poutres et colonnes en bois apparentes

Plancher: Platelage de bois

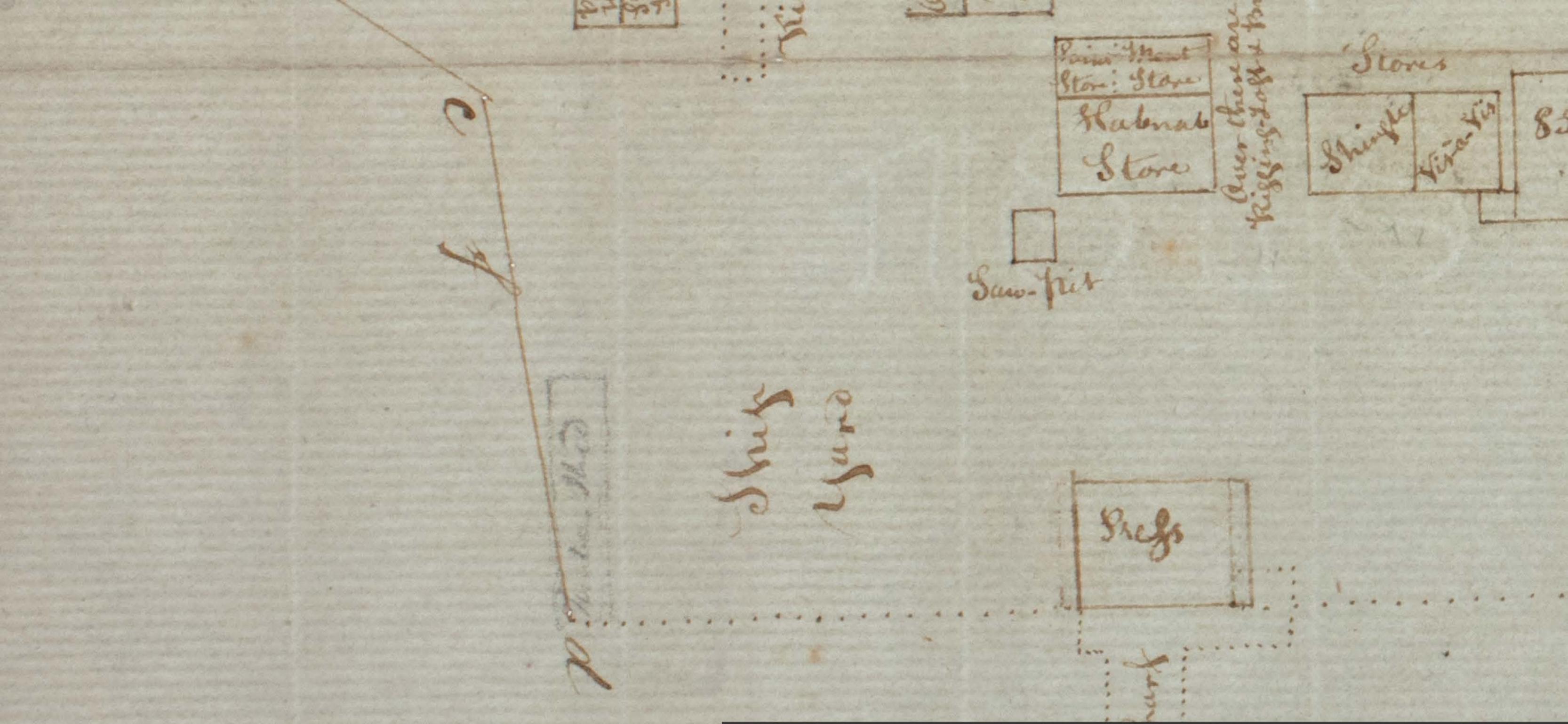
Électricité: Oui. Système avec disjoncteur (1988)

Sécurité: Pas de système de sécurité. Deux extincteurs portatifs. Borne fontaine située à quelques mètres du bâtiment.



iconographie

CHARPENTERIE CHARLES ROBIN AND CO.

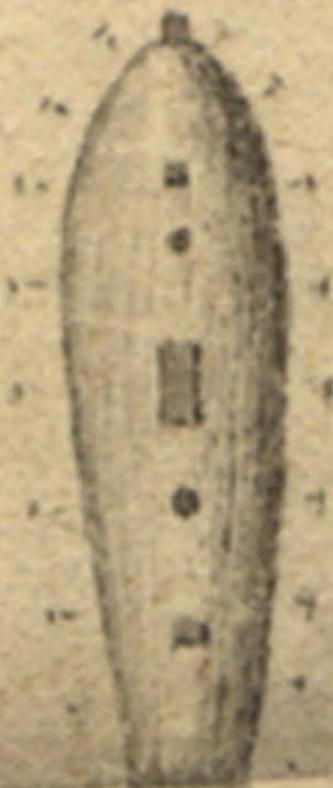


CHANTIER NAVAL ROBIN EN 1819
PLAN OF CR & COS POSSESSIONS ON PASPEBIAC BEACH, SOCIÉTÉ JERSIAISE

D.

C.

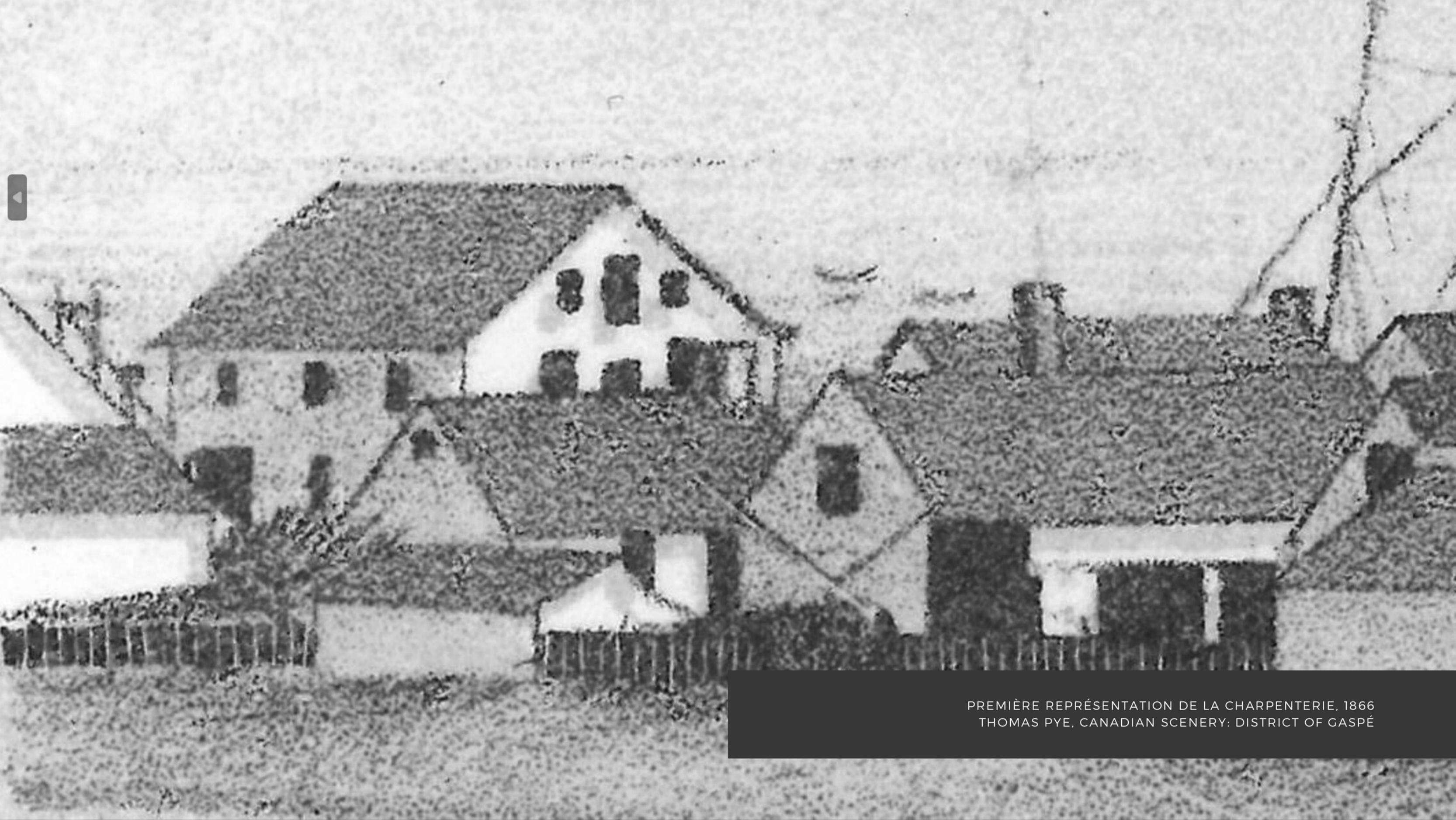
Ship build's Yard.



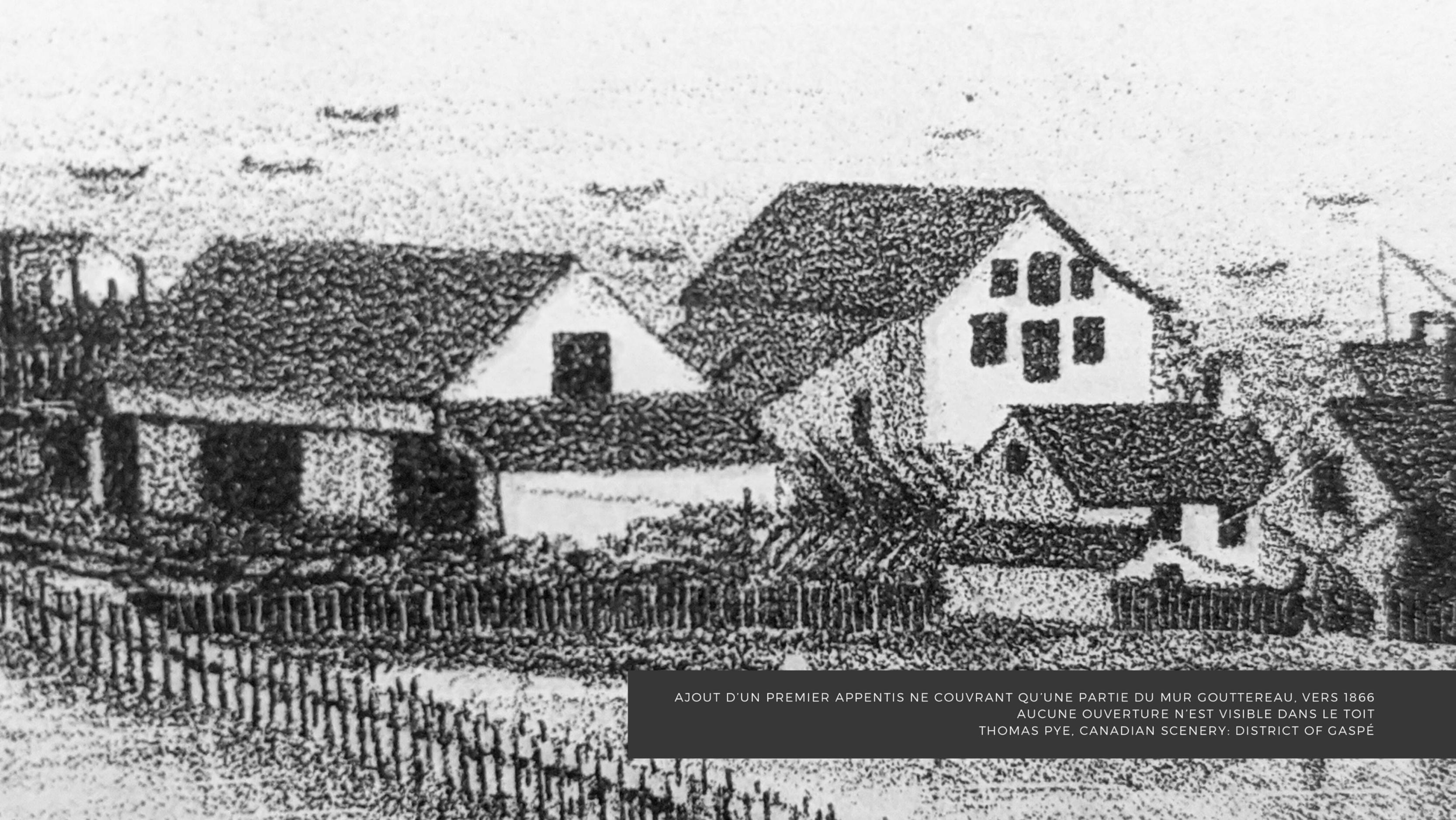
G.

H.

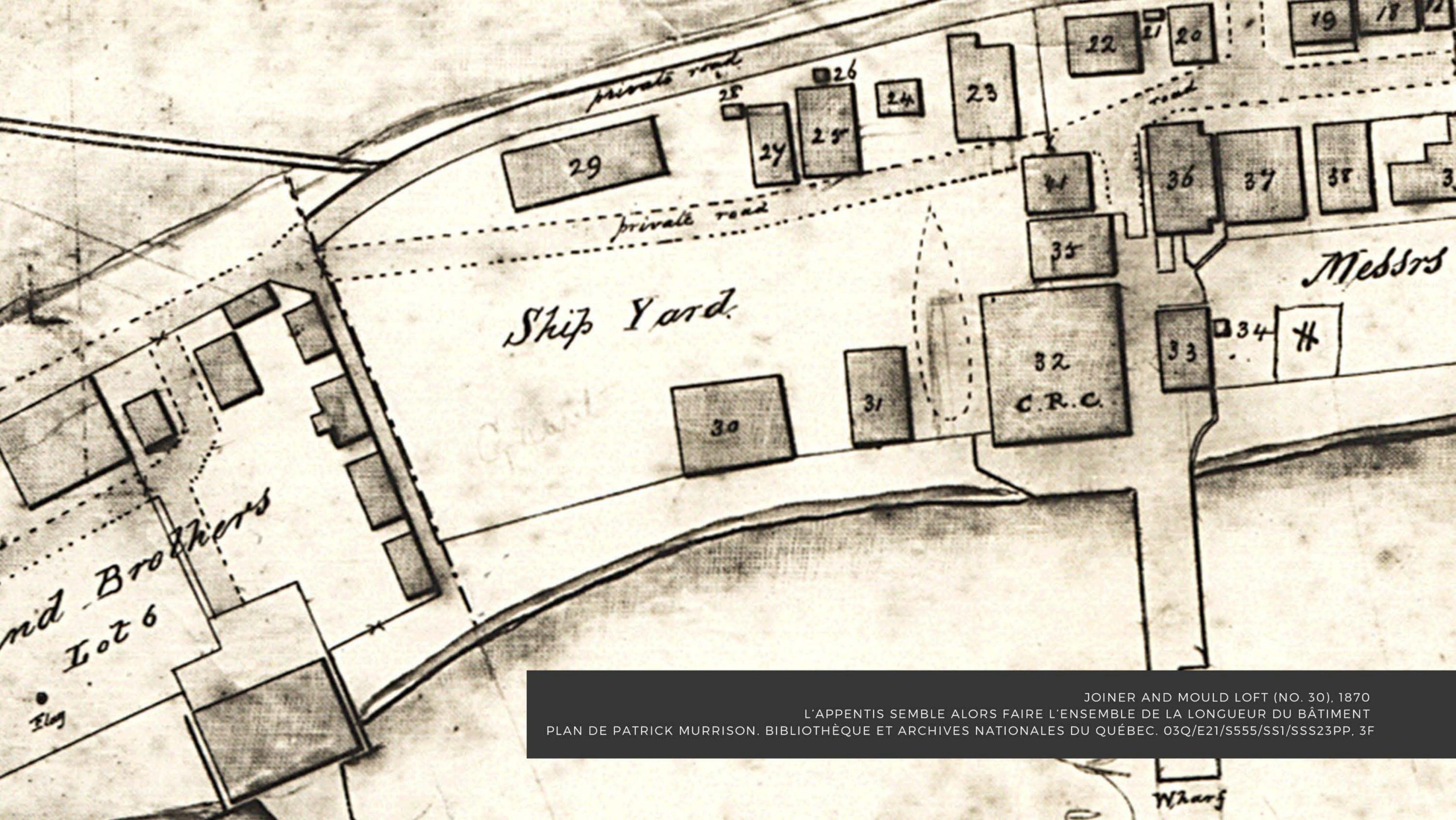
CHANTIER NAVAL DE LA COMPAGNIE ROBIN EN 1845
REMARQUEZ LA DIMENSION IMPORTANTE DU BATEAU EN CONSTRUCTION
WILLIAM MCDONALD, 1845. MUSÉE DE LA GASPÉSIE. FONDS ASSOCIATION GASPÉ, JERSEY ET GUERNESEY



PREMIÈRE REPRÉSENTATION DE LA CHARPENTERIE, 1866
THOMAS PYE, CANADIAN SCENERY: DISTRICT OF GASPÉ



AJOUT D'UN PREMIER APPENTIS NE COUVRANT QU'UNE PARTIE DU MUR GOUTTEREAU, VERS 1866
AUCUNE OUVERTURE N'EST VISIBLE DANS LE TOIT
THOMAS PYE, CANADIAN SCENERY: DISTRICT OF GASPÉ



JOINER AND MOULD LOFT (NO. 30), 1870
L'APPENTIS SEMBLE ALORS FAIRE L'ENSEMBLE DE LA LONGUEUR DU BÂTIMENT
PLAN DE PATRICK MURRISON. BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC. 03Q/E21/S555/SS1/SSS23PP, 3F



DES OUVERTURES SONT VISIBLES DANS LA TOITURE DE L'APPENTIS, VERS 1900
MUSÉE DE LA GASPÉSIE. FONDS CORNÉLIUS BROTHERTON. P141/1/5/35/2



DÉTAIL MONTRANT LA CHARPENTERIE, VERS 1900
COLLECTION BERNARD NADEAU



À GAUCHE, DESSIN REPRÉSENTANT LA CHARPENTERIE, 1901
W. GOODE, GASPÉ SKETCHES



AJOUT D'UNE CHEMINÉE CENTRALE, VERS 1906
PHOTO: ISAAC ERB. ARCHIVES PROVINCIALES DU NOUVEAU-BRUNSWICK



AU CENTRE, LA CHARPENTERIE, VERS 1919
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



LA CHARPENTERIE, VERS 1919
UNE PILE DE BOIS SEMBLE ÊTRE RANGÉE À PROXIMITÉ
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



CHARPENTERIE, VERS 1927
CONTRAIREMENT À D'AUTRES BÂTIMENTS, LE BARDEAU DE LA TOITURE DE LA CHARPENTERIE NE SEMBLE PAS AVOIR ÉTÉ PEINT
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



CHARPENTERIE, 1926-1927
JACQUES DE LESSEPS. BANQ, 03Q_E21S110SS1SSS1PP32-24



CHARPENTERIE, VERS 1930
COLLECTION CLAUDETTE WHITOM

View from wharf. Paspebiac. P.2.

62



VERS 1930, APRÈS LA FAILLITE DES LEBOUTILLIER BROTHERS, LA CLÔTURE SERVANT À DÉLIMITER LES DEUX ÉTABLISSEMENTS DISPARAÎT
UNE ROUTE PASSE MAINTENANT DEVANT LE BÂTIMENT
MUSÉE DE LA GASPÉSIE. P57/24/11



BILLES DE BOIS DEVANT LA CHARPENTERIE, 1936
MUSÉE CANADIEN DE L'HISTOIRE, CD2002-0992-030



À DROITE, LA CHARPENTERIE, 1936
MUSÉE CANADIEN DE L'HISTOIRE, CD2002-0993-003



CHARPENTERIE VUE À PARTIR DE LA MER, VERS 1940
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



BARGES ÉCHOUÉES À PROXIMITÉ DE LA CHARPENTERIE, VERS 1950
À DROITE DE LA PHOTOGRAPHIE, LE BÂTIMENT QUI ÉTAIT À PROXIMITÉ A DISPARU
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



FAÇADE DE LA CHARPENTERIE EN 1952
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES CANADA. PA-115823



CHARPENTERIE EN 1952
TOITURE EN TÔLE, ENTRÉE ÉLECTRIQUE ET DIVERS ÉQUIPEMENTS À PROXIMITÉ
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES CANADA. PA-115842



DÉTAIL MONTRANT LA CHARPENTERIE, 1959
BANQ, 1959_03Q_E6S7SS1P2431-59



DÉTAIL MONTRANT LA CHARPENTERIE, VERS 1960
UNE PETITE ANNEXE A ÉTÉ AJOUTÉE DU CÔTÉ EST
COLLECTION RÉAL PARISÉ



VUE AÉRIENNE MONTRANT LES CHEMINS DE CIRCULATION ET LE REMPLISSAGE DU CÔTÉ DE LA MER, 1970
ÉNERGIE, MINES ET RESSOURCES, A2 1071-294



DÉTAIL D'UNE FENÊTRE, 1977
MUSÉE DE LA GASPÉSIE. FONDS PIERRE RASTOUL.



VUE À PARTIR DU QUAI, VERS 1980.
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



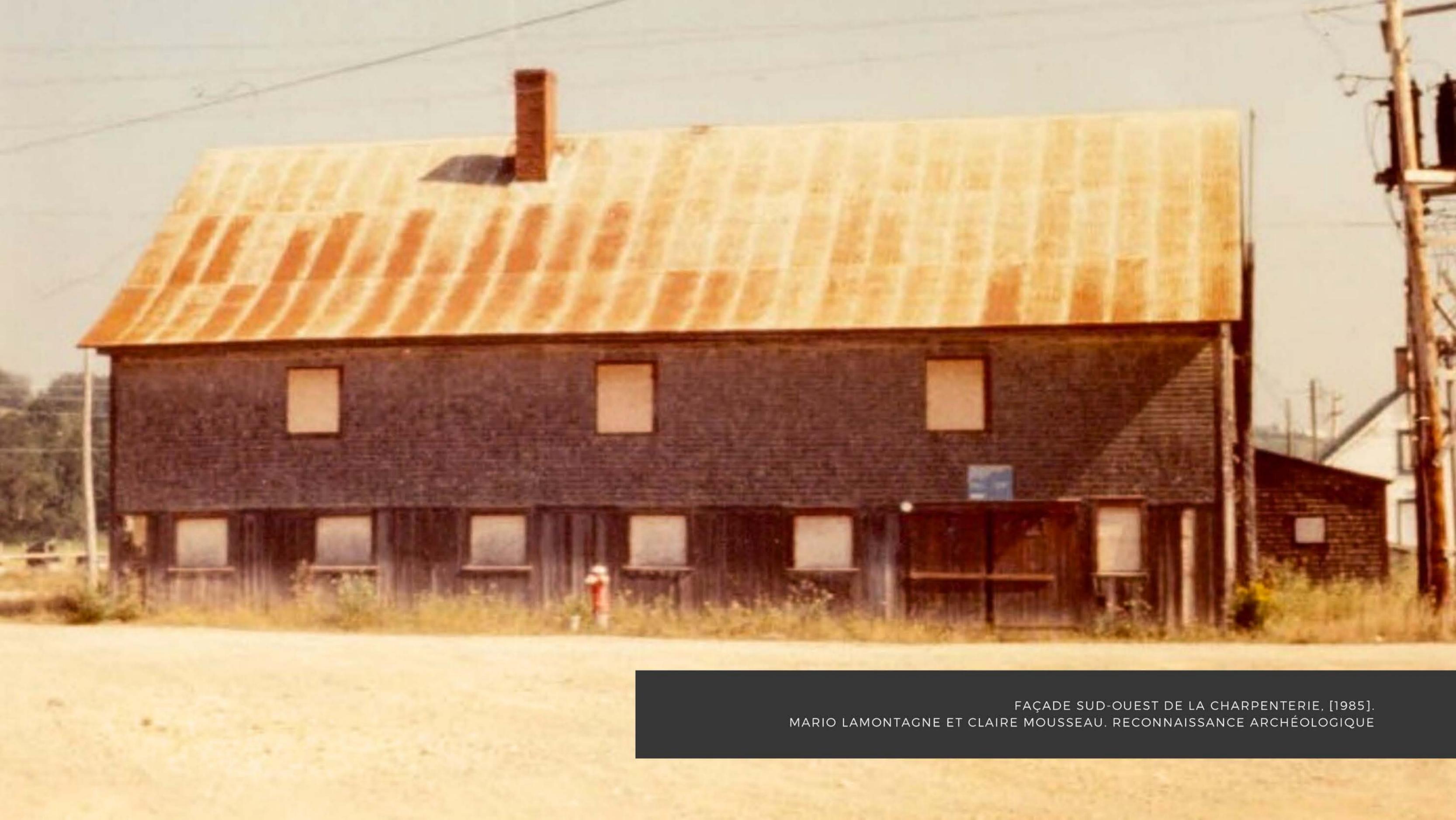
VUE À PARTIR DE LA DESCENTE DU BANC, VERS 1980.
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



LA CHARPENTERIE, 1981
BANQ, MACRO-INVENTAIRE DU PATRIMOINE QUÉBÉCOIS, C81.340.17 (35)



À GAUCHE, ANNEXE LA CHARPENTERIE AVEC POTEAU D'ÉLECTRICITÉ À PROXIMITÉ, VERS 1981.
.COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



FAÇADE SUD-OUEST DE LA CHARPENTERIE, [1985].
MARIO LAMONTAGNE ET CLAIRE MOUSSEAU. RECONNAISSANCE ARCHÉOLOGIQUE



CHARPENTERIE AVANT LES TRAVAUX DE RESTAURATION DE 1988
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



CHARPENTERIE AVANT LES TRAVAUX DE RESTAURATION DE 1988
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



CHARPENTERIE AVANT LES TRAVAUX DE RESTAURATION DE 1988
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



ÉQUIPEMENTS PRÉSENTS À L'INTÉRIEUR AVANT LES TRAVAUX DE RESTAURATION DE 1988
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



DÉTAIL D'UNE FENÊTRE AVANT LES TRAVAUX DE RESTAURATION DE 1988
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



INTÉRIEUR DE L'ANNEXE AVANT LES TRAVAUX DE RESTAURATION DE 1988
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



ENGINS DE PÊCHE DEVANT LA CHARPENTERIE AVANT LES TRAVAUX DE 1988.
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



TRAVAUX DE RESTAURATION DE 1988
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



TRAVAUX DE RESTAURATION DE 1988
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



TRAVAUX DE RESTAURATION DE 1988
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



TRAVAUX DE RESTAURATION DE 1988
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



CHARPENTERIE APRÈS LES TRAVAUX DE RESTAURATION DE 1988
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



ÉTAT DE CONSERVATION EN 1998
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



DÉMONSTRATION DE CONSTRUCTION NAVALE AVEC MARCELLIN PARISÉ, VERS 1990.
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



INSTALLATION DE BARGES TRADITIONNELLES À PROXIMITÉ, VERS 1990.
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



CHARPENTERIE APRÈS LES TRAVAUX DE RESTAURATION DE 2005
PHOTO: JOËL GAUTHIER. COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



CHARPENTERIE APRÈS LES TRAVAUX DE RESTAURATION DE 2005
PHOTO: JOËL GAUTHIER. COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



EXPOSITION SUR LA CONSTRUCTION NAVALE, 2014.
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



ÉTAT DE CONSERVATION EN 2015
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



ÉTAT DE CONSERVATION EN 2020
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



ÉTAT DE CONSERVATION EN 2020
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC

BATEAUX À VAPEUR STEAMBOATS

À partir de 1842, les bateaux à vapeur commencent à fréquenter les côtes gaspésiennes, ils animent la vie des grands voiliers en baie. Plus tard, ils assurent les activités navales de la Compagnie de Commerce et l'entretien et à la réparation de la flotte de la compagnie.

Beginning in 1842, steamships started plying the waters along the Gaspé coast. They spurred the end of the large sailing vessels. Thirty years later, activities at the company ship were limited to maintaining and repairing the company fleet.



CHRONOLOGIE
En 1842, le premier bateau à vapeur arrive à Gaspé. En 1873, la Compagnie de Commerce achète le premier bateau à vapeur à vapeur.

Moteurs à essence
Ces moteurs à six cylindres sont requis pour faire beaucoup de bruit. L'utilisation du moteur d'essence pose de gros changements à la grande gaspésie. Les pêcheurs commencent quand même des voies sur leurs embarcations.
En Gaspésie, il faut attendre la Première Guerre mondiale pour voir les embarcations à moteurs se répandre sur la baie.

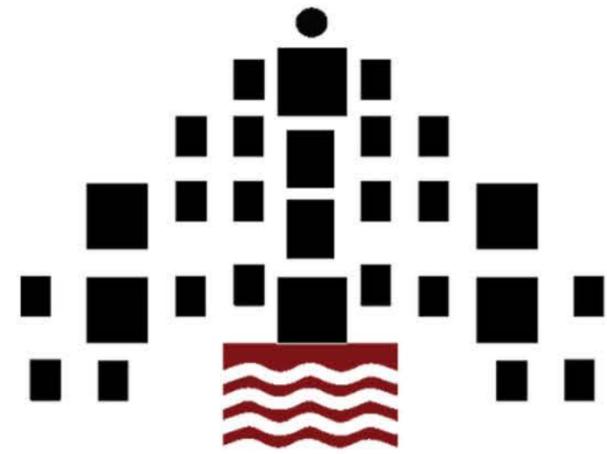
Gasoline engines
These six-cylinder engines were required for making a lot of noise. Adding an engine did not require many changes to Gaspeian fishing boats. But fishermen nevertheless kept using their boats.
In the Gaspés, engine-powered boats really only became popular on the bay by the time of the First World War.



PORTES ORIGINALES DES ANNÉES 1860, 2022.
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



EXAMEN D'UNE FENÊTRE ORIGINALE AVEC L'ARTISAN JEAN-FRANÇOIS BOND, 2022.
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC



SITE HISTORIQUE NATIONAL
DE PASPÉBIAC