

Sir Hugh Allan, pionnier de la poste transatlantique

Jean-Claude Lafleur (AQEP)

Cet article est constitué d'extraits de la conférence (*Les Allan sur mer sur terre et sur glace*) donnée par le Père Lafleur pour l'AQEP.

Dans le monde de la philatélie et tout particulièrement en histoire postale les *Allan* nous sont connus par les plis que leurs navires ont transportés à travers les océans. Cependant, au-delà des ces plis, il y a eu la famille, le chemin qu'elle a parcouru pour se démarquer dans l'histoire maritime.

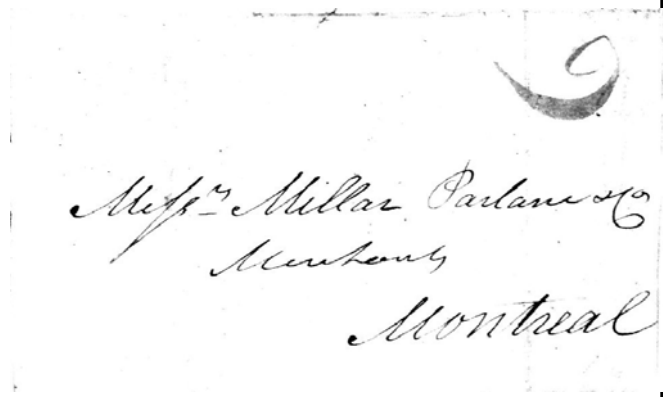
L'Histoire des Allan sur mer, c'est bien sûr philatéliquement leur rôle au sein de la poste maritime mais c'est aussi le cheminement de leurs compagnies. Parmi tous les Allan, on retrouve trois générations où trois figures prédominent: *Alexander*, le père, *Hugh*, le fils et *Montagu*, le petit-fils.

Le père

Il y eut d'abord Alexander né en Écosse en 1780 qui fut constructeur et propriétaire de bateaux. En 1819, il fit son premier voyage au Canada sur son navire, un brigantin de 169 tonneaux appelé Jean. Il songeait à établir une succursale au Canada et fonda ses espoirs sur Hugh, le deuxième de ses cinq fils. En 1826, il partit avec lui pour Montréal à bord du *Favori*. Pendant le voyage, Hugh rencontra un commerçant de céréales, William Kerr qui le pris à son service. Il n'y resta que quelques années jusqu'en 1830 car il ne s'y plaisait pas. Il retourna alors en Écosse dans sa famille.

Le fils le début de la compagnie

Le 5 avril 1831, il repart pour Montréal sur le Canada, un vaisseau de 330 tonneaux nouvellement bâti par son père. Il y rencontre James Millar qui l'engage dans la Millar, Parlane et compagnie, l'une des plus importantes entreprises d'importations et de vente en gros de tissus fins et d'article de luxe et d'exportation de bois, de farine et de cendre. Cette compagnie oeuvrait aussi dans la construction et l'administration de navires et dans l'achat de grain et autres céréales. Hugh était chargé d'acheter le grain produit par les habitants ainsi que celui donné en cens et en rente aux seigneurs et en dîme aux prêtres. Pour les années 1831 et 1832 Hugh expédia 150,000 barils.



Pli de 1818 envoyé au bureau de Montréal de la compagnie « Millar & Parlane ». Il s'agissait d'une des plus grandes sociétés de commerce au Canada.

En 1834, James Millar lui proposa de devenir son associé. La possibilité que Hugh

avait d'accéder à des capitaux par sa famille n'était sûrement pas étrangère à cette offre. Il accepte et la compagnie devient la Millar, Edmonstone et Allan. Monsieur Millar avait vu juste car Hugh avec l'aide de son père et sous son influence transformera rapidement l'entreprise en compagnie de transport maritime et contribuera grandement à son expansion. Un premier navire, le Thistle, un 3 mats de 214 tonneaux puis plusieurs autres construits à Montréal par Merrit dont l'Alliance, des longs-courriers comme le Gypsy, la Blonde et la Brunette, tous ces bateaux firent que les affaires de la compagnie augmentèrent considérablement.



Pli de 1842. Les associés sont maintenant Millar, Edmonstone et Allen

En avril 1837, les premiers bateaux propulsés à la vapeur traversent l'Atlantique. Hugh doit se rendre de nouveau en Angleterre pour la compagnie. Il veut pour l'occasion monter à bord d'un de ces bateaux pour en faire l'expérience. Mais avant il doit obtenir la permission de quitter le Canada. En effet il fait partie du cinquième bataillon formé pour faire face à la rébellion des patriotes. Il l'obtient et part de New York. le 14 décembre sur le Liverpool. Il revient en 1838 mais au mois d'août, monsieur James Millar décédait. Messieurs Edmonstone et Allan décidèrent alors de poursuivre seuls l'industrie qui devint la Compagnie Edmonstone et Allan. Cet-

te compagnie dans les années à venir, s'efforcera de répondre aux divers besoins de la construction maritime comme l'utilisation de nouveaux matériaux dont le fer et de nouveau moyen de propulsion, l'hélice.

Cependant les troubles reliés à la rébellion avaient repris en 1839. Hugh dut donner de son temps à son service militaire, Il assistera à l'attaque de St-Eustache mais sans combattre. La même année, son frère Andrew âgé de 16 ans entre au service la compagnie. En 1844, Hugh épouse Mathilda Caroline Smith, fille d'un grand marchand montréalais de nouveauté. Elle lui donnera 13 enfants dont Hugh Andrew Montagu qui héritera de la vocation maritime. En 1846, Andrew devient associé de la compagnie. Cette dernière prend de plus en plus d'expansion avec un accent mis sur les voyages commerciaux à travers l'Atlantique.

Le courrier maritime

Un événement politique viendra aiguïser l'appétit des affaires des Allan. En effet, dans un Acte de 1849, le gouvernement britannique accordait pleine autonomie aux provinces canadiennes sur les services postaux; cependant l'Acte ne devint effectif qu'en avril 1851 quand les dites provinces eurent leurs premiers timbres à tarifs uniformes. Les autorités canadiennes créèrent alors leur propre service. Ils se tournèrent vers une compagnie de Liverpool, La McKean, McLarty et Lamont pour un premier contrat. La ligne reçue comme nom la Compagnie Canadienne de Navigation à la vapeur— The Canadian Steam Navigation.

Le courrier devait être transporté une fois par mois, l'hiver, entre la Grande-Bretagne et Portland et toutes les deux semaines, l'été, entre la Grande-Bretagne et Québec. Pour ce service la compagnie recevait 24,000 livres par année dont 4,000 de la compagnie ferroviaire atlantique et 1,000 de la ville de Portland. Les bateaux devaient jau-

ger au moins 1,200 tonneaux et être en mesure de faire le trajet en est, en 13 jours et en ouest, en 14 jours. La compagnie n'avait pas de bateaux avec un tel tonnage à ce moment mais avait promis qu'elle en aurait un pour débiter en avril 1853, le Cléopatra, un 1,450 tonneaux. Comme ce dernier n'était pas disponible, le premier voyage se fit plutôt avec le Genova, un 500 tonneaux que la compagnie avait loué. La traversée dura une vingtaine de jours

Le président de la chambre de commerce de Montréal, notre ami Hugh Allan protesta à propos de la taille du Genova qui ne répondait pas aux normes fixées. La compagnie répondit que le Genova l'avait seulement dépanné en attendant les nouveaux navires en construction. Un autre vaisseau, loué également, le Lady Eglinton de 750 tonneaux fera 3 voyages, suivi du Sarah Sands, de l'Ottawa et enfin du fameux Cléopatra en 1854 seulement. Elle loua même à la Edmonstone et Allan son Canadian qui fit un voyage, Les piètres performances de la compagnie, ses traversées trop longues et ses retards fréquents amenèrent le gouvernement canadien à résilier le contrat en 1855; de plus les navires de cette compagnie avaient été réquisitionnés par le gouvernement britannique pour la guerre de Crimée.

Pendant ce temps, Hugh préparait ses atouts. Avec ses quatre frères, William Dow le brasseur de bière, Georges Burns Symes, John Mackenzie, Robert Anderson et John Watkins, il forme la Montreal Ocean Steamship Compagny avec un capital de 500,000 livres. Il donne à contrat à William Denny et Frères de Dumbarton la construction de 2 vapeurs de 1,760 tonneaux, le Canadian et l'Indian. Le Canadian fut lancé le 13 juillet 1854 et fit son premier voyage en direction de Québec et de Montréal en septembre. Il fut ensui-

te loué par le gouvernement britannique pour la guerre de Crimée. Quant à l'Indian, il fut lancé le 19 décembre 1854 et partit pour la guerre. Cette année-là mourut le père, Alexander.

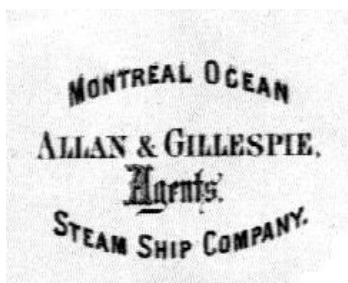
En plus de préparer sa flotte, Hugh arrive à convaincre le gouvernement canadien de se servir des contrats postaux pour subventionner des lignes régulières de bateaux à va-

peurs entre Montréal et l'Angleterre. Il fait bâtir d'autres bateaux plus modernes à Clyde, en Écosse. Finalement, la Allan Line, autre nom plus connu pour la Montreal Ocean Steamship Compagny a maintenant ses deux bateaux à vapeur le Ca-

nadien, l'Indian et deux autres le Nord-Américain et l'Anglo-Saxon. La compagnie se sent d'attaque pour appliquer sur le contrat de la poste tout en charmant ses amis conservateurs pour qu'ils appuient sa demande et tout particulièrement George Étienne Cartier.

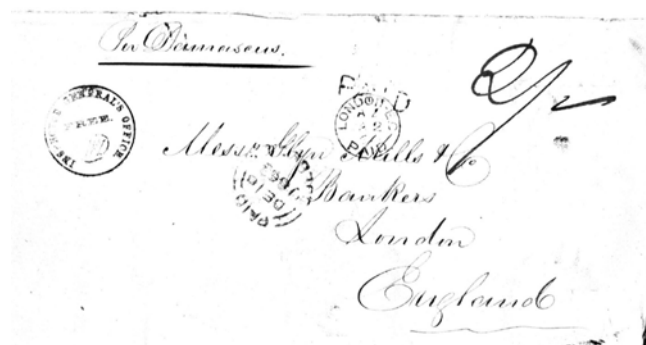
La compagnie obtient effectivement le contrat en 1856 pour 10 ans avec l'obligation de transporter la poste chaque 2 semaines l'été entre Québec et Liverpool et au mois, entre Portland et Liverpool, durant l'hiver. Les bateaux quittaient Québec et Portland le samedi et Liverpool, le dimanche. Le contrat fut signé par Hugh lui-même.

Le confort et la rapidité du Nord-Américain et de l'Anglo-Saxon n'ont pas tardé à les rendre célèbres et populaires. En avril 1853, le prix fixé pour l'envoi d'une lettre n'excédant pas 1/2 once était de 12 pence stg, le Canada en recevant 10 et la Grande Bretagne 2; puis en mars 1854, le prix fut coupé à 6 pence stg, en argent courant 7 1/2, 5 pence pour le Canada et 1 pour la Grande-Bretagne. Cependant l'année 1857 ne fut pas facile. Il y eut une baisse dans les affaires



commerciales et comble de malheur, la compagnie perdit le Canadian qui s'échoua accidentellement le 1 juin en aval de Québec. La compagnie demanda l'aide du gouvernement pour prévenir une fermeture dramatique. Celui-ci doubla ses subsides mais demanda une augmentation de service. La compagnie accepta et en 1859 elle offrait un service hebdomadaire. Sa mise de fond atteignit 3,500,000.

Entre 1857 et 1863, la compagnie per-



Cette lettre de décembre 1863 fut envoyée en Angleterre sur le « Damascus », un des navires de la flotte d'Allan. Le tarif simple était de 6d sterling ou 12½c. Il s'agit donc ici du tarif quadruple.

dit 6 navires. Elle demanda qu'on augmente le nombre de phares sur le St Laurent. Mais on reprocha à la compagnie la conduite maladroite ou imprudente de certains de ses capitaines. En 1863, au changement de gouvernement, le ministre des poste, avant de renouveler l'entente avec les Allan, les invita à la prudence en mer. En 1864, le nouveau contrat entra en vigueur et la compagnie poursuivit son service sans arrêt jusqu'en 1888.

La fin

Du vivant de Hugh, c'était lui l'âme dirigeante. Son frère Andrew dira de lui « qu'à chaque année, il avait plus de raisons de s'émerveiller de ses qualités d'homme d'affaires et de les admirer ». Il faut ajouter qu'il soigna bien les fonctionnaires canadiens et britanniques. Sous la gouverne de Hugh, le

transport des immigrants devient une spécialité de la compagnie que poursuivirent ses descendants. Les navires servirent aussi à transporter des troupes, du blé, des produits manufacturiers et bien d'autres cargaisons.

Hugh chercha à monopoliser le commerce sur le St-Laurent et se frotta notamment à la puissante famille Molson, Son ami Hector-Louis Langevin

dont il avait financé la campagne, souscrivait à ses demandes de lois spéciales ou de révocations de lois.

En 1882, à la mort de Hugh son fils, Hugh Andrew Montagu hérita de toutes ses parts dans la compagnie des Allan. Le frère de Hugh, Andrew gardera la direction de la société. Et ce fut sous sa houlette que la société connaîtra une période de grands changements. Pour rajeunir la flotte et avoir du capital neuf, en 1897, il dissout l'entreprise familiale et crée une société par actions—La Allan Line Steamship Compagny Limited dont le siège social se retrouva à Glasgow et dont il prit la présidence. À la mort d'Andrew survenu le 27 juin 1901 à Montréal, Hugh Andrew son fils lui succèdera. Le dernier président sera Hugh Andrew Montaigu, le fils de Hugh de 1909 à 1912 juste avant que la compagnie ne soit vendue au Canadien Pacifique.



Affiche publiée vers 1875 et annonçant la ligne Allan. Notez que la compagnie s'annonce comme la « Allan Royal Mail Line ».