

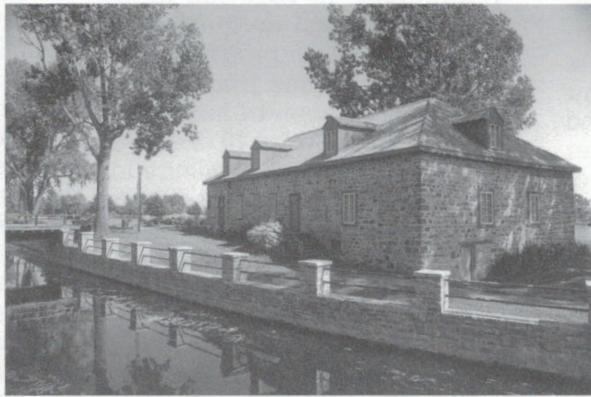
Un timbre met en lumière deux hauts lieux historiques de Lachine

Denis Masse

Les collectionneurs de la région métropolitaine de Montréal et tous ceux qui, particulièrement, ont un faible pour les timbres montrant des monuments historiques de Montréal, se sont réjouis de découvrir sur un timbre de 45 cents émis le 17 juin la vieille maison de pierre qui s'élève depuis près de 200 ans dans le Vieux-Lachine, en bordure du canal et du boulevard Saint-Joseph.



L'ancien hangar de pierre, qui fut utilisé pendant un peu plus de trente ans par la Compagnie de la Baie d'Hudson pour y remiser ses peaux et fourrures, a été restauré il y a quelques années par Parcs Canada qui en a fait un Centre d'interprétation sur le commerce de la fourrure, permettant à ses visiteurs de mesurer l'essor de l'industrialisation des rives du canal de Lachine, un facteur qui a contribué à faire de Montréal la métropole incontestée du Canada jusqu'à ce que Toronto lui enlève le titre au cours des quinze dernières années.



Lieu historique national du Commerce-de-la-Fourrure-à-Lachine, sur une carte postale produite par le service du Patrimoine canadien et Parcs Canada. Pour connaître les heures d'ouverture du musée: (514) 637-7433.

Aujourd'hui, une piste cyclable de 11 kilomètres court le long du canal, fermé à la navigation depuis 1970, et cette vocation récréative n'a pas échappé aux concepteurs du timbre, Carey George et Dean Martin Inc., de Toronto, qui ont inclus dans leur description très réaliste des lieux un vélo appuyé nonchalamment contre la clôture qui protège les berges.

Construit en 1803

Le bâtiment de pierre dont le gouverneur de la Compagnie de la Baie d'Hudson, Sir George Simpson, se porta acquéreur en 1833, a précédé de vingt ans l'aménagement définitif du canal. On ne doit pas le confondre avec la somptueuse résidence que Sir George avait fait construire sur la rive nord du cours d'eau et que l'on désignait sous le nom de «Manoir Simpson». Ce dernier bâtiment fut démolî par les Soeurs de Sainte-Anne après la mort de Sir George, et elles utilisèrent l'emplacement

pour y ériger leur couvent de Lachine.

Quant à l'entrepôt, il a été construit en 1803 par un Ecossais, Alexander McTaggart Gordon, qui engagea à cette fin les maçons Jean-Baptiste Boutonne et Joseph Chevalier. La bâtie «en pierre à moellons» allait, à partir de 1826, servir de magasin pour la Compagnie du Nord-Ouest, amalgamée plus tard à la Compagnie de la Baie d'Hudson, qui y entreposait ses peaux avant leur préparation et y tint même un comptoir commercial. Après 1859, le bâtiment fut utilisé par les religieuses du couvent voisin, les Soeurs de Sainte-Anne, qui y ouvrirent une salle de classe pour les élèves externes et y aménagèrent aussi une buanderie. Peu à peu, la maison servit à loger les familles des employés du couvent et, enfin, elle fut transformée tout à fait en logements, comptant jusqu'à quatre logis. Ce fut sa vocation jusqu'à ce qu'elle soit endommagée par le feu. C'est alors que fut décidée l'intervention de Parcs Canada qui en entreprit la restauration à des fins muséologiques.



George Simpson, un Ecossais aussi exigeant avec ses hommes qu'il l'était envers lui-même, sortit de l'anonymat pour devenir le puissant gouverneur du plus vaste empire commercial de l'Amérique du Nord, celui de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Dollier de Casson, premier promoteur du canal

Le canal de Lachine, décrit au premier plan sur le timbre du 17 juin, évoque la figure du séminaire Dollier de Casson, qui fut le premier promoteur d'une voie navigable entre le port de Montréal et le lac Saint-Louis. Pour le supérieur du séminaire Saint-Sulpice, grand bâtisseur, il s'agissait d'éliminer l'obstacle constitué par les pétrilleux rapides de Lachine pour permettre aux bateaux d'atteindre le moulin de la pointe Saint-Charles, dont les propriétaires n'étaient nuls autres que les prêtres de Saint-Sulpice.

14

Dollier de Casson mourut en 1701 sans avoir vu son projet terminé et la conjecture défavorable fit abandonner les travaux, achevés aux deux tiers, pendant plus de cent ans. L'idée fut reprise au printemps de 1819 par une poignée d'hommes d'affaires montréalais, majoritairement anglophones, mais ceux-ci ne purent réunir les fonds nécessaires. Enfin, en 1821, le gouvernement du Bas-Canada s'engagea à réaliser le projet. Les travaux furent confiés à un ingénieur britannique, Thomas Burnett. Le défi était de taille puisqu'il s'agissait de creuser dans le roc un canal de plus de trois kilomètres, à raison de trois mois seulement tous les ans (de la mi-juillet à la mi-octobre). Plus de 500 ouvriers, des immigrants irlandais surtout, y travailleront.

Des difficultés imprévues s'ajoutèrent en cours de route: une inflation considérable des coûts prévus, un débordement catastrophique de la rivière Saint-Pierre au printemps de 1823, le dragage d'un chenal à Montréal. Finalement, la Banque de Montréal avança les fonds qui permirent de terminer les travaux en 1824.

Le canal d'une profondeur de 1,4 m, large de 14,6 m en surface, s'étendait sur 13,2 km. L'ouvrage

comportait sept écluses en pierre de taille. Les portes à doubles vantaux étaient en bois renforcé de métal. Treize ponts, dont trois en pierre et les autres en bois, l'enjambaient. Vers la fin des années 1850, le gouvernement chercha à promouvoir la vocation industrielle du canal en mettant de l'avant un vaste programme de transport maritime. Il fallut élargir le canal pour répondre aux nouvelles exigences. Entre 1875 et 1950, le canal fut encore plusieurs fois amélioré et élargi et conserva son rôle de premier plan jusqu'à l'avènement de la voie maritime du Saint-Laurent qui en fit une voie d'eau désaffectée. Aujourd'hui fermé à la navigation, le canal de Lachine est devenu un lieu historique et récréatif très populaire. On peut y apprécier le riche paysage environnant, pratiquer de nombreuses activités sportives, profiter des espaces verts (sentier de promenade, aires de pique-nique au bord de l'eau).

• • • • • • • • • • • • • • •

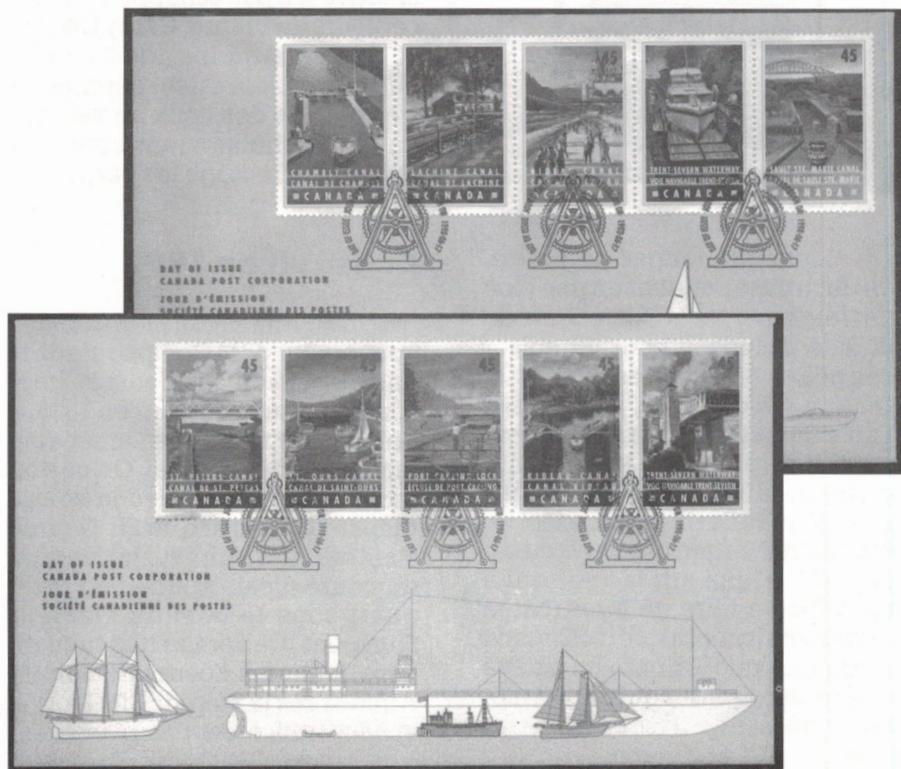
Plis Premier Jour officiels pour les canaux du Canada.

Le nom de Lachine cache de l'ironie

Le nom de Lachine est empreint d'un soupçon d'ironie. C'est le surnom qui fut donné au fief de la Côte Saint-Sulpice quand René Robert Cavelier de La Salle, parti de cet endroit en 1669 «pour aller découvrir la route menant en Chine», revint bredouille avec ses compagnons. Devant leur retour hâtif, sans oublier le mince résultat de l'entreprise, on ne put que s'interroger et, compte tenu de l'allure grandiose conférée à tout ce projet, laisser libre cours à la dérision. Ainsi, puisque ceux qui entreprirent de s'y rendre au début de juillet et en étaient revenus à l'automne, bon nombre se demandèrent alors si «la Chine» ne s'était pas considérablement rapprochée de Montréal pour se situer désormais dans cette contrée jusque là connue sous le nom de «Coste Saint-Sulpice». Le toponyme dérisoire prit racine et fut officialisé en 1673.

Le canal de Chambly

Le timbre est enfermé dans un carnet de dix figurines consacrées aux canaux historiques du Canada. Deux de ces canaux se



voient attribuer deux timbres, les six autres étant décrits par un seul timbre.

Parmi les autres, se détachent encore deux vignettes qui font ressortir des canaux situés au Québec: le canal de Chambly et le canal de Saint-Ours, tous deux situés dans la région de la Montérégie et sur la rivière Richelieu, qui relie le lac Champlain au Saint-Laurent.



Le canal de Chambly, inauguré en 1843, fut construit afin de contourner les rapides et ainsi faciliter le commerce et le transport des ressources entre le Canada et les États-Unis. D'une longueur de 19 km, il comprenait neuf écluses. Les bateaux qui l'empruntaient livraient du papier journal à New York et en revenaient chargés de charbon, de matières premières et de marchandises diverses. Goélettes, petits voiliers, barges chargées de bois, de céréales, de fer et autres marchandises ont navigué sur le canal jusqu'en 1973. Aujourd'hui la navigation marchande a laissé la place à la navigation de plaisance. Traversant Chambly, Carignan, Saint-Luc et Saint-Jean-sur-Richelieu, le canal et ses neuf écluses permettent aux plaisanciers de franchir une dénivellation totale de 22 mètres sur une distance de 19 kilomètres. Il fut classé monument du patrimoine canadien en 1930: la plupart de ses écluses ont conservé leurs mécanismes manuels et on peut y observer le fonctionnement de ponts tournants, roulants et à bascule, actionnés manuellement ou mécaniquement.



Son nom évoque celui d'un capitaine au régiment de Carignan-Salières, Jacques de Chambly, à qui fut concédée la seigneurie de Chambly en 1672. C'est lui qui avait fait construire, au pied des rapides, le fort Saint-Louis, devenu le fort Chambly ultérieurement, que décrit un timbre-poste canadien de 32 cents de 1983. Curieusement, aucun historien n'a pu déterminer la date de naissance de ce seigneur qui devint gouverneur de l'Acadie en 1673 et mourut à la Martinique en 1687, où il agissait comme gouverneur depuis un an.

Le canal de Saint-Ours

Quant au canal de Saint-Ours, on put l'emprunter six ans après l'ouverture du canal de Chambly. Une écluse et un barrage furent construits à l'embouchure du Richelieu pour en maîtriser les eaux et maintenir, entre Saint-Ours et l'entrée inférieure du canal de Chambly, une profondeur de 2,13 m. Le canal de Saint-Ours a été désigné d'importance nationale en 1929 et a été acquis par Parcs Canada en 1972.



Le canal de Saint-Ours tire son nom du seigneur Pierre de Saint-Ours (1640-1724), qui reçut la seigneurie en 1668, lors de son mariage à Marie Mullois. La con-

cession officielle lui en sera faite par l'intendant Talon en 1672. Capitaine au régiment de Carignan-Salières, tout comme Jacques de Chambly, Pierre de Saint-Ours assumera le commandement du fort de Chambly en 1679. Il dirigera un bataillon durant le siège de Québec organisé par Phipps en 1690 et il sera nommé chevalier de Saint-Louis en 1704, l'un des tout premiers en Nouvelle-France à recevoir cet honneur. Déjà, le bureau de poste de la ville de Saint-Ours faisait le sujet d'un timbre de 42 cents, à l'occasion de CAPEX 87.

Il y aurait beaucoup encore à écrire sur cette série de dix timbres consacrés aux canaux historiques du Canada, ne serait-ce que sur le canal Rideau dont deux vues nous sont offertes, l'une en été, l'autre en hiver alors que le canal se transforme en une immense patinoire, la plus longue au monde.

Bateau de croisière américain



Mais je m'arrêterai sur le canal de Sault Sainte-Marie qui est le seul des huit canaux décrits dans cette série qui permet d'identifier le navire aperçu au premier plan. De fait, le petit navire observé dans l'écluse de la rivière St. Mary, reliant le lac Supérieur au lac Huron, prête à deux identifications possibles. Les petites dimensions du timbre et le manque de détails ne permettent pas de déterminer s'il s'agit du navire «Le Voyageur» ou du «Nokomis», deux bateaux de croisière identiques appartenant à la firme américaine Soo Lock Boat Tours, de Sault Ste. Marie, dans l'État du Michigan.

NOUVELLES ÉMISSIONS



Le Voyageur Tour Boat

Photo by John Petrucci

16

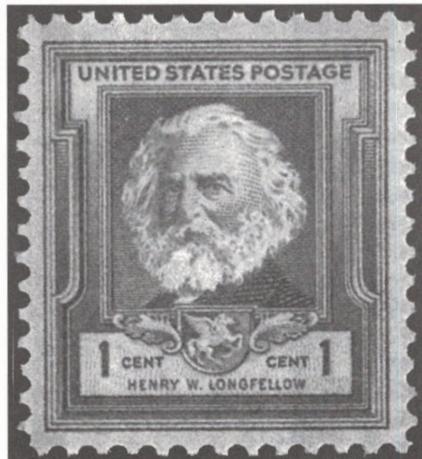
Carte postale montrant «Le Voyageur».

Les deux navires ont été construits aux chantiers navals de Sturgeon Bay, dans le Wisconsin, et lancés simultanément au printemps de 1959. Ils ont tous les deux

une longueur de 21 mètres, une largeur de 7,6 m et un tirant d'eau d'un peu plus de deux mètres. Ces dimensions leur confèrent un déplacement de 70 tonnes et ils peu-

vent accueillir l'un et l'autre 297 passagers en croisière.

«Le Voyageur» célèbre le souvenir des Voyageurs, ces explorateurs français qui s'aventuraient jusque dans les Grands Lacs et faisaient la traite des fourrures avec les Amérindiens. Le «Nokomis» porte le nom de la grand-mère d'Hiawatha dans le poème épique de Longfellow, Hiawatha.



NDLR: La fiche technique sur la série de timbres portant sur les canaux du Canada figure dans le numéro précédent de *Philatélie Québec*.

BON D'ABONNEMENT À PHILATÉLIE QUÉBEC

Je désire devenir membre de la FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DE PHILATÉLIE et recevoir le magazine *Philatélie Québec* pour un an (six numéros).

NOM: _____ PRÉNOM: _____ M. Mme

ADRESSE: _____

VILLE (PROVINCE, ÉTAT, PAYS): _____ CODE POSTAL: _____

TÉLÉPHONE: _____ ANNÉE DE NAISSANCE (facultatif): _____

JE COLLECTIONNE (thématiques et/ou pays, histoire postale, etc.): _____

TARIFS D'ABONNEMENT POUR 6 NUMÉROS (UN AN):

Québec: 25\$ + 3,76\$ de TPS et TVQ

Ailleurs au pays: 25\$ + 1,75\$ de TPS

Clubs et institutions: 35\$ + 5,26\$ de TPS et TVQ

États-Unis: 35\$

Autres pays: 50\$ (voie normale); 75\$ (par avion)

Abonnement pour 2 ans: 45\$ + 6,76\$ de TPS et TVQ (ou 45\$ + 3,15\$ de TPS)



VISA

Date d'expiration:

--	--	--

Retournez ce bulletin accompagné d'un chèque ou d'un mandat postal à l'ordre de la **Fédération québécoise de philatélie**, ou de votre numéro de carte VISA, à:
PHILATÉLIE QUÉBEC, 4545, av. Pierre-de-Coubertin, C.P.
1000, succ. M, Montréal (Québec) H1V 3R2 Canada.