

La compagnie maritime *Allan* :
de l'Écosse au Canada
au XIX^e siècle

© L'Harmattan, 2009
5-7, rue de l'École polytechnique ; 75005 Paris

<http://www.librairieharmattan.com>
diffusion.harmattan@wanadoo.fr
harmattan1@wanadoo.fr

ISBN : 978-2-296-10029-9
EAN : 9782296100299

Annie BLONDEL-LOISEL

**La compagnie maritime *Allan* :
de l'Écosse au Canada
au XIX^e siècle**

Préface de Jean-Paul Barbiche

L'Harmattan

**Collection *Là-bas*
dirigée par Jérôme MARTIN**

Déjà parus :

Marcel G. LAUGEL, *Sur le vif*, 2008.

Bruno LECOQUIERRE, *Parcourir la terre*, 2007.

Eric DESCHAMPS, *La cuisine des révoltés du Bounty*, 2007.

J. A. MEIJN VAN SPANBROEK, *Le voyage d'un gentilhomme d'ambassade d'Utrecht à Constantinople*. Texte présenté et annoté par C. VIGNE, 2007.

Louis GIGOUT, *Syracuse*, 2007.

Aline DUREL, *L'imaginaire des épices*, 2006.

Henri BOURDEREAU, *Des hommes, des ports, des femmes*, 2006.

Gérard PERRIER, *Le pays des mille eaux*, 2006.

Fabien LACOUDRE, *Une saison en Bolivie*, 2006.

Arnaud NOUÏ, *Beijing Baby*, 2005.

À mes parents

Je suis particulièrement redevable à ma mère et à mon mari pour les nombreuses relectures de cet ouvrage, à Brigitte Hébert pour sa mise en page, à Raymonde Litalien, Éliane Talbot et Jean-Paul Barbiche pour leur soutien indéfectible. Qu'ils en soient tous ici vivement remerciés.

**« Whosoever commandeth the sea
commandeth trade,
whosoever commandeth trade
commandeth the riches of the world »**

Sir Walter Raleigh
Avant-propos de l'*Historye of the World* (1614)

« Quiconque contrôle les mers
contrôle le commerce,
quiconque contrôle le commerce
contrôle les richesses du monde »

SOMMAIRE

PRÉFACE	p. 13
PROLOGUE	p. 17
I – UNE JEUNESSE ÉCOSSAISE	p. 25
II – PETITE COMPAGNIE DEVIENDRA GRANDE	p. 33
III – MISÈRE SOCIALE ET ÉMIGRATION	p. 53
IV – ÉMIGRATION SAUVAGE ET ÉPIDÉMIES	p. 63
V – 1847 « ANNUS HORRIBILIS »	p. 77
VI – ÉMIGRATION SUBVENTIONNÉE	p. 85
VII – UN « PLAN COM » AVANT LA LETTRE	p. 95
VIII – IMPITOYABLES ATLANTIQUE ET SAINT-LAURENT	p. 105
IX – UN CONTRAT À RISQUES MAIS FORT JUTEUX : LE COURRIER	p. 133
X – UN PARFUM DE SCANDALE	p. 147
XI – UN EMPIRE AU SEIN DE L'EMPIRE	p. 167
XII – LES ALLAN À LEUR APOGÉE	p. 177
ÉPILOGUE	p. 195
BIBLIOGRAPHIE	p. 207
LISTE DES CARTES	p. 213
LISTE DES PHOTOGRAPHIES	p. 215

PRÉFACE

Se pencher sur une saga familiale possède trois vertus.

Il y a tout d'abord l'évocation d'une réussite humaine, que chacun d'entre nous peut ressentir comme un conte, un rêve qui serait devenir réalité, une vie sur laquelle imperceptiblement, on cherche à faire un transfert. C'est presque du roman.

Il y a ensuite la tranche d'histoire. Dans le travail d'Annie Blondel, remarquablement documenté et annoté, on prend conscience du rôle que la famille Allan a joué dans l'histoire du Canada, non pas la petite, mais la grande, celle des vastes mouvements migratoires du XIX^e siècle à partir de l'Europe, qui ont donné aux pays d'Amérique du Nord la personnalité que nous leur connaissons aujourd'hui.

Et puis il y a une réflexion sur la société dans son ensemble, sur les rapports des hommes entre eux et avec le monde économique, ce qui souvent se recoupe. On découvre, jour après jour, année après année, comment l'initiative individuelle peut arriver à soulever des montagnes de résistances. Par quels hasards de l'intelligence et des circonstances un jeune ouvrier agricole écossais, un pauvre parmi les pauvres, a-t-il perçu qu'en prenant son destin à bras le corps il pouvait se propulser – lui-même mais aussi plusieurs générations après lui – vers le haut d'une société qui, à priori, se disposait à lui opposer les blocages les plus rigides ?

Y-a-t-il seulement une réponse aux questions que nous soumet cette épopée rare, voire exceptionnelle, dont on ne trouve des équivalents qu'à l'unité, et par les cheminements les plus inattendus.

Le caractère initiatique du voyage domine l'existence des membres de la famille Allan. Hugh prépare l'œuvre de sa vie en visitant les États-Unis et le Canada, deux pays charismatiques et mythiques au XIX^e siècle. Puis il construit

méthodiquement son projet, prenant appui sur les avancées technologiques de son époque, en particulier la modernisation de la marine à voile par l'utilisation de la vapeur comme source d'énergie, qui accentua encore, s'il en était besoin, la puissance économique britannique de part et d'autre de l'Atlantique.

Les personnalités exceptionnelles sont vite repérées, et Hugh Allan saura pénétrer les milieux porteurs, à Glasgow, à Liverpool, à Montréal, en commençant par ceux qui sont dirigés par ses compatriotes écossais, eux-mêmes souvent portés par le levier économique victorien.

Le petit mousse, Alexander Allan deviendra l'armateur de toute une flotte de navires marchands. À la tête de son empire en croissance régulière et irrésistible, il placera ses cinq fils dont il saura très habilement repérer les qualités humaines appropriées : le gestionnaire, le négociateur, le voyageur.

L'Angleterre du XIX^e siècle est en peine : la société issue de la révolution industrielle est déstabilisée et n'arrive pas à gérer l'innombrable cohorte de ses indigents qui mendient aux portes de la prospérité. La famine irlandaise aggrave cette situation.

Pour un grand nombre, la seule issue est l'expatriation, l'émigration forcée. La demande est considérable, et les navires de la compagnie familiale de navigation *Allan Line* sont disponibles. Des contrats avec les autorités gouvernementales, des sociétés d'émigration et des sociétés de bienfaisance assurent un trafic régulier en direction du Canada. Pour les voyages retour, les navires transportent du bois et des matières premières dont manque le Royaume-Uni. C'est par milliers que des familles entières quittent les Iles britanniques pour Québec ou Montréal. Naufrages, épidémies, concurrence, et même les guerres, rien n'arrête l'activité de la compagnie. D'ailleurs, le Canada a besoin d'un apport permanent de main-d'œuvre, car il est en pleine période de grands travaux, telle la construction de lignes de

chemin de fer, dans lesquelles Hugh Allan investit encore, car pour lui l'avenir est dans la technologie de la vapeur sur terre comme sur mer. C'est pour cette même raison qu'il investit dans des mines de charbon. Les bénéfices accumulés sont tels, que bientôt c'est une banque qui sera fondée, la Banque des Marchands en 1864, et, dans la foulée, une compagnie d'assurance et de nouvelles entreprises.

Mais après ces éblouissants succès, ces marches forcées vers la réussite, un épilogue se profila. Les enfants Allan épuisèrent leurs aptitudes à entreprendre et à gérer, décédèrent les uns après les autres, les entreprises connurent des déboires – en particulier plusieurs naufrages – et il fallut négocier leur reprise par la concurrence.

Faut-il y voir une leçon sur la relativité du succès, sur les limites de l'ambition, sur la nature des relations au sein de la société, ou tout simplement une belle histoire de vies ? Chacun appréciera ; et chacun découvrira avec intérêt un chapitre palpitant, et essentiel, de l'histoire du Canada.

Jean-Paul Barbiche
Professeur – Université du Havre
Directeur du Laboratoire Groupe de Recherche
Identités et Cultures

PROLOGUE

Canada 1882

Par un jour lugubre et froid de décembre, un vapeur, le *Samartian*, accoste dans le port de Portland (Maine, États-Unis) après une morne traversée de l'Atlantique. À son bord, gît la dépouille de Hugh Allan, dont le cercueil va être transporté en train jusqu'à Montréal. À 72 ans, alors qu'il rendait visite à sa famille demeurée en Écosse, le fondateur de cette remarquable compagnie maritime qu'était la *Allan Line*, décède brutalement d'une crise cardiaque. Son corps placé dans un magnifique cercueil de chêne orné de poignées d'argent est exposé dans son vaste manoir *Ravenscrag* sur le mont Royal, le « mille carré doré » comme ses contemporains surnommaient le quartier huppé de Montréal, lieu de résidence des grands bourgeois et aristocrates, fussent-ils entrepreneurs, avocats, industriels... Le 27 décembre 1882, les funérailles de Hugh Allan sont grandioses, le corbillard suivi en grande pompe par la famille et les sommités politiques, commerciales et industrielles de la ville. S'il faut une preuve de l'importance accordée à ce décès, il suffit de mentionner que la Bourse de Montréal fermera exceptionnellement ce jour, pour permettre aux membres de cette institution d'assister aux funérailles et de rendre un dernier hommage à Hugh Allan. Il est inhumé dans le mausolée familial, dans le cimetière protestant Mont-Royal. Quel chemin parcouru entre le mont Royal et le petit village de Saltcoats sur la côte ouest de l'Écosse ! Quelle ascension fulgurante qui fera d'un petit commis un chevalier de l'Ordre britannique ! Comment les modestes grands-parents Allan auraient-ils pu imaginer le fabuleux destin de leurs descendants ? En effet, rien ne laisse présager un brillant avenir à Alexander Allan (1780-1854), surnommé Sandy par

ses proches¹. L'Écosse du XIX^e siècle est très largement agricole, bien peu industrialisée. On n'y vit pas, on y survit. Aux rigueurs du climat s'ajoutent les affres de la famine et d'aucuns préfèrent quitter cette terre hostile pour émigrer vers des cieux plus cléments. Le père de Sandy, James, et son beau-frère, William Burns, père du poète Robert Burns, sont aussi pauvres l'un que l'autre : tous deux sont employés sur un grand domaine de l'Ayrshire, au sud-ouest de l'Écosse, l'un menuisier, l'autre jardinier. Leur ardeur au travail leur assure une relative sécurité de l'emploi et le gîte, d'autant plus appréciables que leurs familles respectives s'agrandissent : tous deux auront sept enfants. Survient le premier bouleversement dans une existence, somme toute tranquille, quand James Allan meurt accidentellement. La famille doit libérer la petite chaumière qu'ils occupaient sur le domaine pour y loger le métayer suivant. Sandy, comme ses aînés, doit alors quitter l'école paroissiale pour subvenir aux besoins de sa mère et de ses jeunes frères et sœurs. Il part en apprentissage chez un cordonnier et s'établit à Saltcoats, petit port de la côte ouest, dont les activités couvrent aussi bien la pêche que la construction navale, l'exportation de charbon et les échanges avec les Antilles. C'est l'époque des voiliers : brigantins, goélettes, trois et quatre-mâts offrent un spectacle magique à un Écossais pur terrien, dont la vie jusqu'alors n'avait pas dépassé les limites de son village. Bientôt Sandy ne résiste pas à l'appel du large. Il trouve un embarquement sans problème, car l'entretien du bois, sur les voiliers, nécessite la présence d'artisans à bord. Sandy est habile de ses mains ; son enfance passée sur un grand domaine l'a rendu polyvalent : il est cordonnier, charpentier, menuisier et à bord, il va aussi apprendre très rapidement les rudiments de la navigation. À l'époque, les contrôles quant aux compétences des navigateurs étaient rares, on apprenait

¹ Le diminutif « Sandy » en lieu d'Alexander est le corollaire du « Paddy » (Patrick) irlandais.

sur le tas, on faisait ses classes auprès d'un capitaine et on franchissait le pas. Sandy Allan se lance dans cette aventure, avec une ambition dévorante. Il n'entend pas se contenter d'un poste d'artisan à bord, il souhaite devenir capitaine et c'est le début d'une remarquable ascension sociale dont bénéficieront encore plus ses fils.

Le rêve d'Alexander Sandy Allan devient réalité en 1804. Dans un premier temps, le capitaine Allan se borne au cabotage entre Saltcoats et Liverpool et, de temps en temps, il se rend en Irlande. Il se marie en 1806 et fonde une famille : Alexander et Jean Allan auront neuf enfants dont cinq fils qui joueront un rôle déterminant dans le développement de l'entreprise *Allan* : James, Hugh, Bryce, Andrew et Alexander. Le cabotage, le long des côtes écossaises et anglaises, s'avère insuffisant pour nourrir une famille nombreuse, aussi Sandy étend-il son rayon d'action en tirant bientôt profit du blocus continental, décrété par Napoléon pour isoler l'Angleterre du reste de l'Europe. Il faut préciser que, depuis le 21 octobre 1805 et la bataille de Trafalgar, qui a vu la flotte française de l'amiral de Villeneuve écrasée par celle de l'amiral Nelson, à bord du célèbre vaisseau *Victory*, l'Angleterre est maîtresse incontestée des mers, elle est sans rivales. Mais grâce à la défaite de la Prusse suivie de celle du tsar Alexandre 1^{er} (la victoire de Tilsit permet à Napoléon de dicter ses conditions au tsar) Napoléon peut contre-attaquer sur un autre terrain et déclencher sa machine de guerre économique contre l'Angleterre : la seule manière d'asphyxier l'économie anglaise, c'est de lui imposer un blocus drastique puisque sa puissance repose sur ses flottes, marchande et de guerre. La construction navale, particulièrement développée en Écosse, sur les rives de la Clyde, entre Greenock et Glasgow, constitue une industrie vitale pour le pays ; encore faut-il que ces chantiers soient régulièrement alimentés en bois. Jusqu'aux guerres napoléoniennes, l'Angleterre se procurait le bois de charpente

à l'extérieur de ses frontières, sur les rives de la Baltique et voilà que le blocus la prive en partie de cet approvisionnement. Elle se tourne alors vers sa colonie d'Amérique du Nord et, grâce aux échanges entre Greenock et Québec, elle va pouvoir alimenter ses chantiers navals, en bois provenant principalement de l'Outaouais riche en forêts de pins et de chênes. Par le décret de Berlin du 21 novembre 1806, Napoléon prohibe toutes les marchandises, produits coloniaux comme objets manufacturés, en provenance des îles britanniques dans tous les ports sous contrôle français mais ce blocus n'est pas hermétique. La contrebande connaît un essor prodigieux et l'Angleterre peut s'appuyer sur un chapelet de ports qui s'égrène de la Baltique à la Méditerranée, débouchés de ses produits : Riga, Klaïpeda (Memel jusqu'en 1923), Danzig, Helgoland (île à l'embouchure de l'Elbe), Jersey, Porto, Lisbonne, Cadix, Gibraltar, Minorque, Palerme et Malte. Et quand bien même le blocus serait-il efficace, il ne gêne pas certaines catégories de la population. Il offre en effet une confortable protection économique aux agriculteurs britanniques. Ce fut pour eux une période de prix élevés et de prospérité. Bien sûr, l'Angleterre perd une part du marché de l'Europe occidentale mais, dans le même temps, elle accroît ses échanges avec l'Orient et s'offre d'importants débouchés en Amérique latine. Ses entrepreneurs dynamiques parviennent à écouler leurs produits à travers les mailles du filet. Deux raisons à cela : d'une part, il s'avère impossible de contrôler tous les ports européens d'autant que ceux de la Baltique et de la péninsule ibérique, notamment les portugais, contournent les interdits. D'autre part, hors de l'Europe, l'influence de Napoléon est très réduite et ce sont ces destinations que l'Angleterre va privilégier, à la recherche de nouveaux marchés. De plus, en 1810, le tsar ordonne la réouverture des ports baltes et n'en déplaît à Napoléon, c'est le début d'une expansion coloniale qui la conduira de l'Atlantique à l'océan

Indien. En attendant, afin de faire échec au blocus, le gouvernement décide de subventionner les capitaines prêts à encourir des risques pour venir en aide à leur pays. Non seulement il faut se procurer du bois mais on doit aussi ravitailler les troupes. L'armée de Wellesley, futur duc de Wellington, est stationnée sur la péninsule ibérique, bien déterminée à résister à l'emprise française mais elle doit être confortée en hommes, en vivres, en matériel. C'est la guerre d'Espagne² et Wellesley a pour mission de fondre sur la France, d'ouvrir un front par le sud. Ses campagnes entre 1808 et 1813 forcent l'admiration par l'organisation du ravitaillement et l'efficacité sur le terrain, et ce, en dépit de forces ennemies nettement supérieures en nombres. Avec trois fois moins de soldats, Wellesley assène de très lourdes pertes à Masséna, Junot et Ney. Dès 1808, Sandy offre ses services, et, à bord d'un brigantin, fait de constants aller et retours entre Plymouth ou Portsmouth et l'embouchure du Tage. Sandy ravitaille l'armée notamment en vivres, en animaux et en munitions. En temps normal, les bateaux employés pour le ravitaillement se déplaçaient en convois protégés par l'armée afin d'assurer leur sécurité. Sandy s'affranchit de ces règles, il choisit d'opérer seul, sans protection, parce qu'il estime perdre beaucoup trop de temps à voyager en convoi : en effet, tous les bateaux doivent s'adapter à la vitesse des moins rapides. Certes ces navettes incessantes comportent beaucoup de risques mais elles sont couronnées de succès. Elles lui permettent d'amasser un certain capital et par conséquent d'acheter ses premières actions dans un navire, le brigantin *Jean* du nom de sa femme : tout navire était divisé en soixante-quatre actions

² La guerre d'Espagne sauve l'Angleterre du désastre économique. En effet, dans un premier temps, Junot avait pénétré au Portugal, colonie britannique sur le continent, sans rencontrer de résistance et sous domination française, les marchandises anglaises n'entraient plus. Les Anglais débarquent en 1808 pour remédier à cet état de fait.

d'égale valeur et Sandy en acquiert six. Ce système de soixante-quatre actions était très flexible. Les actions pouvaient être achetées, vendues à n'importe quel moment sans que les autres partenaires en soient avertis. Ainsi petit à petit, dans l'ombre, Sandy rachète toutes les parts. Une nouvelle étape est franchie, à présent Sandy possède son propre bateau. De fait, la guerre lui est doublement profitable puisqu'en plus, il va établir une ligne régulière entre Greenock et Québec. Sandy sait reconnaître que dans une certaine mesure, il doit son ascension sociale aux Français et il choisit la flamme tricolore bleu blanc rouge pour orner le mât de son brigantin, signe de reconnaissance, dans les deux sens du terme ou simple trait d'humour ? D'ailleurs, ne va-t-il pas s'attaquer au commerce dans la partie francophone du Canada ? Toujours est-il que la flamme tricolore flottera sur ses embarcations jusqu'à ce que les autorités françaises ne s'en émeuvent dans les années 1890 et que l'ordre des couleurs soit inversé en rouge blanc bleu. L'Amérique du Nord britannique, qui ne deviendra une confédération qu'en 1867, abonde en forêts mais demeure sous-peuplée. Au lieu de partir à vide (ou presque) les navires qui transportent le bois, ne pourraient-ils pas convoyer des émigrants dans leurs cales ? Telles sont les idées qui germent dans l'esprit fertile de Sandy et des autres navigateurs de cette époque. Mais, là où Sandy a une idée géniale qui va le différencier de ses concurrents, c'est qu'au lieu d'opter pour la route habituelle, à savoir Halifax (Nouvelle-Écosse) ou Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) il décide de faire voile vers le fleuve Saint-Laurent et Québec. La route maritime entre Greenock et Québec est la plus courte même en doublant Terre-Neuve et le Cap Race. En été, la distance est encore réduite puisque les voiliers peuvent emprunter le détroit de Belle-Isle qui sépare l'île de Terre-Neuve du Labrador. En 1824, Sandy Allan passe commande au Canada d'un nouveau brigantin le *Favourite*, de presque 300 tonnes réputé pour sa vitesse alliée