

RECUEIL DES

Capsules HISTORIQUES

1667-2017

LACHINE

HÉLÈNE LAMARCHE

Le mariage d'ontre l'etat n'est pas un mariage de l'essence d'aud



Rue Saint-Jacques dans le quartier Saint-Pierre

Photo prise entre les années 20 et 30
Collection particulière.

Tous droits réservés
© Société d'histoire de Lachine

Nos remerciements à l'arrondissement de Lachine qui,
par son soutien, a permis la réalisation de ce recueil.

PRÉFACE

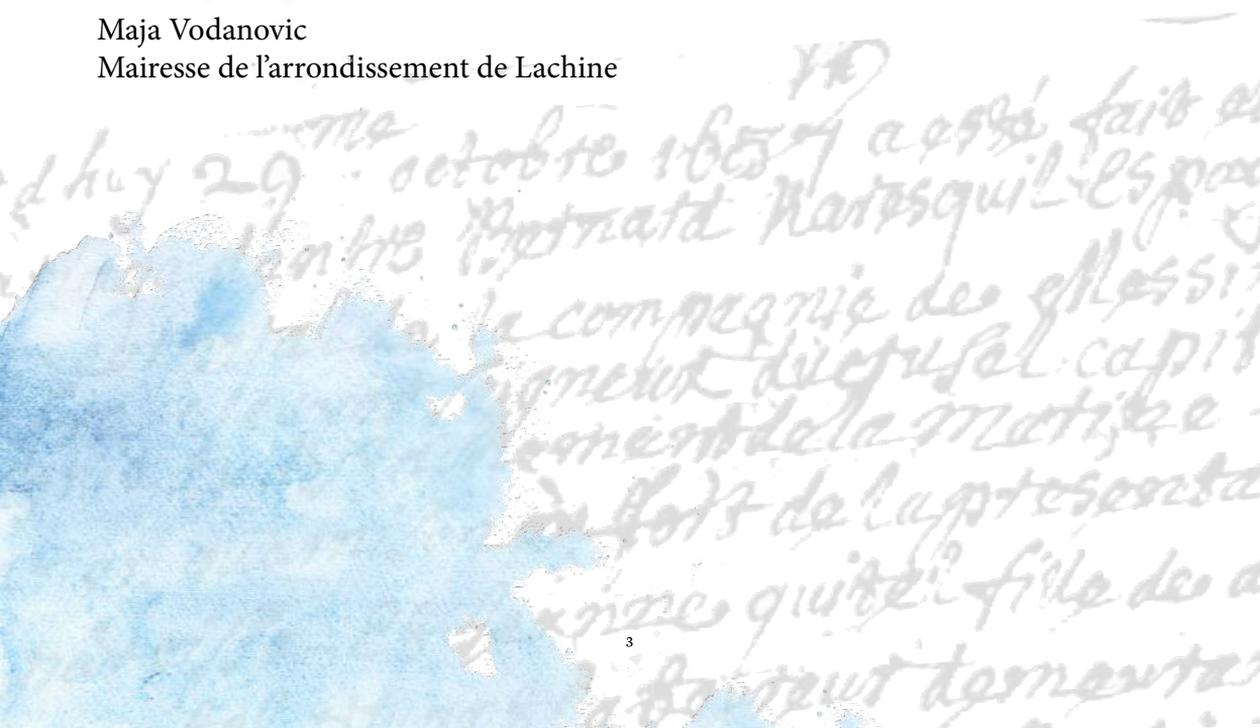
L'arrondissement de Lachine est fier de contribuer à ce recueil qui rassemble les capsules historiques rédigées par Mme Hélène Lamarche, présidente honoraire de la Société d'histoire de Lachine, lors des festivités du 350^e anniversaire de Lachine. Cet ouvrage vous transporte à des époques importantes de Lachine, de la Nouvelle-France jusqu'à l'après-guerre. On se retrouve au cœur des moments marquants ayant jalonné le développement de Lachine, du commerce de fourrure à la construction du canal de Lachine jusqu'à la mise en service du train Montreal & Lachine Railroad.

Au nom de l'arrondissement, je remercie Madame Hélène Lamarche d'avoir porté ce projet méticuleux d'écriture de 44 textes historiques sur deux ans. Merci aux membres de la Société d'histoire de Lachine et leur président, Monsieur François Morissette, qui permettent aux générations futures de s'imprégner d'un passé ayant pavé la voie de nos plus grandes réalisations.

Je remercie également l'ancien propriétaire du *Messenger de Lachine & Dorval*, TC Média, qui a permis aux Lachinois de découvrir la plume de Mme Lamarche en publiant gracieusement ses capsules historiques, de 2015 à 2017.



Maja Vodanovic
Mairesse de l'arrondissement de Lachine



PRÉSENTATION DE L'AUTEURE

Hélène Lamarche, fille d'Evelyn Bernier et d'Eugène Lamarche de Lachine, est née le 16 mai 1940. Son père journaliste fut longtemps rédacteur en chef du journal *La Presse*. Il est facile de comprendre d'où lui vient ce goût de l'écriture, des lettres et de l'histoire.

Elle passe son enfance sur la 34^e Avenue et fréquente l'école Therrien, une ancienne demeure transformée en établissement scolaire pour les élèves de 1^{er} et 2^e année du « Haut-de-Lachine ». Hélène n'avait pas un long trajet à faire pour s'y rendre puisque cette petite école - aujourd'hui l'école Victor-Thérien sur la 43^e Avenue - occupait alors un angle du vaste quadrilatère où seront construites plus tard l'école des Berges-de-Lachine et l'église de la Résurrection-de-Notre-Seigneur.

De 1948 à 1955, elle fréquente comme externe le pensionnat des Sœurs de Sainte-Anne (primaire et secondaire) puis le collège Marie-Anne où elle forgera de précieuses et durables amitiés (1955-1960). Ensuite, Hélène obtiendra un baccalauréat de l'Institut pédagogique des Sœurs de la Congrégation Notre-Dame.

Les années qui suivirent seront partagées entre sa famille (son mari Valmont Ouellet et ses trois enfants, Clément, Valmie et Laurent), ses études à l'Université de Montréal (histoire de l'art) et à l'Université Concordia (maîtrise en éducation artistique) et son travail, d'abord comme chargée de cours à l'UQAM, puis comme chef du Service éducatif et culturel au Musée des beaux-arts de Montréal.

Féruée d'histoire et de généalogie, elle devient membre de la Société généalogique canadienne-française et, en 1991, elle participe à la fondation de la Société d'histoire de Lachine avec d'autres tout aussi passionnés qu'elle. Les différentes responsabilités professionnelles d'Hélène comportent toutes un important volet d'écriture. Il est tout naturel qu'elle devienne rédactrice en chef des Mémoires de la SGCF au moment de sa retraite.

Affaiblie par la maladie, elle doit composer avec bien des contraintes depuis quelques années. Désormais présidente honoraire de la Société d'histoire de Lachine, elle réserve ses énergies à la recherche et à l'écriture.

Le lecteur qui découvrira les différentes capsules sur les 350 ans de Lachine pourra constater l'immense connaissance qu'elle possède de notre petite patrie. À vous maintenant de traverser ces 350 ans avec la Société d'histoire de Lachine.

François Morrissette
Président de la Société d'histoire de Lachine

AVANT-PROPOS

C'est avec grand plaisir et beaucoup de fierté que la Société d'histoire de Lachine a accepté l'offre et relevé le défi d'encapsuler des moments forts du développement de Lachine dans le cadre de son 350^e anniversaire. Ces capsules furent régulièrement présentées dans *Le Messager de Lachine & Dorval*, de janvier 2015 à décembre 2017, une gracieuseté de TC Média, son propriétaire de l'époque.

La préparation de ces capsules nous fournit l'occasion d'une mise à jour des connaissances que nous avons d'un sujet ou d'une période donnée. C'est aussi l'occasion de rappeler que l'histoire n'est jamais coulée dans le bronze ni écrite une fois pour toutes. Pensons, par exemple, aux fouilles archéologiques faites sur le site de la première église-des-Saints-Anges-de-Lachine et à la Maison Le Ber-Le Moyne.

Considérant les frontières d'origine et l'étendue de la paroisse de Lachine, nous ne pouvions non plus ignorer certains sites historiques fondateurs faisant partie aujourd'hui de l'arrondissement de LaSalle (moulin Flemming et site archéologique de l'Église-des-Saints-Anges-de-Lachine) ou de la Cité de Dorval/Ville de L'Île-Dorval (mission dite de La Présentation).

Enfin, nous avons misé sur la diversification des sujets et des sites et ainsi quitté le chemin du Roy -le plus ancien, celui qui longe le fleuve-pour explorer l'arrière-pays traversé par la petite rivière Saint-Pierre, les premiers chemins de fer, les anciens parcs industriels et les quartiers ouvriers pour enfin rejoindre les Sœurs de Sainte-Anne jusqu'à leur maison mère.

On aura compris que les capsules historiques du 350^e anniversaire puisent à la « grande » comme à la « petite » histoire. Le lecteur est invité, tantôt à suivre le chemin du Roy, tantôt à le délaissier pour découvrir d'autres aspects de Lachine : un grand parc et sa pinède, le souvenir d'un camp militaire de la Seconde Guerre, des quartiers ouvriers.

Je ne voudrais pas conclure sans rappeler l'intérêt porté à l'histoire de Lachine, tant par les citoyens que par l'administration municipale, et le soutien accordé à la cause historique, tant par la Ville de Lachine que par l'arrondissement de Lachine. Nous n'en pouvons donner de meilleur exemple que la collaboration initiée par Serge Simard, chargé de communication, avec TC Media pour la publication des capsules historiques dans l'hebdo local.

Enfin, en terminant, j'aimerais rendre un hommage tout particulier à mes collègues et amis de la Société d'histoire de Lachine, d'hier comme d'aujourd'hui, pour leur curiosité, leur passion et leur détermination.

Hélène Lamarche
Présidente honoraire de la Société d'histoire de Lachine

N^o.1



Départ de Lasalle de la Côte Saint-Sulpice le 6 juillet 1669
Dessin tiré du livre de Désiré Girouard intitulé Lake St.Louis old and new, illustrated and Cavalier de La Salle (1893)

Robert Cavalier de La Salle's departure from
Côte Saint-Sulpice on July 6, 1669

Drawing, from the book entitled Lake St.Louis old and new, illustrated and Cavalier de La Salle, by Désiré. Girouard
(1893)

LA ROUTE DE LA CHINE

Lachine est l'une des trois premières paroisses de Montréal – la première en amont des rapides de Lachine – et la quinzième plus ancienne de la Nouvelle-France. Lachine était à l'origine un vaste domaine appelé Saint-Sulpice, qui avait été concédé à Robert Cavelier de La Salle pour y installer des colons et défricher la terre. Mais Cavelier ayant choisi, à l'instar de Jacques Cartier, de se lancer à son tour à la découverte de *la route de la Chine*, Saint-Sulpice fut surnommé La Chine, nom qui deviendra officiel en 1676 avec la création de la paroisse des Saints-Anges de Lachine. Cette paroisse, qui servait à la fois à des fins religieuses et administratives, donnera naissance à quatre municipalités distinctes :

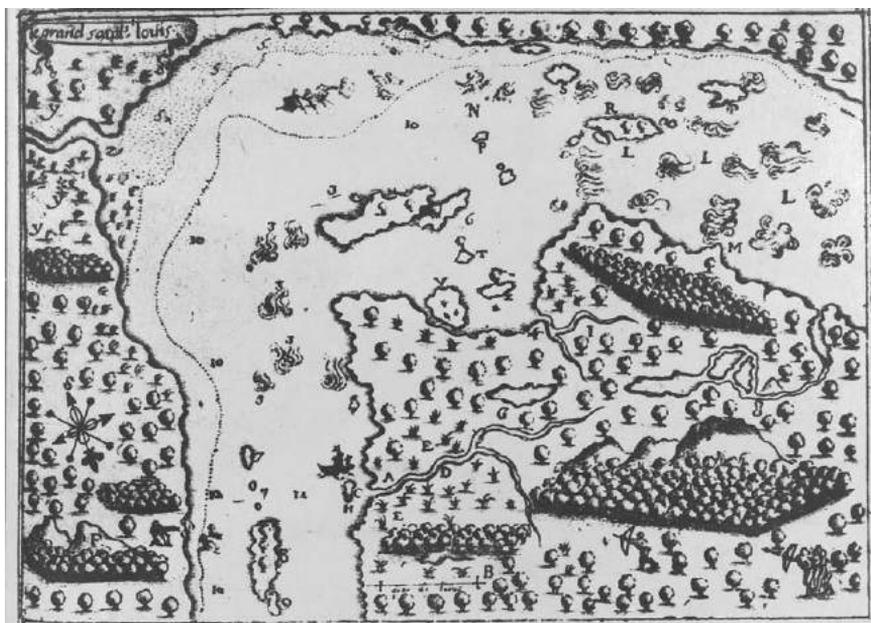
- le Lachine moderne, qui s'étend de la 1^{re} à la 56^e Avenue
- Dorval, entre Lachine et Pointe-Claire (1892)
- LaSalle, entre Lachine et Verdun (1912)
- Saint-Pierre, au nord du canal de Lachine (1893); rattaché à Lachine en 2000.

THE ROUTE TO CHINA

Lachine is one of the first three parishes in Montréal—the first upstream from the Lachine Rapides—and the 15th oldest in all of New France. Lachine was originally a vast domain known as Saint-Sulpice, which had been granted to Robert Cavelier de La Salle to settle colonists there and clear the land. However, since like Jacques Cartier, he opted instead to set out, in turn, to discover the «route to China», Saint-Sulpice was nicknamed «La Chine» (or China) and that name became its official one in 1676, with the creation of the parish of Saints-Anges de Lachine. This parish, which served both religious and administrative purposes, will later give rise to four separate municipalities:

- modern-day Lachine, which extends from 1st to 56th Avenue
- Dorval, between Lachine and Pointe-Claire (1892)
- LaSalle, between Lachine and Verdun (1912)
- Saint-Pierre, north of the Lachine Canal (1893), which became part of Lachine in 2000.

N^o.2



- | | | |
|---|--|---|
| <p>A Petite plate que ie fis def-
ficher.</p> <p>B Petit estang.</p> <p>C Petit islet où ie fis faire
vne muraille de pierre.</p> <p>D Petit ruisseau où se sienneēt
les barques.</p> <p>E Prairies où se mettent les
sauages quand ils vien-
nent en ce pays.</p> <p>F Montaignes qui paroif-
sent dans les terres.</p> <p>G Petit estang.</p> <p>H Mont Royal.</p> <p>I Petit ruisseau.</p> <p>L Le saut.</p> | <p>M Le lieu où les sauages
passent leurs canots, par
terre du costé du Noit.</p> <p>N Endroit où vn de nos gens
& vn sauage se noyent.</p> <p>O Petit islet de rochers.</p> <p>P Autre islet où les oyseaux
font leurs nids.</p> <p>Q L'isle aux herons.</p> <p>R Autre isle dans le saut.</p> <p>S Petit islet.</p> <p>T Petit islet rond.</p> <p>V Autre islet demy couuert
d'eau.</p> <p>X Autre islet où il y a force
oyseaux derriere.</p> | <p>Y Prairies.</p> <p>Z Petite riuiere.</p> <p>1 Isles assez grandes & belles.</p> <p>2 Lieux qui descouuēt quād
les eaux baissēt, où il f: fait
grāds bouillōnemēt, & a-
me aussi fait audit saut.</p> <p>3 Prairies plaines d'eaux.</p> <p>4 Lieux fort bas & peu de
fonds.</p> <p>5 Autre Petit islet.</p> <p>6 Petit islet.</p> <p>7 Petit rochers.</p> <p>8 Isle saint Helaine.</p> <p>9 Petit islet de garuy d'arbres.</p> <p>10 Marescages qui s'escoulent
dans le grand saut.</p> |
|---|--|---|

Carte de Champlain figurant le Grand Sault Saint-Louis, premier nom du site de Montréal.

LE GRAND SAULT

Jacques Cartier avait été le premier à remonter ce qu'il appelait *le grand fleuve* de Canada. Soixante-dix ans plus tard, le nom du fleuve a changé, mais Samuel de Champlain, autre grand explorateur, croit toujours que « *l'on peut espérer de trouver un chemin raccourcy pour aller à la Chine par le moyen du Saint-Laurent* » (1618).

Dès 1607, Marc Lescarbot, un compagnon de voyage, lui avait écrit ces vers :

*Car d'un fleuve infini tu cherches l'origine
Afin qu'à l'avenir y faisant ton séjour
Tu nous fasses par là parvenir à la Chine.*

Quant au Grand Sault, pour ne pas l'affronter directement – *sauter les rapides*, comme on dit – on a le choix de le contourner par un portage long de 13 km, ou de l'éviter en creusant un canal. Plus vite dit que fait! En attendant, il faut faire halte, décharger les marchandises, les transporter à bras, les entreposer et refaire le tout en sens inverse au retour. C'est ce qu'on appelle une *rupture de charge*.

GRAND SAULT

Jacques Cartier was the first to paddle up what he called «the Great River of Canada». Seventy years later, the name of the river changed, but Samuel de Champlain, another great explorer, still believed that «*there is hope of finding a shortcut to China via the St. Lawrence River*» (1618).

As early as 1607, Marc Lescarbot, a travel companion, wrote these lines to him:

(TRANSLATION:)

«*Because you are seeking the mouth of an infinite river, So that in the future, when going there, You get us to reach China along that route.*»

As for the Grand Sault, so as not to brave it directly– *to jump over the Rapids*, as we say—travellers had the choice of bypassing it by means of a long portage of 13 km or avoiding it by digging a canal. Faster said than done! In the meantime, it was necessary to call a halt, unload the goods, carry them by hand, store them and redo it all in the opposite direction on the return trip. That is what is called «intermediate reloading».

Photo: Marc Pitre



Lisette Lemieux, *Regard sur le fleuve*, 1992
Parc Stoney Point

À la manière d'un panneau-réclame, la sculpture de Lisette Lemieux rappelle que l'histoire de Lachine est indissociable de celle du grand fleuve de Canada.

Styled like a billboard, the sculpture by Lisette Lemieux reminds us that the history of Lachine forms an integral part of the history of the «Great River of Canada».

LAC SAINT-LOUIS

On appelle traditionnellement **lacs** les trois grands élargissements du Saint-Laurent qui sont, d'amont en aval, *Saint-François*, *Saint-Louis* et *Saint-Pierre*.

Situé au sud-ouest de l'île de Montréal, le lac Saint-Louis s'étend sur 23 km entre les rapides de Lachine à l'est, Pointe-des-Cascades et les rapides de Sainte-Anne à l'ouest. Ce nom de Saint-Louis rattache le lac au *Grand Sault Saint Louis*, ainsi nommé par Champlain en 1611. Cette année-là, selon ce qu'il raconte, « **un jeune homme [...] appelé Louys** » s'y serait noyé au cours d'une chasse à l'île au Héron.

Pour certains historiens, cet accident serait à l'origine du nom de Saint-Louis donné aux rapides. D'autres croient plutôt qu'il s'agit d'un hommage au jeune roi Louis XIII (1601-1643) qui venait de succéder à son père Henri IV, assassiné en mai 1610. Les deux interprétations ne sont pas contradictoires, la popularité du prénom porté par trois monarques successifs, (Louis XIII, XIV et XV) ayant fort bien pu succéder au souvenir du malheureux Louys.

Au cours des années, le nom attribué aux rapides s'étendra au lac ainsi qu'on peut le lire dans les *Relations des Jésuites* : « Le 9, nous traversames le Lac nommé de Saint Louÿs, qui se rencontre au beau milieu du lict du fleuve » (1656).

LAC SAINT-LOUIS

Traditionally, we call «lakes» (or «*lacs*» in French), the three major extensions of the St. Lawrence River which, from upstream to downstream, are the Saint-François, Saint-Louis and Saint-Pierre.

Located in the southwest part of the island of Montréal, lac Saint-Louis covers a distance of 23 km, between the Lachine Rapids to the east, Pointe-des-Cascades and the Sainte-Anne Rapids to the west. This Saint-Louis name links the lake to the Grand Sault Saint Louis, named by Champlain in 1611. In that year, based on his accounts, «**a young man [...] called Louys**» apparently drowned there during a hunting excursion to île au Héron.

To some historians, the name of Saint-Louis, given to the rapids, originated from this accident. Others believe, instead, that the Saint-Louis name pays tribute to young king Louis XIII (1601-1643), who had just taken over the reign from his father Henri IV, assassinated in May 1610. The two interpretations are not contradictory, as the popularity of the first name of the three successive monarchs (Louis XIII, XIV and XV) could carry as well the memory of that unfortunate Louys.

Over the years, the name given to the rapids was also given to the lake, as we can read in *Relations des Jésuites*: «On the 9th, we crossed the lake named Saint Louÿs, which is located right in the middle of the riverbed.» (1656).



Rose-Marie Goulet

Monument pour L, (*Partirent, Dérivèrent, Horizon*), 1992
Collection du Musée de Lachine
Parc Fort-Rolland près de la 39^e avenue
Monument for L, (*Partirent, Dérivèrent, Horizon*), 1992
Collection of the Musée de Lachine
Parc Fort-Rolland near 39^e avenue

N^o.4



Portrait présumé de Cavelier de La Salle

Monument dédié à Cavelier de La Salle, situé
sur la Promenade Père-Marquette (1937)
Commission des monuments historiques du Canada
Commission des monuments historiques du Canada
Historic Sites and Monuments board of Canada

MAIS POURQUOI LACHINE?

On a souvent répété que le nom de Lachine accolé aux terres délaissées par La Salle était une sorte de moquerie soulignant l'insuccès de son expédition. Or, un contrat découvert dans les archives du notaire Basset nous apprend que le **22 juillet 1669**, un habitant du nom de François Bourdet cède au profit de Georges Allets une « terre située au dessus du Sault St-Louis au lieu-dit *La Chine*, commençant sur le bord de la grande rivière fleuve St-Laurent ». Vous avez bien lu : *La Chine* : à cette date, La Salle vient tout juste de quitter Montréal et personne ne peut encore deviner l'échec de son premier voyage.

Même si le sulpicien Dollier de Casson avoue avoir bien ri en pensant que le Mont Royal n'était plus qu'à trois lieues de la Chine, on ne saura jamais au juste d'où venait la plaisanterie.

Ni la seigneurie ni le nom de Saint-Sulpice qu'il lui avait donné ne survivent au départ de La Salle. Ne restent que des terres rebaptisées Lachine où s'installe une poignée de marchands et de colons, moins ambitieux que lui, mais infiniment plus tenaces.



Monument dédié à Cavellier de La Salle, situé sur la Promenade Père-Marquette (1937)
Commission des monuments historiques du Canada
Le Petit Canal et la Promenade Père-Marquette (Musée de Lachine)

BUT WHY LACHINE?

It has often been repeated that the name of Lachine, tacked on to the lands abandoned by La Salle, was sort of a mockery emphasizing the failure of his expedition. However, in a contract discovered in Notary Basset's archives, we have learned that on **July 22, 1669**, an inhabitant named François Bourdet transferred to Georges Allets « a piece of land located above Sault St-Louis, at a place known as *La Chine*, beginning on the banks of the great St. Lawrence River». You read it right: *La Chine*. On that date, La Salle had just left Montréal and no one could yet guess that his first voyage would be a failure.

Even though Sulpician Dollier de Casson had confessed that he had heartily laughed in thinking that Mont Royal was no longer only three leagues away from China (*la Chine*), we will never exactly know the origins of that joke.

Neither the seigneurie, nor the name of Saint-Sulpice that La Salle had given it, outlasted his departure. All that remained were lands renamed Lachine where a handful of merchants and colonists settled—people who were less ambitious than he was, but infinitely more persistent.

N^o.5



Dessin, d'après une photo prise par le curé Nazaire Piché, tiré de Désiré Girouard, *Lake St-Louis, Old and New...*,
Montréal, Poirier, Bessette & Co., 1893

Saints-Anges church, 1703-1865
Drawing from a photo taken by parish priest Nazaire Piché,
from Désiré Girouard's book entitled *Lake St-Louis, Old and New...*, Montréal,
Poirier, Bessette & Co., 1893

UNE PAROISSE, QUATRE ÉGLISES

Un petit parc situé dans l'arrondissement de LaSalle, à l'est du pont ferroviaire, marque l'emplacement de de la première chapelle (1676) et de la première église paroissiale (1703) dont on voit encore les fondations. Ce terrain, berceau du premier village de Lachine, faisait partie du domaine concédé à Cavalier de La Salle en 1667, puis revendu par lui à Jean Milot en 1669.

Le déplacement des activités économiques vers l'ouest ainsi que l'ouverture du canal de Lachine (1825) entraînent la formation d'un nouveau village centré autour des écluses (Lachine Locks) et situé au cœur du Vieux-Lachine. En 1865, l'église des Saints-Anges est relocalisée à son emplacement actuel. Détruite par un incendie en 1915, elle sera reconstruite au même endroit en 1919.

ONE PARISH, FOUR CHURCHES

A little park located in the arrondissement de LaSalle, east of the railway bridge, marks the site of the first chapel (in 1676) and the first parish church (in 1703), whose foundations are still visible today. This land, where the first village of Lachine originated, was part of the property granted to Cavalier de La Salle in 1667, which he then sold to Jean Milot in 1669.

With economic activity moving westward and the opening of the Lachine Canal in 1825, all this gave rise to the formation of a new village centred around the Lachine Locks and situated in the heart of Vieux-Lachine. In 1865, Saints-Anges church was relocated to its present site. Destroyed by fire in 1915, it was later rebuilt at the same location in 1919.



L'église incendiée 1915 - SHL, fonds André Gélinas
The church following the fire in 1915 - SHL, André Gélinas fund



Réplique de la première chapelle (1976) - SHL, fonds André Gélinas
Replica of the first chapel (1976) - SHL, André Gélinas fund

N^o.6



Intérieur de l'église, 1900
Inside of the church, 1900

QUAND LES ANGES S'EMMÊLENT

Établie en 1676, la paroisse de Lachine englobait le Lachine actuel ainsi que les territoires de Dorval, LaSalle et Saint-Pierre. À la demande des habitants, la paroisse avait été placée sous la protection des anges – non pas ceux qu'on qualifie de gardiens – mais ce que la tradition biblique appelle les neuf chœurs des anges. Comme une telle journée n'apparaissait pas dans le calendrier liturgique, la fête patronale de la paroisse avait été fixée au 29 septembre, jour de la Saint-Michel.

Avec le temps, ce nom fut de plus en plus utilisé, à tel point qu'en 1836, Mgr Lartigue, évêque de Montréal, jugea bon de rappeler fermement aux fidèles que la paroisse était dédiée à tous les saints anges et non seulement au célèbre archange. Malgré cela, en 1845, la municipalité de la paroisse sera créée sous le nom de Saint-Michel de Lachine et en 1846, la corporation scolaire s'appellera Saint-Michel de Lachine.

Aujourd'hui, chacun a trouvé sa place : à l'intérieur, le décor mural, peint par Ozias Leduc au début des années 1930, reprend le thème du chœur des anges adorant l'Agneau mystique, inspiré de l'Apocalypse de Jean, tandis qu'une monumentale statue de l'archange Saint-Michel, œuvre attribuée au sculpteur Louis Jobin, couronne la façade de l'église.

WHEN THE ANGELS MIX IN

Established in 1676, the parish of Lachine included present-day Lachine as well as the territories of Dorval, LaSalle and Saint-Pierre. At the request of the inhabitants, the parish had been placed under the protection of angels—not those described as «Guardians»—but what the biblical tradition calls the Nine Choirs of Angels. Since such a day wasn't marked on the liturgical calendar, September 29—Saint Michael's Day—was the date set for the parish's Patronal Feast Day.

Over time, that name was increasingly used—so much so, in fact, that in 1836, Monseigneur Lartigue, the Bishop of Montréal, considered it appropriate to firmly remind the congregation that the parish was dedicated to all the holy angels and not only the famous archangel Saint Michael. Nevertheless, in 1845, the parish municipality was founded in the name of Saint-Michel de Lachine, and in 1846, the school corporation was named Saint-Michel de Lachine.

Today, neither has been overlooked: Inside the church, the wall decoration painted by Ozias Leduc in the early 1930s re-echoes the theme of the Choir of Angels, in adoration of the Mystic Lamb, inspired by the Apocalypse of John, while a monumental statue of Archangel Saint Michael, a work of art attributed to sculptor Louis Jobin, crowns the top of the church.

CAPSULE HISTORIQUE

N^o.7



PREMIERS ÉTABLISSEMENTS : LES FORTS DE LACHINE

Croyant avoir atteint les Indes en touchant l'Amérique tropicale, les Espagnols en avaient rapporté quantité de métal précieux. En Amérique du Nord, les Français, qui rêvaient eux aussi à l'or et aux épices de l'Asie, trouvèrent plutôt des fourrures et ce lucratif commerce deviendra à la fois le prétexte et le moyen d'explorer l'intérieur du continent.

Au XVII^e siècle, le vaste territoire de Lachine compte plusieurs domaines agricoles doublés de postes de traite consacrés au trafic de la fourrure. Ces emplacements sont identifiés ci-dessous par les numéros de lots du terrier de Saint-Sulpice – ancien cahier de répartition des terres seigneuriales.

D'est en ouest	Propriétaires en 1685	Aujourd'hui
Fort Cuillerier Lots 477, 478, 480	René Cuillerier	Arrondissement de LaSalle vers la 80 ^e Avenue
Fort de Lachine (fort Rémy après 1685) Lots 466 à 470	Jean Milot, dit le Bourguignon (acquis de Cavalier de La Salle)	Arrondissement de LaSalle Parc archéologique des Saints- Anges
Fort Rolland Lots 447, 448, 449	François Lenoir, dit Rolland	À l'ouest du quai de Lachine, vers la 35 ^e Avenue
Fort de la Présentation Lot 189	Ancienne mission sulpicienne acquise par Agathe de Saint-Père, épouse de Pierre Le Gardeur de Repentigny	Île Dorval et quadrilatère situé en face sur la terre ferme (aujourd'hui Dorval)

Le fort de Lachine est déjà une ébauche de village. On y trouve un manoir, une forge, un moulin et dès 1676, une chapelle, un presbytère-école ainsi qu'un cimetière. Bien qu'ils soient entourés de palissades de cèdre et qu'on les appelle forts, il n'y a dans ces premiers établissements ni garnison ni installation militaire avant 1685 — nous y reviendrons. Aucune trace non plus d'activités militaires après 1710.

FIRTS SETTELEMENTS: LACHINE DOTS

On reaching tropical America, believing they had landed in the Indies, the Spanish brought back a lot of precious metals from there. In North America, the French—who also dreamed of gold and spices from Asia—found furs instead and this lucrative trade simultaneously became the pretext for exploring the interior of the continent, and the way to do so.

On the vast territory of Lachine in the 17th century, there were a number of farming properties that doubled as trading posts devoted to the fur trade. These sites are identified below by lot number within the terrier of Saint-Sulpice—the former register of the division of ownership of seigniorial lands.

From east to west	Owners in 1685	Today
Fort Cuillerier Lots 477, 478, 480	René Cuillerier	Borough of LaSalle, around 80 ^e Avenue
Fort de Lachine (Fort Rémy after 1685) Lots 466 to 470	Jean Milot, dit le Bourguignon (acquired from Cavalier de La Salle)	Borough of LaSalle Parc archéologique des Saints-Anges
Fort Rolland Lots 447, 448, 449	François Lenoir, dit Rolland	West of the Lachine Pier, around 35 ^e Avenue
Fort de la Présentation Lot 189	Former Sulpician mission acquired by Agathe de Saint- Père, wife of Pierre Le Gardeur de Repentigny	Île Dorval and the quadrangle located opposite it, on the mainland (today, Dorval)

The Lachine Fort was already in the early stages of becoming a village, with a manor, a forge, a mill and, starting in 1676, a chapel, a rectory-school and a cemetery. Although they were surrounded by cedar fences and were called forts, there were neither garrisons nor military installations at these settlements before 1685—we will come back to this.... Nor were there any traces of military activities after 1710.

N^o.8



Hommage à René (Jean Cuillier), premier marchand de Lachine
Tribute to René (Jean Cuillier), first merchant of Lachine

Collection particulière, photo non datée prise à l'occasion d'un de ces défilés commémoratifs autrefois très populaires à Lachine.

Special collection, undated photo taken during one of the commemorative parades that used to be very popular in Lachine.

LES PREMIERS

HABITANTS (1667-1673)

Pendant vingt-cinq ans, le manque de ressources et les conflits liés à la traite des fourrures avaient contraint les habitants de l'île de Montréal à vivre à l'intérieur ou aux abords immédiats du fort de Ville-Marie. Si précaire soit-elle, la paix conclue avec les Iroquois en 1667 permet désormais aux Sulpiciens, seigneurs de Montréal depuis 1663, de créer un périmètre défensif tout autour de l'île en concédant des terres aux endroits les plus stratégiques. C'est ainsi qu'en moins de six ans, une quarantaine de colons et quelques marchands sont installés sur ce qu'on appelle déjà la *coste de Lachine*.

Moins ambitieux que La Salle mais infiniment plus tenaces, ce sont eux et leurs familles qui défrichent, bâtissent et peuplent cette côte, subissant plus souvent qu'autrement les contrecoups des rivalités coloniales opposant les colonies anglaises à la Nouvelle-France et les Iroquois aux Amérindiens alliés des Français.

Si les plus âgés d'entre eux ont déjà des terres à Montréal et pensent à l'établissement de leurs enfants, la plupart sont arrivés portés par la grande vague d'immigration des années 1660-1672. Plusieurs entendent aussi profiter des avantages que présente, pour la traite des fourrures, le fait d'être installés dans l'ouest de l'île... et à distance des autorités.

C'est ainsi que peu à peu, le long du fleuve, des gens passent, s'arrêtent, s'y marient, y font baptiser des enfants dont on retrouve la descendance jusqu'à nos jours dans toute la région. Des terres sont concédées, vendues, échangées, des querelles de clôture opposent des voisins que des arrangements à l'amiable finissent par rapprocher car, par temps durs, sur qui peut-on mieux compter que sur ses voisins immédiats ?

THE FIRST

INHABITANTS (1663-1673)

For twenty-five years, the lack of resources and the conflicts relating to the fur trade had forced inhabitants on the island of Montréal to live inland or in the immediate surroundings of the Fort of Ville-Marie. As precarious as it was, the peace made with the Iroquois in 1667 from then on enabled the Sulpiciens, Montréal seigneurs since 1663, to create a defensive perimeter all around the island, by granting lands in the most strategic locations. In less than six years' time, some forty colonists and a few merchants settled, in this way, on what was already called the *coste de Lachine* (the Lachine coast).

Less ambitious than La Salle but infinitely less tenacious as well, they were the ones, along with their families, who cleared, built and populated this coast, all the while subject, more often than not, to the repercussions of the colonial rivalries between the English colonies in New France and the Iroquois, on the one hand, against the American Indians allied with the French, on the other.

While the oldest among them were already landowners in Montréal and were thinking about settling their children there, most arrived through the great wave of immigration during the years from 1660 to 1672. A number of them also intended to take advantage of the fur trade opportunities due to the fact that they had settled on the western part of the island... and therefore at a good distance from the authorities.

And so gradually, along the river, people passed by, stopped, married and had children baptized here—children whose descendants are still found here today throughout the entire region. Due to the lands that were granted, sold, and exchanged, fence disputes arose between neighbours but arrangements out of court to settle these wound up bringing them closer together because, in hard times, who can one count on better than one's closest neighbours ?

N^o.9

Rien ne subsiste de l'ancienne mission de La Présentation. Lorsque Frances Anne Hopkins peint ce tableau, en 1866, l'île n'est plus un paisible lieu de villégiature.

Not a trace remaining of the former mission of La Présentation. When Frances Anne Hopkins created this painting in 1866, the island was no longer a peaceful resort.



Île Dorval, 1866 - Bibliothèque et Archives Canada
Dorval Island, 1866 - Library and Archives Canada

MISSION OU FORT?

LA PRÉSENTATION (1)

L'île Dorval et les deux îlets appelés Bushy et Dixie qu'on aperçoit du quai de Lachine en regardant vers l'ouest, s'appelaient autrefois îles de Courcelles. L'île principale, ainsi qu'un quadrilatère découpé à même la terre ferme (aujourd'hui Dorval), formaient, vers la fin des années 1660 – la date exacte n'est pas connue – une mission sulpicienne destinée à la conversion et à l'éducation des jeunes Algonquins.

L'endroit nommé Gentilly était associé à la fête religieuse dite Présentation de Marie au Temple. On connaît peu de choses de cette mission sinon qu'elle fut très brève. L'abbé François Fénelon, qui en avait pris charge en 1672, s'étant pris de querelle avec Frontenac avait été renvoyé en France dès 1674. Par la suite, les sulpiciens ouvrent une nouvelle mission dite de la Montagne, sur les flancs du Mont Royal. Ils conservent toutefois le domaine de La Présentation comme ferme et lieu de résidence des prêtres qui desservent la paroisse de Lachine. La gestion du domaine agricole est confiée à Jacques Morin, un habitant des terres avoisinantes.

Mais que se passe-t-il pour qu'en 1685 le domaine sulpicien soit cédé par voie d'échange à Agathe de Saint-Père, fiancée au lieutenant Pierre Le Gardeur de Repentigny? Et pourquoi parle-t-on désormais de La Présentation comme d'un fort? Conflit avec les Iroquois? Conflit inter-colonial? Que réservent les prochaines années aux habitants du lac Saint-Louis?

MISSION OR FORT?

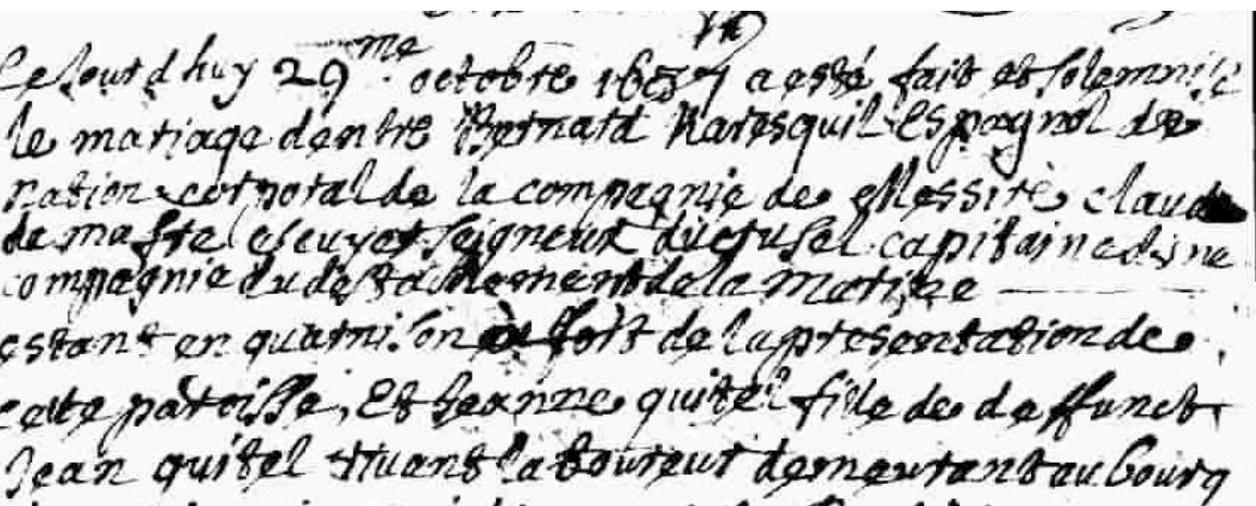
LA PRÉSENTATION (1)

Île Dorval and the two little islands called Bushy and Dixie that can be seen when looking westward from the Lachine pier, were formerly called îles de Courcelles. The main island as well as a sector carved out from the mainland (and called Dorval today) formed a Sulpician mission around the late 1660s (the exact date is unknown). This mission was intended for the conversion and education of young Algonquins.

The place named Gentilly was associated with the religious holiday called the Feast of the Presentation of Mary in the Temple. We know very little about this mission, other than the fact that it was a very short-lived one. Abbey François Fénelon, who had taken charge of it in 1672, was sent back to France in 1674, following a quarrel with Frontenac. The Sulpicians then opened a new mission called de la Montagne, on the slopes of Mount Royal. Nevertheless, they kept the property of La Présentation as farmland and the place of residence for the priests serving the parish of Lachine. Management of the agricultural property was entrusted to Jacques Morin, who lived on the neighbouring lands.

But what happened causing the Sulpician domain to be transferred, in 1685, as a trade, to Agathe de Saint-Père, the fiancée of Lieutenant Pierre Le Gardeur de Repentigny? And why, from then on, was La Présentation referred to as a fort? A conflict with the Iroquois? An inter colonial conflict? What was in store for the inhabitants of lac Saint-Louis over the coming years?

N°.10



Ce jour d huy 29^{me} octobre 1687 a esté fait et solemnisé le mariage d entre Bernard Kareskil Espagnol de nation corporal de la compagnie de Messire Claude de Masre escuyer seigneur du Crusel capitaine d une compagnie du detachment de la marine estant en garnison au fort de la Presentation de cette paroisse, et Jeanne Quitel fille de deffunct Jean Quitel vivant laboureur demurant au bourg ...

Ce jour d hui 29^{me} octobre 1687 a esté fait et solemnisé le mariage d entre Bernard Kareskil Espagnol de nation corporal de la compagnie de Messire Claude de Masre escuyer seigneur du Crusel capitaine d une compagnie du detachment de la marine estant en garnison au fort de la Presentation de cette paroisse, et Jeanne Quitel fille de deffunct Jean Quitel vivant laboureur demurant au bourg ...

ce mariage fait du consentement des dits sieurs Creusel, d'Arpentigny et de St Père

Mariage de Bernard Kareskil et de Jeanne Quitel

29 octobre 1687

Registre paroissial de Lachine

MISSION OU FORT?

LA PRÉSENTATION (2)

Au cours des années 1680, les rivalités coloniales liées au commerce de la fourrure risquent de compromettre la fragile paix qui avait été conclue avec les Iroquois en 1667. Craignant de nouveaux conflits, les autorités entreprennent de militariser la région. C'est ainsi qu'à Lachine, les postes de traite de René Cuillerier, Jean Milot et François Lenoir dit Rolland sont aménagés pour servir de garnison et de dépôt de munition, mais aussi de refuge aux habitants du voisinage.

C'est dans ce contexte bien particulier qu'en 1685, les terres agricoles de La Présentation, l'ancienne mission qui servait aussi de résidence aux Sulpiciens desservant la paroisse de Lachine, passent entre les mains d'un militaire, Pierre Le Gardeur de Repentigny et de son épouse de Saint-Père. Contrairement à ce qu'ont affirmé certains, à cette époque, et pendant quelques années, La Présentation a bel et bien servi de fort ainsi que l'atteste la mention de plusieurs militaires dans les actes de mariage ou de sépulture du registre paroissial de Lachine.

En 1691, le domaine est vendu à Jean-Baptiste Bouchard dit Dorval. Toutes activités militaires ou agricoles semblent alors disparues. Marié à Antoinette, fille de l'explorateur Médard Chouard Desgroseilliers, Bouchard meurt, ruiné, en 1724. Son domaine est partagé entre sa veuve, ses enfants et ses créanciers. Le nom de La Présentation devient un repère utilisé par les notaires pour localiser les terres environnantes alors rattachées à la paroisse des Saints-Anges.

MISSION OR FORT?

LA PRÉSENTATION (2)

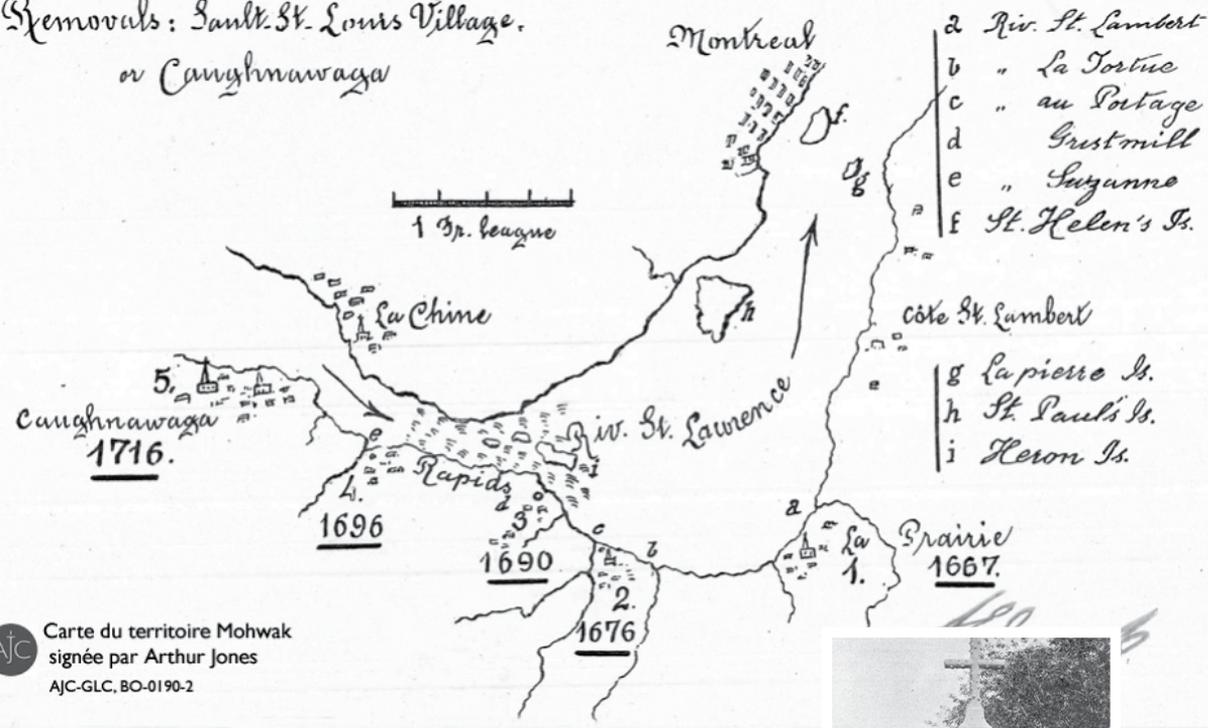
During the 1680s, the colonial rivalries associated with the fur trade might well have compromised the fragile peace that had been achieved with the Iroquois in 1667. Fearing new conflicts, the authorities undertook to militarize the region. And so in Lachine, the trading posts of René Cuillerier, Jean Milot and François Lenoir dit Rolland were set up to serve as garrisons and ammunition depots, but also as refuges for neighbourhood inhabitants.

It was in this very particular context that in 1685, the farming lands of La Présentation, the former mission that was also the residence of the Sulpicians serving the parish of Lachine, passed into the hands of a soldier—Pierre Le Gardeur de Repentigny—and his Saint-Père wife. Contrary to what some sources stated at that time, and for a few years thereafter, La Présentation truly did serve as a fort, as confirmed by a number of soldiers who made mention of it in marriage certificates or acts of burial in the Lachine parish register.

In 1691, the estate was sold to Jean-Baptiste Bouchard dit Dorval. All military or farming operations seem to have then disappeared. Married to Antoinette, the daughter of explorer Médard Chouard Desgroseilliers, Bouchard died, a ruined man, in 1724. His estate was divided among his widow, his children and his creditors. The name of La Présentation then became a landmark used by notaries to locate the lands in the surrounding area that were then incorporated into the parish of Saints-Anges.

N^o.11

Removals: Sault St. Louis Village,
or Caughnawaga



Carte du territoire Mohwak
signée par Arthur Jones
AJC-GLC, BO-0190-2

1. Ancienne photo du monument dédié aux victimes du massacre de Lachine (1689)
Source: Désiré Girouard Supplément au « Lake St. Louis » etc, etc d'après beaucoup de documents inédits (1900), p. 57.

2. Carte de Lachine et du Sault Saint-Louis

1. Old photo of the monument dedicated to the victims of the Lachine Massacre of 1689

Source: Désiré Girouard, Supplément au « Lake St. Louis » etc., etc., d'après beaucoup de documents inédits (1900), p. 57.

2. Map of Lachine and the Sault Saint-Louis



LACHINE, UN SITE VULNÉRABLE

De 1667 au début des années 1680, une paix fragile avait pu assurer le développement de la colonie et permis de poursuivre jusqu'au Mississippi l'exploration de l'Amérique du Nord, tout en élargissant le bassin d'approvisionnement des fourrures. Cette emprise croissante des Français sur le continent ne pouvait qu'alarmer les colonies anglaises de la côte Atlantique – sans parler de la Confédération iroquoise des Cinq-Nations qui souhaitait avoir le monopole de la traite et s'inquiétait du réseau d'alliances que les Français avaient noué avec leurs ennemis tels que les Hurons, les Outaouais et les Illinois.

Malgré la création d'une milice locale et la présence, depuis 1683, des compagnies Franches de la Marine, malgré les précautions prises par les autorités pour fortifier les positions les plus vulnérables, la région de Montréal ne sera pas à l'abri d'attaques-surprises, la plus connue étant le raid survenu à Lachine, le 5 août 1689. Est-il nécessaire de rappeler que Kahnawake (Caughnawaga), un endroit qui ne sera établi qu'en 1716, n'y fut pour rien ? Au XVII^e siècle, les Iroquois occupaient le sud du lac Ontario et les seuls qui se trouvaient dans la région de Montréal étaient des convertis chrétiens, pour la plupart domiciliés dans la mission jésuite du Sault-Saint-Louis... et alliés aux Français.

Stratégiquement parlant, Lachine et le Haut-de-l'Île étaient les premiers postes rencontrés par les guerriers des Grands Lacs, assez peuplés pour justifier une attaque-surprise, et suffisamment isolés pour qu'à la faveur de la nuit, il soit possible de fondre sur les habitants endormis avant que les garnisons des forts aient le temps de réagir.

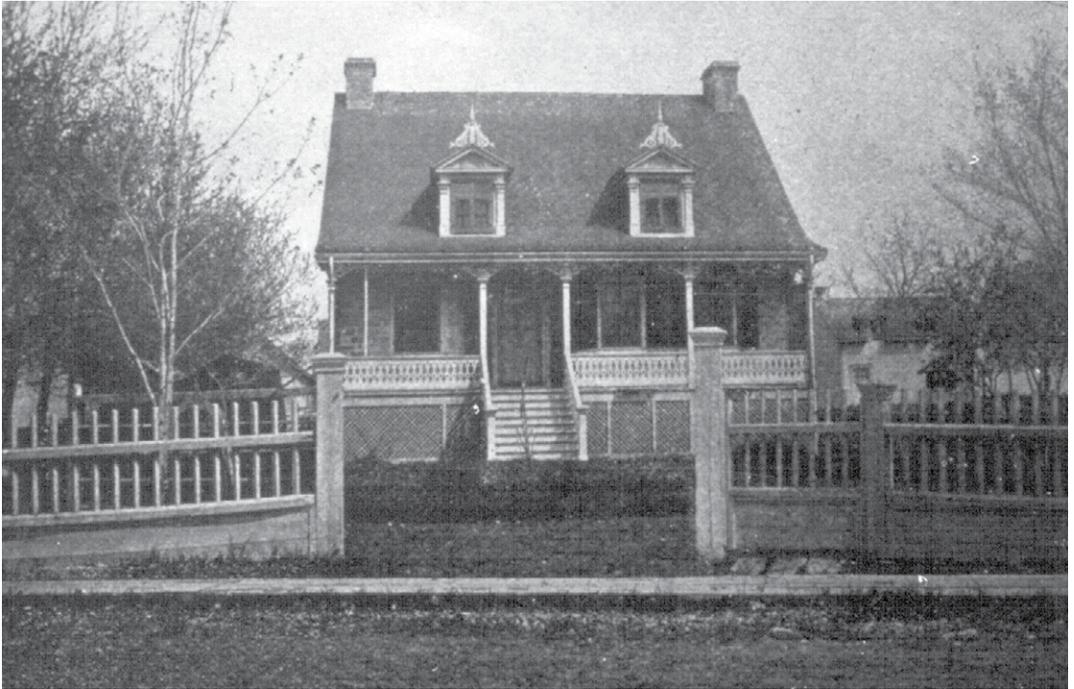
LACHINE, A VULNERABLE SITE

From 1667 to the early 1680s, fragile peace managed to ensure the development of the colony and made it possible to pursue the exploration of North America, up to the Mississippi River, while expanding the fur supply area. This growing hold over the continent on the part of the French inevitably alarmed the English colonies along the Atlantic coast—not to mention the Confederation of Five Iroquois Nations that wanted to have a monopoly of the fur trade and were concerned over the network of alliances that the French had formed with their enemies, such as the Hurons, the Outaouais and the Illinois.

Despite the creation of a local militia and the presence—since 1683—of the Compagnies des Franches de la Marine, in spite of the precautions taken by the authorities to fortify the most vulnerable positions, the Montréal region was not sheltered from surprise attacks, the best known being the raid that occurred in Lachine on August 5, 1689. Is there anyone that doesn't recall that Kahnawake (Caughnawaga), which was established only in 1716, had nothing to do with it? In the 17th century, the Iroquois occupied the southern part of Lake Ontario and the only ones in the Montréal region were Christian converts, most of them living in the Jesuit mission of Sault-Saint-Louis... and allied with the French.

Strategically speaking, Lachine and the Haut-de-l'Île were the first posts encountered by the warriors of the Great Lakes, well enough populated to justify a surprise attack and sufficiently isolated so that under cover of the night, it was possible to swoop down on the inhabitants who were asleep at that hour, before the garrisons at the forts had time to react.

N^o.12



Maison construite par la famille Mallette vers 1750 – toujours debout, quoique modifiée, au 5550, boulevard Saint-Joseph. Reproduite dans D. Girouard, *Lake St. Louis Old and New Illustrated and Cavalier de La Salle*, Montréal, Colombian Edition, Poirier, Bessette & Co., imprimeurs, 1893.

A house built by the Mallette family around 1750 and still standing today, although modified, at 5550 boulevard Saint-Joseph. Reproduced in D. Girouard, *Lake St. Louis Old and New Illustrated and Cavalier de La Salle*, Montréal, Colombian Edition, Poirier, Bessette & Co., printers, 1893.

LACHINE, ENTRE GUERRE ET PAIX

Nouveau siècle, nouveaux défis

La Grande Paix de Montréal (1701) et l'apaisement provisoire des conflits coloniaux (1713-1744) marquent la fin des activités militaires sur les terres de Lachine.

Le nouveau siècle s'ouvre par un extraordinaire rassemblement de guerriers amérindiens, Iroquois inclus, venus signer à Montréal au mois d'août 1701 le traité dit de la Grande Paix. Les principaux artisans de ce chef d'œuvre diplomatique sont le chef huron Kondiaronk et le gouverneur français Hector de Callières.

Pourtant, de nouveaux conflits se dessinent du côté des colonies anglaises. L'ennemi va changer de nom, d'armes et de stratégies et, à Lachine, les forts de bois qui avaient servi de refuges aux habitants ne sont plus d'aucune utilité devant les canons.

Toutefois, la menace ne se concrétisera pas immédiatement et, de 1714 à 1744, la Nouvelle-France peut profiter d'une trentaine d'années de paix. Avec la fondation de Détroit, les Français étendent leurs réseaux d'alliances amérindiennes – indispensables au commerce des fourrures – depuis les Grands Lacs jusqu'à la Louisiane. Le ravitaillement de tous ces postes passe par Lachine et par ses canotiers réputés. La plupart des jeunes Lachinois ont fait au moins une fois ou deux l'expérience du voyage, même ceux qui consacreront leur vie à l'agriculture.

Lachine se transforme, les ravages subis en 1689 s'effacent, les champs sont ensemencés, la production agricole augmente et se diversifie. Certains habitants, parmi les plus prospères se font construire de solides maisons de pierre comme on en voit quelques-unes encore aujourd'hui le long du boulevard Saint-Joseph.

LACHINE, BETWEEN WAR AND PEACE

New century, new challenges

The Great Peace of Montreal (1701) and the temporary appeasement in colonial conflicts (1713-1744) marked the end of military activities on Lachine territory.

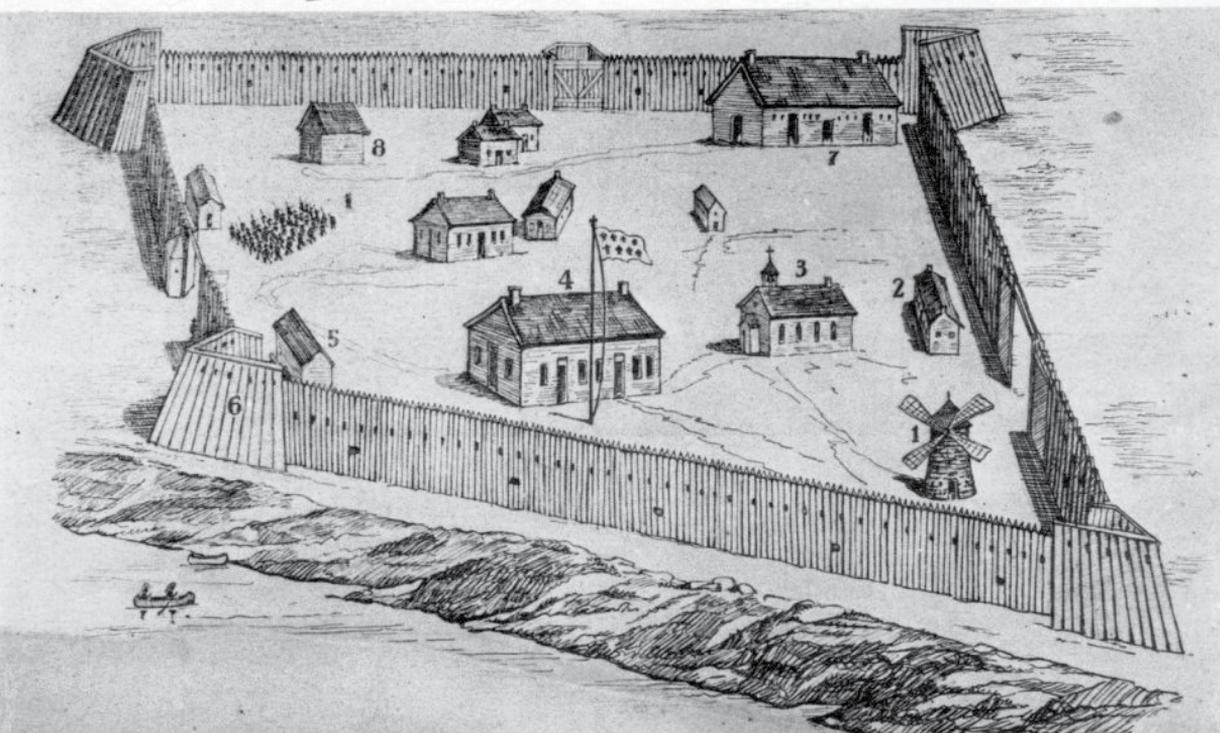
The new century began with an extraordinary gathering of aboriginal warriors, including the Iroquois, who came to Montreal in August 1701 to sign a treaty (called The Great Peace of Montreal). The main peacemakers of this masterpiece of diplomacy were Huron Chief Kondiaronk and France's governor Hector de Callières.

However, new conflicts were emerging among the English colonies. The enemy was going to change names, weapons and strategies, and in Lachine, the wooden forts that had served as refuges for the inhabitants were no longer of any use in the face of cannon fire.

Nevertheless, the threat didn't immediately materialize and from 1714 to 1744, New France managed to benefit from some thirty years of peace. With the establishment of Detroit, the French extended their networks of aboriginal alliances—so indispensable to the fur trade—from the Great Lakes to Louisiana. Resupplying all those trading posts was carried out via Lachine and by its well-renowned canoeists. Most of the young people in Lachine experienced such a voyage once or twice in their lives, even those who would later devote their lives to agriculture.

Lachine underwent changes, the ravages sustained in 1689 gradually disappeared, the fields were sown, agricultural production increased and diversified. Some inhabitants, among the most prosperous, had solid stone houses built for themselves, a few of which we can still see today along boulevard Saint-Joseph.

N^o.13



Le Fort Rémy, en 1671. (1) La redoute en pierre. (2) Le Presbytère. (3) La Chapelle.
Fort Remy in 1671. (1) Stone Block House. (2) Presbytery. (3) Chapel.

Le moulin Fleming avant et après restauration.
Carte postale : le fort de Lachine avec son moulin et sa chapelle en bois
selon une interprétation de S. A. Brodeur, un illustrateur du XIX^e siècle,
d'après une description de Gédéon de Catalogne.

Fleming Mill before and after its restoration.
Postcard: Lachine Fort, with its wooden mill, according
to an interpretation by S. A. Brodeur, a 19th century
illustrator, based on a description by Gédéon de Catalogne.



Collection François Morisset
Société d'histoire de Lachine

LES MOULINS DE LACHINE

Le premier moulin de Lachine est celui que fit construire Jean Milot sur les terres qu'il avait acquises de Cavelier de La Salle (aujourd'hui parc archéologique des Saints-Anges). Ce moulin, actionné par le vent et de fonctionnement difficile, fut assez rapidement délaissé au profit des moulins à eau construits par le Séminaire de Saint-Sulpice à proximité des rapides de Lachine, mais dont il ne reste aucune trace.

Il ne faut pas confondre le moulin à vent de Milot, disparu dans le courant du XVIII^e siècle, avec celui de William Fleming, vers 1820, qui existe toujours (aujourd'hui parc Stinson) et qui était situé un peu en amont du fort de Lachine.

Jusqu'au XIX^e siècle, moudre le grain était un privilège réservé au seigneur ou à ses représentants. Privilège que, vers 1820, l'Écossais William Fleming se fera un plaisir de contester en érigeant un moulin à vent sur sa terre, sans permission, affirmant que le vent appartenait à tous! Ce moulin fut l'objet d'une longue dispute judiciaire qui ne contribuera pas peu à discréditer le régime seigneurial, désormais perçu comme désuet. Ce n'est qu'en 1827 que Fleming remplacera son moulin en bois par le bâtiment en pierre qui existe toujours, classé monument historique en 1983.

LACHINE'S MILLS

The first mill in Lachine was the one built by Jean Milot on land that he had purchased from Cavelier de La Salle (today, parc archéologique des Saints-Anges). This mill, wind-operated and difficult to run, was quite quickly abandoned for water-operated mills built by the Séminaire de Saint-Sulpice near the Lachine Rapids, although there is no longer any trace of them at all.

The Milot windmill, which disappeared from the scene during the 18th century, mustn't be confused with the one built by William Fleming, around 1820, which still stands today (at parc Stinson) and which was located just up from the Lachine Fort.

Until the 19th century, milling grain was a privilege exclusive to the seigneur or his representatives. A privilege which, around 1820, Scotsman William Fleming dared to contest in building a windmill on his own property, without permission, claiming that the wind belonged to everyone! That mill was the subject of a long legal battle that substantially contributed toward discrediting the seigneurial regime, perceived from then on as being outmoded. It was only in 1827 that Fleming replaced his wooden mill with a stone building that still exists day and was classified as a historic monument in 1983.

N^o.14



Ancienne auberge construite par l'irlandais Hugh Heney en 1776 pour les administrateurs, officiers et marchands britanniques de passage à Lachine.

Photo prise avant les années 1940, Musée de Lachine

Former inn built by Irishman Hugh Heney in 1776 for administrators, officers and merchants from Britain passing through Lachine. Photo taken before the 1940s, Lachine Museum

CHANGEMENT DE RÉGIME

Comme partout ailleurs en Nouvelle-France, les premières années de Lachine avaient été marquées de nombreuses difficultés. Il avait fallu s'adapter à un milieu inconnu, souvent hostile, ou périr. Ces contraintes avaient contribué à forger une identité nouvelle, française par la langue, nord-américaine par l'adaptation à un environnement différent de la vieille Europe.

À compter de 1744, la prospérité relative liée à une trentaine d'années de paix est toutefois remise en question lorsque des conflits politiques nés en Europe (guerre de Succession d'Autriche, guerre de Sept Ans) se prolongent outre-Atlantique en luttes opposant les colonies britanniques nord-américaines à la Nouvelle-France, dont la présence aux Grands Lacs et en Louisiane gênait l'expansion territoriale.

Louisbourg, Québec, les places fortes françaises tombent une à une. Le 6 septembre 1760, deux jours avant la Capitulation de Montréal, les troupes du général britannique Jeffrey Amherst de LaSalle campent en amont des rapides de Lachine, aujourd'hui partie de l'arrondissement de LaSalle. Quelques jours auparavant, selon ce que raconte Désiré Girouard, les habitants auraient vu dériver dans le fleuve les corps des « habits rouges », des soldats noyés en descendant les rapides de la Pointe-du-Buisson à la tête du lac Saint-Louis. Le curé de Lachine, Jean-Gabriel Brassier, va demander au général de protéger l'école tenue par deux religieuses. Aussitôt, une garde est mise en place devant la porte de l'école afin d'en interdire l'entrée aux soldats et aux Amérindiens.

La Capitulation de Montréal (1760) et le Traité de Paris (1763) amorcent une ère de transformations à la fois politiques, sociales et économiques auxquelles tous doivent se plier.

L'agriculture, le transport des fourrures et le ravitaillement des postes de l'Ouest constituent les principales activités des habitants, mais l'importance stratégique de Lachine s'accroît, notamment en ce qui a trait aux expéditions militaires ou commerciales. En avril 1764, lors des soulèvements menés par le chef amérindien Pontiac, c'est de Lachine que partent les cinq compagnies de volontaires envoyées aux Grands Lacs. Le colonel Gabriel Christie, assistant quartier-maître général, aurait même voulu, contre les ordres du gouverneur James Murray, imposer une corvée publique pour le transport du ravitaillement de Montréal à Lachine.

CHANGE OF REGIME

As everywhere else in New France, Lachine's first years were filled with many problems. The inhabitants had to adapt to an unknown and often hostile environment or die. These constraints contributed toward forging a new identity—language-wise (French) and adaptation-wise as well—adaptation to North America, an environment that was different from Old Europe.

From 1744 on, the relative prosperity associated with some thirty years of peace was nevertheless challenged when political conflicts originating in Europe (the War of the Austrian Succession, the Seven Years' War) continued on the other side of the Atlantic in battles between the British North American colonies and New France, whose presence in the Great Lakes and Louisiana was interfering with territorial expansion.

Louisbourg, Québec City, the French strongholds fell one by one. On September 6, 1760, two days before the Capitulation of Montreal, the troops of British General Jeffrey Amherst camped upstream from the Lachine Rapids, which today is part of the arrondissement of LaSalle. A few days beforehand, according to Désiré Girouard's account, the inhabitants saw «red uniformed» bodies drifting in the river—soldiers who had drowned in heading down the rapids from Pointe-du-Buisson to the top of lac Saint-Louis. Lachine parish priest Jean-Gabriel Brassier went to ask the General to protect the school that had been set up by two nuns. Immediately, a guard was positioned in front of the door of the school in order to prohibit the soldiers and Aboriginals from entering.

The Capitulation of Montreal (1760) and the Treaty of Paris (1763) launched an era of political, social and economic changes to which everyone had to submit.

Agriculture, fur transport and resupplying the trading posts in the West were the inhabitants' main activities; however, Lachine's strategic importance was increasing, especially with regard to military and commercial expeditions. In April 1764, during the uprisings led by Indian chief Pontiac, it was from Lachine where the five companies of volunteers set out—on their way to the Great Lakes. Colonel Gabriel Christie, assistant-deputy quartermaster general, allegedly tried—against Governor James Murray's orders—to impose a public duty to transport supplies from Montréal to Lachine.

N^o.15



Le poste royal, ou ce qu'il en restait, vers 1843.
Reproduction d'un dessin tiré d'une collection particulière.

The royal post, or what was left of it, around 1843.
Reproduction of a drawing taken from a special collection.

LACHINE, LES LOYALISTES ET LE HAUT-CANADA

Au lendemain de la Conquête, il n'y a pas d'immigration britannique massive au Canada et, jusqu'à son décès survenu en 1779, l'aubergiste irlandais Hugh Heney semble avoir été le seul anglophone établi en permanence à Lachine.

Tout change lorsque les treize colonies anglaises de la côte Atlantique proclament leur indépendance pour former les États-Unis d'Amérique. La guerre qui s'ensuit aura des répercussions partout au Canada, notamment à Lachine.

Vers 1773, en prévision d'un conflit armé, les Britanniques établissent à Lachine un poste militaire royal – dont il ne reste aucune trace – là où se trouve aujourd'hui l'aqueduc de LaSalle. Le poste, qui comptait environ trois arpents de façade sur le fleuve, comprenait un quai, des entrepôts, une poudrière, une caserne et divers bâtiments de service. Une telle construction, entreprise à un moment crucial, confirmait l'importance stratégique de Lachine. L'aménagement du canal de Lachine mettra fin aux activités du poste royal.

La guerre attendue prend forme en 1775, lorsque l'armée américaine de Richard Montgomery s'empare de Montréal puis tente – mais sans succès – d'assiéger Québec. Au printemps 1776, des détachements de l'armée américaine en retraite sont cantonnés quelque temps à Lachine. L'auberge de Hugh Heney ainsi que la maison de son voisin Louis Cuillerier sont réquisitionnées pour y loger des soldats et servir d'hôpital.

Après le retrait des Américains (1776), il n'y aura pas d'autres assauts sur le Canada, mais pendant la durée du conflit (1775-1783), des milliers de loyaux sujets du roi (Loyalistes), qui refusaient de rompre les liens avec l'Angleterre, se réfugieront en sol britannique et plusieurs seront temporairement logés dans les villages de la vallée du Saint-Laurent. Tous ces Loyalistes n'étaient pas exclusivement anglais, il y avait aussi des Allemands, des Hollandais ainsi que quelques centaines de guerriers mohawk et leurs familles alliés aux dirigeants loyalistes de New York. Sous la conduite de leur chef, John Deserontyon dit Captain John, ces familles, qui avaient vécu à Lachine toute la durée de la guerre, s'établirent ensuite dans la région de Kingston.

Peu de Loyalistes prendront souche à Lachine, mais la plupart s'y arrêteront le temps de s'embarquer vers le Haut-Canada, car la guerre terminée, le gouvernement offrira aux réfugiés de s'installer sur les terres au nord du lac Ontario et le long de l'Outaouais.

LACHINE, LOYALISTS AND UPPER CANADA

After the Seven Years' War, there was no massive British immigration to Canada and, until his death in 1779, Irish innkeeper Hugh Heney seemed to have been the only Anglophone who permanently settled in Lachine.

Everything changed when the thirteen English colonies along the Atlantic coast proclaimed their independence to form the United States of America. The war that followed had an impact all over Canada, and particularly in Lachine.

Around 1773, given the threat of an armed conflict, the British settled in Lachine at a royal military post—not a trace of which is left—where the LaSalle aqueduct is located today. The military post—measuring about three arpents wide in front along the river—had a wharf, warehouses, a storage area for explosives, military barracks and various service buildings. Such construction undertaken at a crucial moment confirmed Lachine's strategic importance, but when the Lachine Canal was built, the activities at the royal post came to an end.

The looming war broke out in 1775, when the American army of Richard Montgomery seized Montréal and then tried—but failed—to lay siege to Québec City. In the spring of 1776, detachments of the retreating American army were lodged in Lachine for a while. Hugh Heney's inn and the house of his neighbour Louis Cuillerier were requisitioned to serve as a hospital and living quarters for soldiers.

After the Americans retreated (1776), there were no other attacks on Canada; however, during the battle that was waged between 1775 and 1783, thousands of the king's loyal subjects (Loyalists), who refused to break ties with England, took refuge on British soil and a number of them were temporarily lodged in villages in the St. Lawrence Valley. All these Loyalists were not exclusively English. There were also Germans, Dutch and a few hundred Mohawk warriors and their families who were allies of the Loyalist officers in New York. Under the lead of their army captain John Deserontyon, who was known as Captain John, these families who had lived in Lachine during the war then settled in the Kingston area.

Few Loyalists put down roots in Lachine; nevertheless, most stopped over there in transit, to board a boat for Upper Canada, because once the war was over, the Government gave the refugees an opportunity to settle on lands north of Lake Ontario and along the Ottawa Valley.

N^o.16



L'église St. Andrew's et son cimetière, aujourd'hui disparu, vers 1890
Photo publiée dans The Montréal Gazette, 18 décembre 2011.
St. Andrew's church and its cemetery, no longer in
existence today (photographed circa 1890)

JOHN GRANT (VERS 1749-1817) ET LA NAVIGATION FLUVIALE

Pendant longtemps, le transport fluvial des biens (marchandises de traite et ravitaillement) en amont de Lachine avait été plus important que celui des personnes. Tout change avec l'arrivée de milliers de Loyalistes hostiles à la Révolution américaine (1775-1783). Forcés de se réfugier au Canada, ils n'ont guère d'autre choix que d'accepter les terres offertes par le gouvernement en Outaouais et sur la rive nord du lac Ontario.

Ce sont désormais des familles entières avec toutes leurs possessions – animaux de ferme compris – qu'il faut transporter sur des cours d'eau entrecoupés de rapides à bord de canots amérindiens, de radeaux manipulés à la perche ou de *batteaux*, sorte de barques à voile pouvant transporter quatre ou cinq familles. Le maître d'œuvre de ces expéditions se nomme John Grant, transporteur et affrèteur, arrivé à Lachine vers 1780.

Né vers 1749 dans une Écosse perturbée par des crises politiques, Grant avait d'abord émigré à Oswegatchie (Ogdensburg NY) où il avait mis en place un service de fret entre le lac Ontario et Lachine. Son entreprise ayant été détruite par des insurgés américains, il avait poursuivi son travail à Lachine. Son expérience des transports, doublée d'un remarquable sens de l'organisation, fera de lui le convoyeur attiré des réfugiés loyalistes, et pendant des années, Grant dominera tout le trafic fluvial vers le Haut-Saint-Laurent. En 1812, ses établissements comprenaient une cale sèche ainsi que toute la place et l'outillage nécessaire pour construire, entreposer et entretenir une flotte d'au moins 38 bateaux.

Les terres acquises par Grant à Lachine s'étendaient de la 15^e à la 20^e Avenue actuelles; par la suite, il devint propriétaire de l'auberge Heney, avec son frère Donald, d'une partie des terres de la maison Le Ber-Le Moyne. v

JOHN GRANT (CIRCA 1749-1817) AND RIVER NAVIGATION

For a long time, there was more river transportation of goods (trade merchandise and restocking supplies) upstream from Lachine than passengers. All that changed with the arrival of thousands of Loyalists hostile to the American Revolution (1775-1783). Forced to take refuge in Canada, they didn't really have any other alternative than to accept the lands offered to them, by the Ottawa Valley government, on the north shore of Lake Ontario.

From then on, it was entire families with all their possessions—farm animals included—that had to be transported by water, with rapids here and there along the way, aboard native Indians' canoes, pole-driven rafts or *batteaux*—a type of sail boat that could transport four or five families at a time. John Grant, who arrived in Lachine around 1780, operated such services involving the transportation and chartering of vessels for these expeditions.

Born around 1749 in Scotland, which was disrupted by political crises at the time, Grant had first emigrated to Oswegatchie (Ogdensburg, N.Y.), where he had set up a freight service between Ontario Lake and Lachine. After his company had been destroyed by American insurgents, he continued his operations in Lachine. His transportation experience, backed by outstanding organizational skills, made him the regular escort for Loyalist refugees, and for years, Grant dominated all river traffic toward the Upper St. Lawrence Valley. In 1812, his facilities included a dry dock as well as the whole place and equipment needed to build, store and maintain a fleet of at least 38 boats.

The land acquired by Grant in Lachine extended from present-day 15^e to 20^e Avenue. He then became the owner of Heney's Inn with his brother Donald, of part of the lands of Maison Le Ber-Le Moyne. .

N^o.17



Le boulevard Saint-Joseph à la hauteur de la 39^e Avenue, vers 1900-1910.
Au XVIII^e siècle, la famille Ducharme possédait les terres du Fort Rolland qui avaient autrefois appartenu à François Lenoir, dit Rolland, et qui s'étendaient depuis la 35^e jusqu'à vers la 40^e Avenue.

Collection de la famille Spear

JEAN-MARIE DUCHARME 1723-1807 **TRAFIQUANT DE FOURRURES ET** **HOMME POLITIQUE**

Ni la guerre de la Conquête ni celle de l'Indépendance américaine n'avaient mis fin au commerce des fourrures sur lequel reposait toujours la principale activité économique de Montréal. Sauf que le contrôle est désormais exercé par les banques londonniennes et les commerçants anglo-écossais, dont les marchands canadiens sont devenus les partenaires subalternes. Tous? Non. Certaines familles ayant une longue pratique de la traite et une grande connaissance des territoires de l'Ouest parviennent à conserver une certaine liberté de mouvement et d'opération : la famille de Joseph Ducharme, par exemple, dont le fils Jean-Marie semble avoir pris un malin plaisir à contourner règles et permis.

De Lachine, il va, pendant des années, sillonner le Midwest, traversant à sa manière, c'est-à-dire en commerçant, la guerre de Sept Ans, la révolte de Pontiac, la Révolution américaine et la guerre anglo-espagnole (1779-1783). Ducharme meurt dans sa paroisse natale à 84 ans. Tout un exploit compte-tenu de sa vie aventureuse, y compris un certain épisode un peu nébuleux où il aurait été emprisonné et sa tête mise à prix quelque part du côté de Saint-Louis, Missouri.

La reconnaissance des États-Unis d'Amérique en 1783 entraîne la formation de frontières qui ferment désormais aux Britanniques, comme aux Canadiens, les riches territoires à fourrure du sud des Grands Lacs. Tandis que les marchands anglo-écossais de Montréal se regroupent pour former la North West Company – nous y reviendrons – Ducharme, lui, se retire sur ses terres de Lachine mais trouve encore le temps de s'initier à la politique. Répondant à l'invitation de ses compatriotes, l'ancien trafiquant se fait élire comme représentant du comté de Montréal à l'Assemblée législative (1796-1800) et devient, à 73 ans, le député le plus âgé de la Chambre. Qu'il n'ait pas laissé le souvenir d'un grand législateur est bien secondaire.

Les lecteurs curieux trouveront dans le Dictionnaire biographique du Canada en ligne (<http://www.biographi.ca/fr/index.php>) quelques articles consacrés à la famille Ducharme, dont plusieurs membres jouèrent un rôle important à Lachine aux XVIII^e et XIX^e siècles.

JEAN-MARIE DUCHARME 1723-1807 **FUR TRADER AND POLITICIAN**

Neither the War of the Conquest nor the American Revolution put an end to the fur trade, which continued to be the main economic activity in Montréal. However, London banks and English-speaking Scottish merchants took control over the fur trade. They partnered with Canadian merchants, who operated under their authority. All of them? No. Some families who had been dealing in the fur trade a long while and had extensive knowledge of the Western territories managed to retain some freedom of movement and operation: the family of Joseph Ducharme, for example, whose son Jean-Marie seemed to take mischievous delight in circumventing the rules and permits.

For years, starting out from Lachine, he went up and down the Midwest, going through, in his own way—as a merchant—the Seven Year's War, Pontiac's Revolt, the American Revolution and the Anglo-Spanish War (1779-1783). Ducharme died in his native parish at the age of 84. Quite an achievement in view of his adventurous life, including a certain slightly nebulous episode where he was allegedly imprisoned and a reward was offered for his capture, somewhere near Saint-Louis, Missouri.

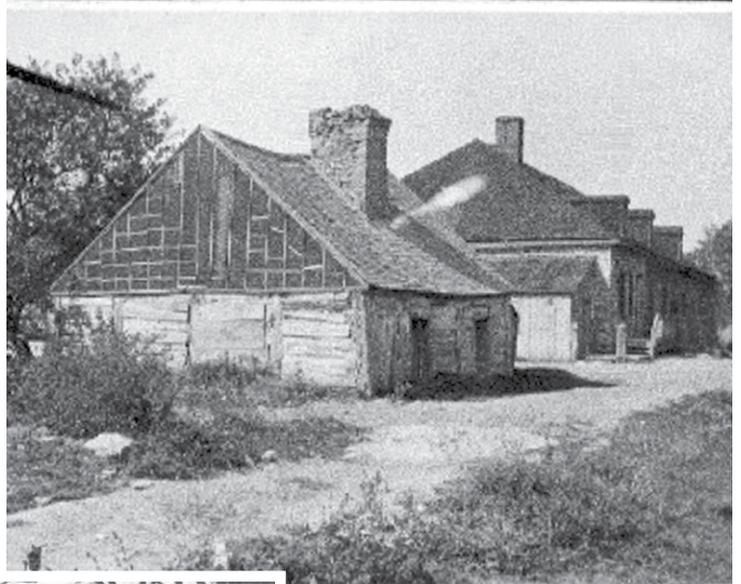
The recognition of the United States of America in 1783 resulted in the formation of borders that henceforward blocked both the British and Canadians from the rich fur territories in the southern Great Lakes area. While the English-speaking Scots from Montréal grouped together to form the North West Company—more later in this regard—Ducharme retired on his lands in Lachine, but still found time to become initiated in politics. Upon the invitation of his compatriots, the former fur trader was elected as Montréal's representative in the House of Assembly (1796-1800) and, at the age of 73, became the oldest representative in the House. The fact that he wasn't remembered as a great lawmaker is of much lesser significance.

Readers who are curious about knowing more in this regard will find a few articles devoted to the Ducharme family in the online Dictionary of Canadian Biography (<http://www.biographi.ca/en/index.php>). Several members of this family played a major role in Lachine in the 18th and 19th centuries.

N^o.18

Vers 1910, une vieille maison dite La Prairie, aujourd'hui disparue, voisinait l'ancien hangar de pierre transformé en logis pour les employés de la communauté. Photo collection particulière de la famille Spear

Around 1910, an old house called La Prairie, no longer standing today, was located next to the former stone hangar converted into housing for employees in the community. Photo from the Spear family's special collection



Le manoir Simpson, peu avant sa démolition en 1888, et le pensionnat Sainte-Anne. Photo de la collection André Gélinas, Société d'histoire de Lachine

Simpson manor, shortly before its demolition in 1888, and Sainte-Anne's boarding school. Photo from the collection of André Gélinas, Société d'histoire de Lachine

LA GUERRE DES FOURRURES DERNIERS ÉPISODES

Pendant plus d'un siècle, le commerce des fourrures avec la Grande-Bretagne avait été dominé par l'Honorable et puissante Hudson Bay Company (HBC) de Londres. Tout change avec l'apparition de la Compagnie du Nord-Ouest formée en 1783 par les marchands de fourrures anglo-écossais de Montréal. Plusieurs, à l'instar de Simon McTavish qui a épousé Marguerite Chaboillez, sont associés par mariage aux vieilles familles francophones montréalaises qui avaient perdu la prépondérance économique, mais conservé de précieux contacts avec les tribus amérindiennes de l'Ouest, pourvoyeuses de peaux et de fourrures.

C'est à Lachine qu'à chaque printemps se rassemblent les brigades de voyageurs de la Nor'West en partance vers les Grands Lacs et jusqu'au cœur des Prairies, et c'est à Lachine aussi que s'installent quelques-uns des administrateurs de la compagnie. En 1803, l'un d'eux, Alexander Taggart Gordon, y fait construire un hangar de pierre devant servir à l'entreposage des fourrures, du ravitaillement et des marchandises de traite.

La compétition entre la Nor'West et la CBH est féroce, surtout lorsque des colons britanniques s'installent à la rivière Rouge avec le support de cette dernière. Pendant que les hommes s'affrontent, la chasse s'intensifie, parfois jusqu'à l'épuisement des ressources... et les revenus commencent à baisser. Finalement, en 1821, les autorités britanniques forcent la fusion des rivaux sous le seul nom de Compagnie de la baie d'Hudson, dont le gouverneur est sir George Simpson (vers 1787-1860). Énergique et surtout très autoritaire, on le surnomme le petit empereur. Il concentre toutes les opérations de la compagnie dans l'île de Montréal et fait de Lachine son lieu de résidence, voire sa capitale.

Sa mort, en 1860, signale la fin du règne de la fourrure commencé au temps des beaux-frères associés, Charles Le Moyne et Jacques Le Ber, et de leur poste de traite devenu le Musée de Lachine.

Le domaine Simpson sera vendu aux sœurs de Sainte-Anne. Le manoir de sir George devient un pensionnat et le hangar de pierre, la première école publique pour filles – qui ne sera qu'une des transformations utilitaires que connaîtra le bâtiment avant de devenir ce Lieu historique national du Commerce-de-la-Fourrure-à-Lachine, qui nous est désormais familier.

THE FUR WAR FINAL EPISODES

For over a century, the fur trade with Great Britain had been dominated by the Honourable and powerful Hudson's Bay Company (HBC) of London. All that changed, however, with the emergence of the North West Company, established in 1783 by English-Scottish fur traders from Montréal. A number of them, like Simon McTavish whose wife was Marguerite Chaboillez, were related through marriage to the old French-speaking families from Montréal who had lost their financial supremacy but maintained invaluable contacts with the western aboriginal tribes—suppliers of animal skins and furs.

It was in Lachine that each spring, brigades of Nor'West voyageurs set out for the Great Lakes and up to the middle of the Prairies, and it was in Lachine as well that some of the company's administrators settled. In 1803, one of them—Alexander Taggart Gordon—had a stone hangar built there to store furs, supplies and trade goods.

The competition between NWC and HBC was fierce, and especially when British colonists settled along the Red River with the HBC's support. While the men battled it out, hunting escalated, sometimes until resources were depleted... and revenues began to decline. Finally, in 1821, the British authorities forced the merger of the two rival companies under the one single name of the Hudson's Bay Company, whose governor was Sir George Simpson (around 1787-1860). Energetic and, above all, very authoritarian, he was nicknamed «The Little Emperor». He focused all the company's operations on the island of Montréal and made Lachine his place of residence and indeed his headquarters.

His death in 1860 marked the end of the era when furs were all important—an era that started in the days of brother-in-law partners Charles Le Moyne and Jacques Le Ber and their trading post that later became the Lachine Museum.

The Simpson estate was sold to the Sisters of Sainte-Anne. Sir George's manor became a boarding school, and the stone hangar, the first public school for girls—which was just one of the useful conversions of this building over time, before becoming the Fur Trade at Lachine National Historic Site, which has since become a familiar historical site for us all today.

N^o.19



Henri Julien, La bataille de la Chateauguay, lithographie,
Le Journal de Dimanche, 1884

Mieux connu que l'émeute de Lachine, cet épisode de la guerre de 1812-1815 survenu en octobre 1813 a inspiré de nombreux artistes

Henri Julien, La bataille de la Chateauguay, lithograph,
Le Journal de Dimanche, 1884

Better known as the Lachine Riot than the Battle of the Chateauguay, this episode of the War of 1812-1815, which took place in October 1813, inspired many artists. .

L'ÉMEUTE DE LACHINE EN 1812

Saviez-vous qu'en juillet 1812, à Lachine, une assemblée de protestation contre la conscription dégénéra à tel point que la loi de l'émeute fut proclamée, qu'il y eut intervention de l'armée, échange de coups de feu, blessé et mort d'homme?

Cet événement, passé à l'histoire sous le nom d'émeute de Lachine, concernait en fait tout l'ouest de l'île et plus spécifiquement le district militaire de Pointe-Claire, alors que se joue le dernier acte de l'interminable conflit relatif à la souveraineté de la nation américaine, ses frontières et ses rivalités commerciales avec l'Angleterre. Un affrontement armé était si prévisible que, dès l'hiver 1812, le gouverneur du Bas-Canada, George Prevost, avait entrepris des démarches pour la conscription de miliciens de 18 à 30 ans, mesure d'autant plus nécessaire que la Grande-Bretagne, alors en lutte avec la France napoléonienne, n'était guère en mesure d'assurer pleinement la défense du Canada.

La guerre éclate le 18 juin 1812. Que se passe-t-il au juste? La loi de la milice a-t-elle été mal expliquée? Mal appliquée? Les recruteurs ont-ils fait preuve d'un zèle excessif? De jeunes recrues se cachent ou désertent, d'autres sont conduites de force au camp de Laprairie. La confusion règne pendant plusieurs jours et l'agitation partie de Pointe-Claire se propage aux paroisses voisines. Bien décidés à libérer les conscrits de Laprairie, les protestataires se rendent alors à Lachine où ils trouveront, croient-ils, les embarcations nécessaires pour traverser le fleuve. Ils devront plutôt faire face aux représentants de l'ordre et de la justice. D'où l'affrontement du 1^{er} juillet, dont le tragique dénouement valut aux émeutiers de Lachine des amendes ou des peines de un à deux ans d'emprisonnement.

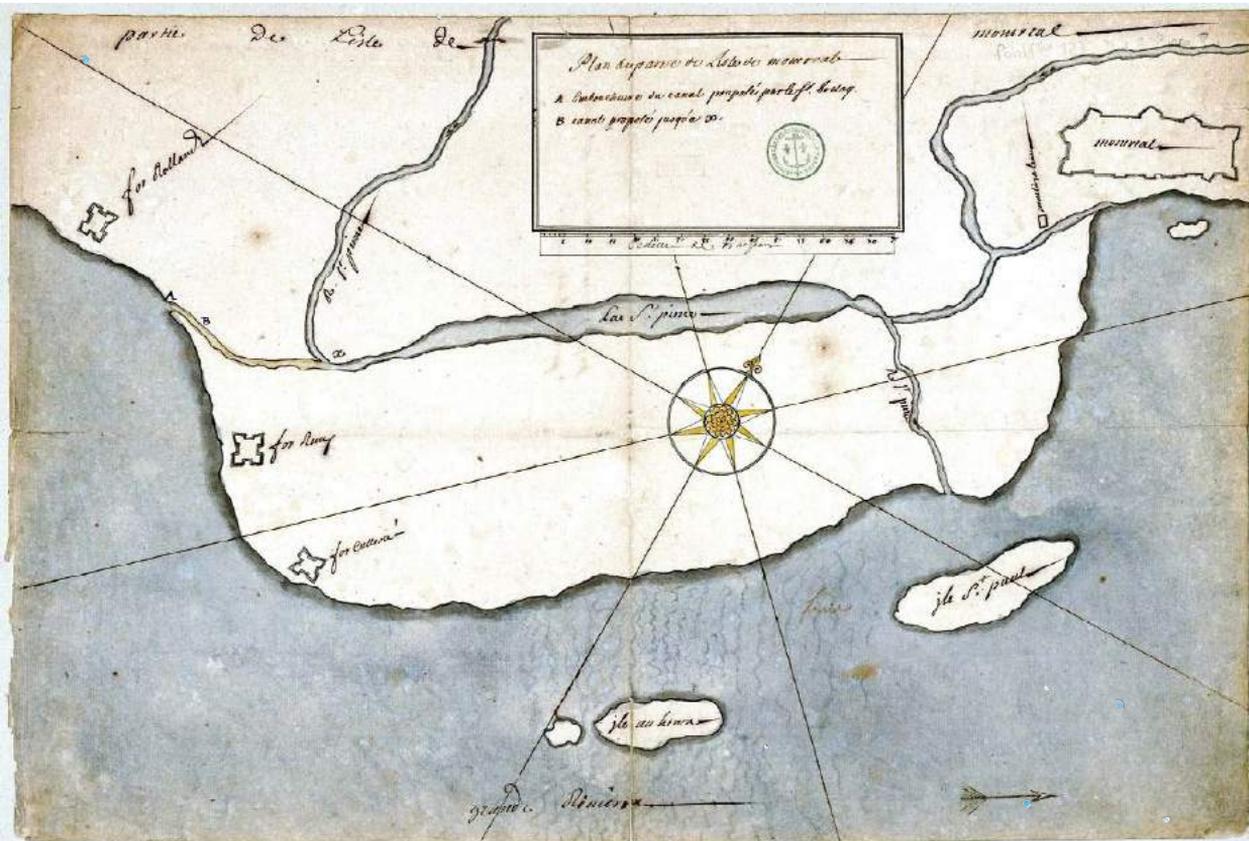
THE LACHINE RIOT IN 1812

Did you know that in July 1812, a protest rally was held in Lachine against conscription got so out of hand that the Riot Act was proclaimed, the army was called in, gunfire was exchanged and injuries and death ensued?

This event, which was recorded in history as the Lachine Riot, in fact concerned the complete western part of the island, and more specifically, the military district of Pointe Claire, where the final act of the endless conflict over the sovereignty of the American nation, its borders and its trade rivalries traders with England were played out. An armed confrontation was so much expected that in the winter of 1812, George Prevost, Governor of Lower Canada, had undertaken steps toward military conscription of 18-30-year-olds—a measure that was particularly necessary given the fact that Great Britain, which was then fighting with Napoleonic France, was hardly able to fully defend Canada.

War broke out on June 18, 1812. What actually happened? Was the Militia Act poor explained? Poorly enforced? Were the recruiters overly pushy? Young recruits went into hiding or deserted the army, others were forcibly brought to the camp in La Prairie. Confusion reigned for several days and the unrest sparked in Pointe Claire spread to nearby parishes. Strongly determined to free the members of the community who had been drafted to the army camp in La Prairie, the protesters then headed for Lachine, where they found—or believed they had found—the boats they needed to cross the river. Instead, they wound up having to face the law and order authorities, giving rise to the confrontation on July 1, with its tragic outcome for the Lachine rioters, who were fined or sent to prison for one or two years.

N^o.20



Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry
Carte d'une partie de l'isle de Montréal, 1733

À gauche, projet de canal, non réalisé, en vue de contourner le Sault Saint-Louis.
Source : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b59689175>

Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry
Map of part of the island of Montréal, 1733

On the left, the unmaterialized plan for the canal, in order to bypass Sault Saint-Louis
Source : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b59689175>

UN PROJET DE LONGUE DURÉE LE CANAL DE LACHINE (1)

... il y a trois lieues de navigation difficile, la rivière estant toute remplie de roches, à quoy on prétend qu'il est aysé de remédier en faisant un canal au dedans de l'isle au bas du lac Saint-Louis où est cituée l'habitation françoise qu'on nomme la Chine...

Description du Canada..., [rapport attribué au missionnaire sulpicien Francois de Salignac Fénelon, 1670]

Bien que le canal de Lachine ait été officiellement inauguré le 6 octobre 1825, il y avait déjà longtemps qu'on cherchait à contourner les dangereux rapides de Lachine, jadis appelés Sault Saint-Louis.

Il y avait alors, au pied de la falaise Saint-Jacques, une petite rivière du nom de Saint-Pierre, qui coulait d'ouest en est, parallèlement au fleuve. Très tôt les Sulpiciens, seigneurs de l'île de Montréal depuis 1663, virent la possibilité de prolonger son cours par un canal qui relierait Montréal au lac Saint-Louis.

De nombreux obstacles vinrent toutefois contrecarrer la réalisation de cet ambitieux projet. Ce furent d'abord les guerres coloniales anglo-iroquoises qui, dès 1689, obligèrent le supérieur des Sulpiciens, Dollier de Casson, à reporter le début des travaux. Par la suite, force fut de constater, et même avec le concours des ingénieurs de l'armée tels Gédéon de Catalogne (1700-1701) et Gaspard Chaussegros de Léry (1733), la quasi impossibilité d'attaquer le sous-sol rocheux au pic, à la pelle et à la poudre noire. De plus, l'aménagement d'un tel canal, indispensable au développement de l'île, fut jugé trop coûteux, donc déraisonnable, aux yeux des autorités françaises.

L'idée de construire un canal ne renaîtra qu'en 1815, et dans des conditions fort différentes. Assurant désormais la liaison entre la rive sud du lac Saint-Louis, le Haut-Saint-Laurent et l'Outaouais, Lachine deviendra en quelque sorte le prolongement du port de Montréal vers l'Ouest. Nous y reviendrons.

A LONG-TERM PROJECT THE LACHINE CANAL (1)

... there are three areas that are difficult to navigate, as the river is filled with rocks. It has been claimed that it is easy to resolve this problem by building a canal within the island, at the lower end of Lake Saint-Louis, where the French people live and which is called La Chine.

Description du Canada..., [report attributed to Sulpician missionary Francois de Salignac Fénelon, 1670]

Although the Lachine Canal was officially inaugurated on October 6, 1825, efforts to bypass the dangerous Lachine Rapids, formerly called Sault Saint-Louis, date back long before then.

At the time, at the foot of Saint-Jacques cliff, there was a little river named Saint-Pierre, which ran from west to east, parallel with the St. Lawrence River. From very early on, the Sulpicians, seigneurs on the island of Montréal since 1663, saw the possibility of extending its course via a canal that would link Montréal to Lake Saint-Louis.

Many obstacles nevertheless stood in the way of carrying out this ambitious project. First, the Anglo-Iroquois colonial wars which, starting in 1689, obliged the Sulpicians' superior, Dollier de Casson, to postpone the start of the work involved. Next, it had to be admitted that even with the assistance of such army engineers as Gédéon de Catalogne (1700-1701) and Gaspard Chaussegros de Léry (1733), it was almost impossible to tackle the bedrock with pickaxes, shovels and black powder. Moreover, the construction of such a canal, so indispensable to developing the island, was considered too costly, and therefore unreasonable, in the eyes of French authorities.

The idea of building a canal wasn't revived until 1815 and under very different conditions. From then on, linking the south shore of Lake St. Louis, the Upper St. Lawrence and the Ottawa Valley, Lachine would become, to some extent, the extension of the port of Montréal to the West. We will come back to this topic later...

N^o.21



Musée de Lachine, photo non datée

À partir des années 1840, ce qui subsiste du premier canal – soit de la 6^e à la 21^e Avenue – ne sert plus qu’aux besoins courants ou récréatifs de la population riveraine. Le recouvrement des berges par un revêtement de pierre entrepris dans les années 1930 a fait l’objet d’une restauration en 1978. L’entrée du Canal de Lachine à la hauteur de la 20^e Avenue

The Little Canal, around 1900

Musée de Lachine, undated photo

From the 1840s on, what remained of the first canal—from 6^e Avenue to 21^e—was no longer used for anything but the day-to-day or recreational needs of the people living along there. The stone facing covering the riverbanks, which was built in the 1930s, was subsequently restored in 1978. Lachine Canal entrance at 20^e Avenue

UN PROJET DE LONGUE DURÉE (1825-1873) LE CANAL DE LACHINE (2)

Partiellement ouvert en 1824, mais inauguré officiellement l'année suivante, le canal de Lachine est le premier d'une série d'aménagements qui allait permettre aux navires de remonter le Saint-Laurent jusqu'aux Grands Lacs, sans obstacles ni déchargements de cargaison. D'une distance de 15,5 km entre le port de Montréal et Lachine, le canal comptait sept écluses pour 14,1 m de dénivellation. La pierre utilisée provenait des carrières de Kahnawake qu'on appelait alors Caughnawaga. Ce canal n'était cependant pas très large, seules les petites embarcations, telles que canots, barges ou « batteaux » à fond plat tirés par des chevaux le long du chemin de halage pouvaient l'utiliser.

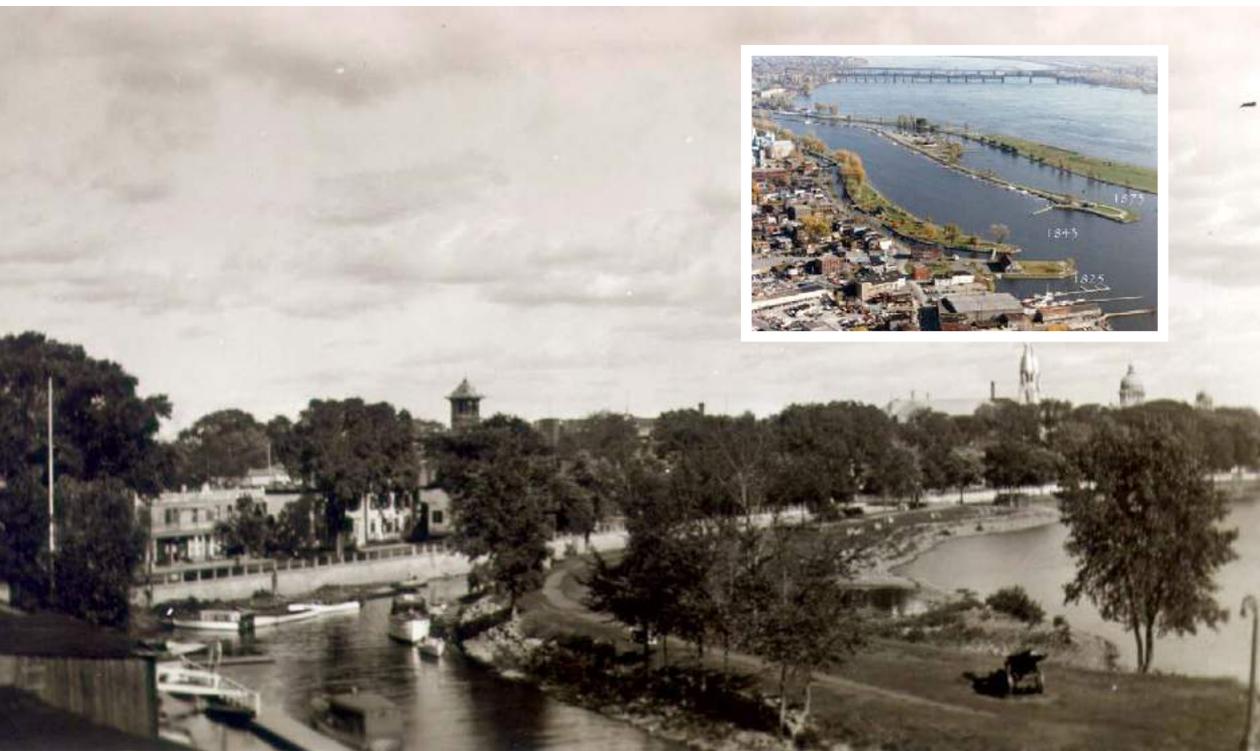
À deux reprises, en 1843 et 1873, le canal dû être réaménagé pour tenir compte de l'accroissement des passages aux écluses, des dimensions nouvelles des navires et de leur tirant d'eau. Sans oublier le développement de l'énergie hydraulique et le recours à la force motrice de la vapeur : de plus en plus les *steamers* concurrencent les voiliers, le chemin de fer traverse villes et campagne, des usines apparaissent partout où il est possible de harnacher la force de l'eau. L'essor industriel allant de pair avec le trafic fluvial, rien d'étonnant à ce que le canal de Lachine devienne le berceau de la Révolution industrielle canadienne. Montréal est alors le port le plus actif du Canada, le deuxième d'Amérique du Nord après New York.

A LONG-TERM PROJECT (1825-1873) THE LACHINE CANAL (2)

Partially open in 1824, but officially inaugurated the following year, the Lachine Canal was the first in a series of facilities that would make it possible for ships to travel up the St. Lawrence River to the Great Lakes, without any obstacles or unloading. Covering a distance of 15.5 km between the port of Montréal and Lachine, the canal had seven locks for 14.1 metres of level differences. The stone used to build the canal came from quarries in Kahnawake, which was called Caughnawaga at the time. However, this canal was not very wide—only small watercraft, such as canoes, barges or flat-bottomed batteaux hauled by horses along the towpath—could use it.

Then in 1843 and again in 1873, the canal had to be redeveloped to take into account the increase in traffic through the locks, the new dimensions of the ships and their draught. And also the development of hydraulic energy and recourse to the motive power of steam: More and more, the steamers were competing with the sailboats, the railroad crossed through cities and countrysides and factories were set up wherever water power could be harnessed. Since rapid industrial growth goes hand in hand with river traffic, it comes as no surprise that the Lachine Canal became the cradle of Canada's Industrial Revolution. Montréal was therefore the most active port in all of Canada and the second most active in all of North America, after New York.

N^o.22



L'accès au Petit Canal, secteur de la 21^e Avenue, années 1930
Société d'histoire de Lachine, fonds André-Gélinas

Rien ne reste des installations portuaires de John Grant ni des premiers accès au canal, direction est-ouest

Access to the Petit Canal, a sector of 21st Avenue, in the 1930s
Société d'histoire de Lachine, André-Gélinas collection

Nothing remains of John Grant's port facilities nor the first accesses to the canal in the east-west direction.

Musée de Lachine, photo aérienne prise vers 1986

Les dates en surimpression permettent de bien distinguer les trois étapes de construction du canal : l'entrée première de 1825, aujourd'hui celle du Petit Canal, et les deux entrées correspondant aux élargissements successifs de 1843 et de 1873.

Musée de Lachine, aerial photo taken around 1986

The superimposed dates make it possible to clearly distinguish the three construction phases of the canal: the first entrance in 1825, which today is that of the Petit Canal, and the two entrances corresponding to the successive widening operations in 1843 and 1873.

LE CANAL ET LE NOUVEAU VILLAGE

Le canal de Lachine inauguré en 1825 a complètement modifié l'histoire de la vieille paroisse de Lachine ouverte en 1676. En 1815 – donc avant l'ouverture du canal – l'arpenteur Joseph Bouchette avait écrit :

La Chine est le village le plus important de toute l'île, en ce qu'il est le centre de tout le commerce entre la haute et la basse province, aussi bien qu'avec le pays du nord-ouest, [...]. Il est composé d'environ 20 maisons habitées, outre un grand nombre de magasins qui appartiennent aux marchands ou au département indien. Un bassin sec d'une grande étendue, pour retirer les batteaux, forme une partie de l'habitation de Mr. [John] Grant. Depuis le mois de Mai jusqu'au mois de Novembre, les batteaux de Kingston et des différentes parties du Haut-Canada y arrivent et en partent continuellement, ce qui donne toujours à ce village beaucoup d'activité et d'occupation.[...] Dans les batteaux des marchands, la cargaison, en remontant, est un assortiment général de marchandises, en échange desquelles ils rapportent de la farine, du froment, des provisions salées, de la potasse, de la voidasse et des pelleteries.

Ce village d'une vingtaine de maisons dont parle Bouchette occupait l'emplacement de l'ancien Fort Rémy (aujourd'hui parc archéologique des Saints-Anges). Or le tracé du canal, depuis l'accès ouest jusqu'à la première écluse (aujourd'hui de la 21^e à la 6^e Avenue) se rapprochait plutôt des importantes installations portuaires de « Mr. Grant » mentionnées par Bouchette. Résultat, les activités économiques liées au transport des marchandises (pour ne rien dire des auberges) se déplacèrent peu à peu le long du canal et amenèrent la formation d'un nouveau village connu sous le nom de Lachine Locks (ou Écluses).

THE CANAL AND THE NEW VILLAGE

The Lachine Canal, inaugurated in 1825, completely changed the history of the former parish of Lachine, established in 1676. In 1815—and therefore before the canal was opened—surveyor Joseph Bouchette wrote :

La Chine is the largest village on the whole island, in that it is the centre of all trade between the upper and lower province and also with the northwest region, [...]. It consists of approximately 20 inhabited homes, in addition to a large number of stores that belong to merchants or to the Indian Department. A vast, dry dock, to take the flat-bottomed boats (batteaux) out of the water, forms part of the dwelling of Mr. [John] Grant. From May to November, the batteaux from Kingston and the various parts of Upper Canada constantly arrive and depart from here, always giving this village a lot of activity and occupation. [...] In the merchants' batteaux, the loads transported upstream are a general assortment of merchandise, in exchange for which they bring back flour, wheat, salty provisions, potash, voidasse (alkaline salt used for dying) and pelts.

This village, with its twenty or so houses referred to by Bouchette, was located at the site of former Fort Rémy (today, parc archéologique des Saints-Anges). As for the canal route from the west access to the first lock (today, from 21^e to 6^e avenues), it was closer, instead, to the major port facilities of Mr. Grant, mentioned by Bouchette. As a result, the economic activities related to the transportation of goods (to say nothing of the inns) gradually moved along the canal and gave rise to the formation of a new village known as Lachine Locks (or Écluses, in French).

N^o.23



Le Corsican dans les rapides de Lachine
Musée de Lachine
The Corsican on the Lachine Rapids
Musée de Lachine

À TOUTE VAPEUR!

Pendant que le canal de Lachine était en construction, voici ce qu'on a pu lire dans le Montreal Gazette un certain jour de mai 1821 :

The Steamboat Perserverance intended to ply between La Chine and Point Fortune, on the Outtawas River [Outaouais / Ottawa River] or St. Andrews on the north-river, made her first trip last week, and by means of a cable and anchor passed the difficult rapid of St. Anns in less than twenty minutes.

«Le navire à vapeur Perseverance, destiné à relier La Chine et Point Fortune sur la rivière Outtawas, ou St. Andrews sur la rivière du Nord, a effectué son premier voyage la semaine dernière, et par le moyen d'un câble et d'une ancre, put franchir les difficiles rapides de Sainte-Anne en moins de vingt minutes» (notre traduction).

Ce que l'article ne dit pas, c'est que le Perseverance, un navire qui mesurait 80 pieds de long, avait été construit ici même à Lachine. Son lancement, le 9 mai 1821, fut prétexte à de grandes célébrations (bien arrosées, à ce qu'il paraît) réunissant Anglais, Français, Écossais, Irlandais de Lachine et Mohawks de Kahnawake.

Des navires actionnés à la vapeur, qui ne dépendent plus des voiles, du vent ou de la rame, en voilà toute une nouveauté! Mais la vapeur n'a pas encore dit son dernier mot, et le chemin de fer s'en vient...

Les navigateurs ayant vite appris à maîtriser les navires à vapeur n'hésiteront pas à se risquer dans les rapides de Lachine. Sauter les rapides deviendra une activité fort populaire.

FULL STEAM AHEAD!

While the Lachine Canal was being built, here is what you could read in the Montreal Gazette on a certain day in May 1821:

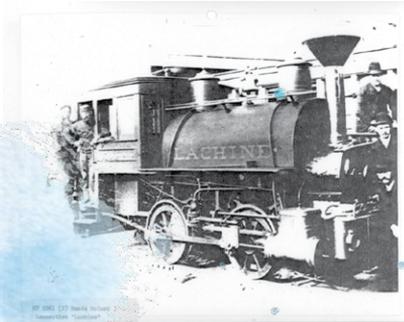
«The Steamboat Perserverance [sic] intended to ply between La Chine and Point Fortune, on the Outtawas River [Outaouais / Ottawa River] or St. Andrews on the north-river, made her first trip last week, and by means of a cable and anchor passed the difficult rapid of St. Anns in less than twenty minutes.»

What the article doesn't say, however, is that the Perseverance, a ship measuring 80 feet long, had been built right here in Lachine. Its maiden voyage on May 9, 1821 prompted great celebrations (apparently with lots of «liquid spirits») among the English, French, Scottish and Irish in Lachine who joined in as well as the Mohawks of Kahnawake.

Steamboats—which no longer depended on sails, wind and oars—that was quite a novelty! And their operations were still going strong when, lo and behold, the railway arrived on the scene...

The navigators who had quickly learned to master steamboats didn't hesitate to risk their lives on the Lachine Rapids. In fact, «descending the rapids» became a very popular activity.

N^o.24



CHEMIN DE FER ET TRAVERSISERS

Au XIX^e siècle, Montréal – et par extension le port de Lachine – est au cœur des communications et du commerce avec les Grands Lacs et tout le centre de l'Amérique du Nord. Non sans difficultés toutefois, car si la canalisation du Haut-Saint-Laurent permet désormais de contourner certains obstacles tels les rapides, le problème des glaces qui immobilisent les cours d'eau des mois durant reste entier. Le recours à la force motrice de la vapeur, déjà utilisée pour les *steamers* ainsi que par bien des manufactures, va révolutionner les transports en les rendant possible à longueur d'année, avec la locomotive sur rails et le chemin de fer.

C'est le 19 novembre 1847 qu'entre en service le premier train du Montreal & Lachine Railroad. Long d'une douzaine de kilomètres, le tracé de la ligne ferroviaire part de la gare Bonaventure puis longe le canal de Lachine pour aboutir sur le site des anciens établissements de John Grant, à l'entrée du Petit Canal (21^e Avenue). Le service ferroviaire comprend six départs par jours et le trajet dure... une vingtaine de minutes.

Cette première gare de Lachine est située à proximité du quai d'où partait alors le traversier reliant Lachine à Caughnawaga (Kahnawake), une étape importante sur la route de New York.

Dès le début des années 1850, la ligne ferroviaire est prolongée vers l'ouest et un nouveau quai est construit et aménagé pour y accueillir un traversier-rail des plus modernes. Baptisé L'Iroquois, ce bateau-passeur de 200 pieds de long, le premier du genre au Canada (1853) et probablement en Amérique du Nord, pouvait transporter une locomotive et trois wagons. Une fois traversé le fleuve, le train n'avait plus qu'à rejoindre la ligne La Prairie–Saint-Jean qui conduit à New York. Ce pittoresque service sera discontinué en 1880.

RAILWAY AND FERRYBOATS

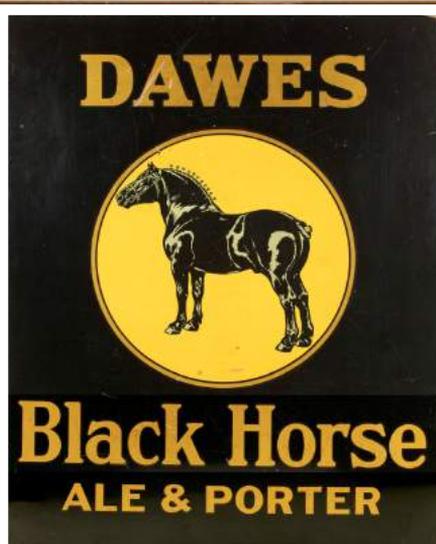
In the 19th century, Montréal—and by extension, the port of Lachine—was the hub of communications and trade, with the Great Lakes and all of the central part of North America. Not without difficulties, however, because while the canalization of the Upper St. Lawrence made it possible, henceforward, to skirt round certain obstacles, such as the Rapids, the ice problem that brought the water courses to a standstill for months on end was not resolved at all. Recourse to steam propulsion, already used for steamers and many factories, revolutionized modes of transportation by enabling them to operate all year long, with the locomotive on rails and the railroad.

It was on November 19, 1847 that the first train made its début from Montreal & Lachine Railroad. Some twelve kilometres long, the railway line started at Bonaventure station, then ran along the Lachine Canal and ended at the site of John Grant's former establishments, at the entrance to the Petit Canal (21^e Avenue). The rail service offered six departures per day and the trip took... some twenty minutes in all.

This first train station in Lachine was located near the dock from where the ferryboat connected Lachine to Caughnawaga (Kahnawake) in those days—a major leg on the journey to New York.

Starting in the early 1850s, the railway line was extended westward and a new dock was built and set up to accommodate a very modern railroad ferry. Dubbed the L'Iroquois, this 200-foot-long ferry—the first of its kind in Canada (1853) and probably in all of North America—could transport a locomotive and three cars. Once it crossed the river, the train, from then on, had only to reach the La Prairie–Saint-Jean line that went to New York. This picturesque service was discontinued in 1880.

N^o.25



Collection du Musée de Lachine, RG-1999-478 et RG-1999-195
Collection of the Musée de Lachine, RG-1999-478 and RG-1999-195

Collection du Musée de Lachine, RG-1999-478
Collection of the Musée de Lachine, RG-1999-478

IL ÉTAIT UNE FOIS UN CHEVAL NOIR

Les Britanniques installés au Canada après 1760 étaient déçus de ne pas retrouver ici le goût familier de leur bière nationale. Comme les bières importées coûtaient cher, des immigrants anglais tel John Molson se lanceront dans la fabrication de bières locales brassées au goût de leurs compatriotes.

L'un d'eux, un fermier doublé d'un maître-brasseur du nom de Thomas Dawes (1785-1863), choisit de s'installer sur les bords du lac Saint-Louis. Lachine n'est encore qu'une paroisse rurale dont l'économie repose sur l'agriculture, le transport des fourrures et la navigation fluviale. Toutefois, l'ouverture du canal de Lachine (1825) laisse présager un essor qui selon Dawes, pourrait surpasser celui de Montréal.

On a longtemps confondu l'arrivée de Thomas Dawes à Montréal, vers 1810, avec l'ouverture de sa brasserie lachinoise, mais de récentes recherches l'ont confirmé, c'est en 1826 que Dawes acquiert les terres situées entre la 26^e et la 29^e Avenue actuelles. Sous la gouverne des fils Dawes, notamment James Powley (1818-1879) et Thomas Amos (1829-1908), la brasserie artisanale du patriarche Thomas devient une industrie véritablement moderne et la première du genre au Canada, tout en demeurant, pendant quatre générations, une entreprise lachinoise strictement familiale.

Partant du principe que ce qui est bon pour leur brasserie l'est aussi pour Lachine, les Dawes interviennent sur tous les fronts: affaires municipales, transport fluvial et ferroviaire, téléphone, télégraphe, tramway, activités philanthropiques et sportives. Preuve de la place qu'occupe la « Dawes » dans l'économie de Lachine, en 1853, la ligne ferroviaire, le quai ainsi que la traverse sont réaménagés plus à l'ouest, de manière à desservir la brasserie.

Jusqu'en 1922, l'entreprise demeurera profondément ancrée dans la collectivité. Une bonne partie des terres locales sont consacrées à la culture de l'orge et du houblon et dans les pâturages on peut voir les nombreux percherons noirs utilisés pour le transport des barriques de bière, ceux-là mêmes qui sont à l'origine de la célèbre bière Black Horse.

**ONCE UPON A TIME THERE WAS
A BLACK HORSE**

The British who settled in Canada after 1760 were disappointed not to find here the familiar taste of their national beer. As imported beer was expensive, English immigrants like John Molson embarked on a venture to make local beers brewed to the taste of their compatriots.

One of them, a farmer by the name of Thomas Dawes (1785-1863), who worked double-duty as a master brewer, chose to locate along lac Saint-Louis. Lachine was still only a rural parish, where the economy was based on agriculture, transportation for the fur trade and river navigation. However, the opening of the Lachine Canal in 1825 led to expectations of growth which, in Dawes' opinion, could surpass that of Montréal.

Thomas Dawes' arrival in Montréal around 1810 has long been confused with the opening of his brewery in Lachine; however, recent research findings have confirmed that it was in 1826 that Dawes purchased the lands located between present-day 26^e and 29^e avenues. Under the direction of Dawes' sons, and in particular, James Powley (1818-1879) and Thomas Amos (1829-1908), patriarch Thomas' brew pub became a truly modern industry and the first of its kind in all of Canada, while remaining a strictly family, Lachine business for four generations.

Based on the principle that what is good for their brewery is also good for Lachine, the Dawes became involved on all fronts: municipal affairs, river and rail transport, telephone, telegraph, street car system, philanthropic and sports activities. As proof of the place occupied by the Dawes family in Lachine's economy, the railway line, wharf and crossing were rebuilt, in 1853, more to the west, so as to serve the brewery.

Until 1922, the company remained deeply rooted in the community. A good part of the local lands were devoted to growing barley and hops, and in the pastures, the many black horses could be seen—those Percheron horses that would transport the beer barrels used for that famous Black Horse beer.

N^o.26



Stoney Point, vue aérienne
SHL, fonds Pierre Giroux

Jusqu'aux années 1940-1950, Stoney Point conserve encore des traces du paysage rural d'autrefois.

Stoney Point, aerial view
SHL, fonds Pierre Giroux

Up until 1940-1950, Stoney Point still had traces of the rural landscape of days gone by.

LA NAISSANCE DU SYSTÈME MUNICIPAL

Au temps de la Nouvelle-France, il n'existait pas d'administration municipale proprement dite. L'intendant gérait les affaires civiles et le grand voyer s'occupait de la voirie. Dans chaque paroisse, un capitaine de milice était choisi parmi les habitants les plus respectables pour veiller au bon ordre ainsi qu'à l'application des édits de l'intendant. Aux premiers temps du Régime britannique, les structures existantes ne furent guère modifiées. Annonceur de progrès technologique, d'expansion économique et de croissance urbaine, le XIX^e siècle exigera toutefois de nouveaux cadres législatifs et administratifs.

Entre 1840 et 1850, divers modèles sont proposés, mis à l'essai et surtout critiqués. Une nécessité s'impose, celle de marquer une nette distinction entre les terres agricoles et les villes ou villages définis en fonction du nombre des habitants et de leurs activités. Telle qu'établie en 1845, la paroisse municipale de Lachine est un vaste territoire qui donnera naissance au village (1848) puis à la Ville de Lachine ainsi qu'aux municipalités de Dorval (1892), de Saint-Pierre (1893) et de LaSalle (1912).

Comprimé entre le fleuve et le chemin à rail inauguré l'année précédente, le village de 1848 s'étend des terres d'Edward Wilgress à celles d'Andrew Leishman ou, sur une carte moderne, du Musée de Lachine au quai de la 34^e Avenue.

Moins de 25 ans plus tard, le 24 décembre 1872, le village devient ville,

«Attendu que les dispositions du code municipal ne rencontrent pas les besoins actuels du village de Lachine, et qu'il est devenu nécessaire de pourvoir à de plus amples dispositions pour le règlement intérieur du village, et attendu que les habitants du dit village désirent qu'il soit érigé en ville...»

Si la limite Est demeure la même que celle du village, celle de l'Ouest est étendue jusqu'aux terrains d'Alfred Brown et d'André Latour, autrement dit jusqu'à Stoney Point.

BIRTH OF THE MUNICIPAL SYSTEM

In the days of New France, there was no actual municipal administration. The intendant (district administrator) managed civil matters and the grand voyer (chief superintendent) looked after the road system. In each parish, a militia captain was chosen from among the most respectable inhabitants, in order to ensure that good order was maintained and that the intendant's edicts were obeyed. In the early days of the British regime, the existing structures were barely modified. Ushering in technological progress, economic expansion and urban growth, the 19th century would nevertheless require new legislative and administrative frameworks.

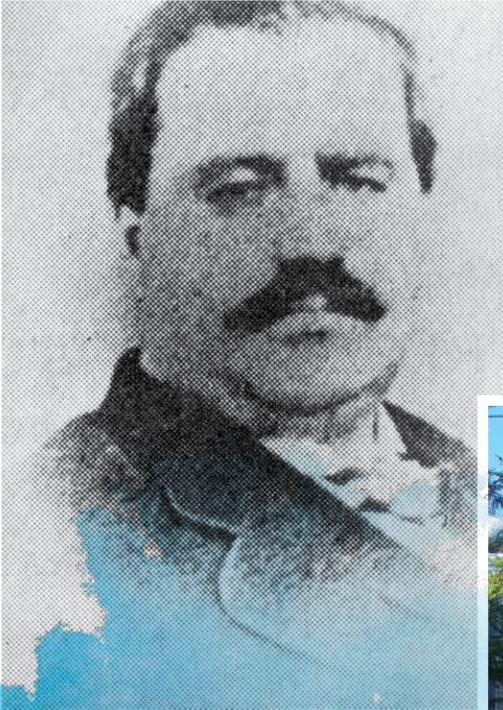
Between 1840 and 1850, various models were proposed, tested and, above all, criticized. One necessity became essential: making a clear distinction between farming lands and cities or villages defined on the basis of the number of inhabitants and their activities. As established in 1845, the municipal parish of Lachine was a vast territory that would give birth to the village (1848) and then the city of Lachine as well as to the municipalities of Dorval (1892), Saint-Pierre (1893) and LaSalle (1912).

Squeezed between the river and the chemin à rail (rail road) inaugurated the previous year, the village of 1848 extended from the lands of Edward Wilgress to those of Andrew Leishman or, on a modern map, from the Musée de Lachine to the pier on 34^e Avenue.

Less than 25 years later, on December 24, 1872, the village became a city:

«Whereas the provisions of the municipal code do not meet present-day needs of the village of Lachine, and whereas it has become necessary to provide for more ample provisions for the by-laws of the village, and whereas the inhabitants of this village want it to become established as a city...»

While its eastern boundaries remain the same as those of the village, the western ones were extended to the lands of Alfred Brown and André Latour, or in other words, up to Stoney Point.



Le notaire Joseph Dubreuil, premier recenseur (1851-1852) et maire de Lachine (1866-1868)
Société d'histoire de Lachine

St. Stephen's Anglican Church
La première (1831) et la plus ancienne des églises
construites le long du Petit canal de Lachine.
Société d'histoire de Lachine



Notary Joseph Dubreuil, first census taker (1851-1852) and Mayor of Lachine (1866-1868)
Société d'histoire de Lachine

St. Stephen's Anglican Church
The first (1831) and oldest of the churches built
along the Petit canal de Lachine
Société d'histoire de Lachine

LE RECENSEMENT DE 1851

C'est le 30 août 1851 que le Parlement adopte une loi demandant qu'un recensement complet de la population canadienne soit fait tous les dix ans. À Lachine, le responsable est le notaire Joseph Dubreuil, plus tard maire de 1866 à 1868.

Ce recensement met en lumière ces deux entités distinctes : le village et la paroisse dite municipale, qui définissent désormais la réalité lachinoise. Rappelons que le village, c'est le noyau urbain appelé à devenir la Ville de Lachine, tandis que la paroisse, c'est l'encadrement rural qui enveloppera longtemps le village avant de se redéployer en villes autonomes, Dorval et LaSalle.

La paroisse compte 1 090 habitants et 157 maisons, relativement distantes les unes des autres. Parmi les chefs de famille dont le statut est spécifiquement identifié, on compte 53 cultivateurs, cinq rentiers et quatre *yeomen* (francs tenanciers dont les terres sont libres de droits seigneuriaux), un aubergiste, six charpentiers, un charretier, trois cordonniers, quatre forgerons, un marchand de bois, deux menuisiers.

Avec ses 624 arpents de terre en culture, ses 113 chevaux et ses 31 moutons, le village garde encore des allures de campagne. Les activités sont toutefois plus diversifiées : il y a deux écoles (nous y reviendrons), un marché aux viandes et deux pesées publiques, un phare, un terminus ferroviaire, des guérites pour les barrières à péage, des cabanes pour les éclusiers, un bureau de poste, les établissements de la Dawes Brewery, six auberges, trois hôtels et neuf tavernes, trois magasins généraux, neuf épicerie, deux boulangeries, trois boutiques de forge, une boutique de charron et un charpentier.

... Mais qu'en est-il des églises? Alors que la communauté protestante est desservie par les églises St. Stephen's et St. Andrew's, sises au cœur du village, nulle mention n'est faite de l'église des Saints-Anges, peu à peu délaissée pour le village né avec le canal. Le notaire Dubreuil a bien relevé la présence d'un ministre du culte (curé Antoine Duranceau) dans la paroisse, mais passe sous silence l'existence de l'église de pierre consacrée aux Saints-Anges depuis 1703. Pourquoi?

THE CENSUS OF 1851

It was on August 30, 1851 that Parliament adopted a law requiring that a complete census of the Canadian population be taken every ten years. In Lachine, the person in charge of doing so was notary Joseph Dubreuil, who later became Mayor (1866 – 1868).

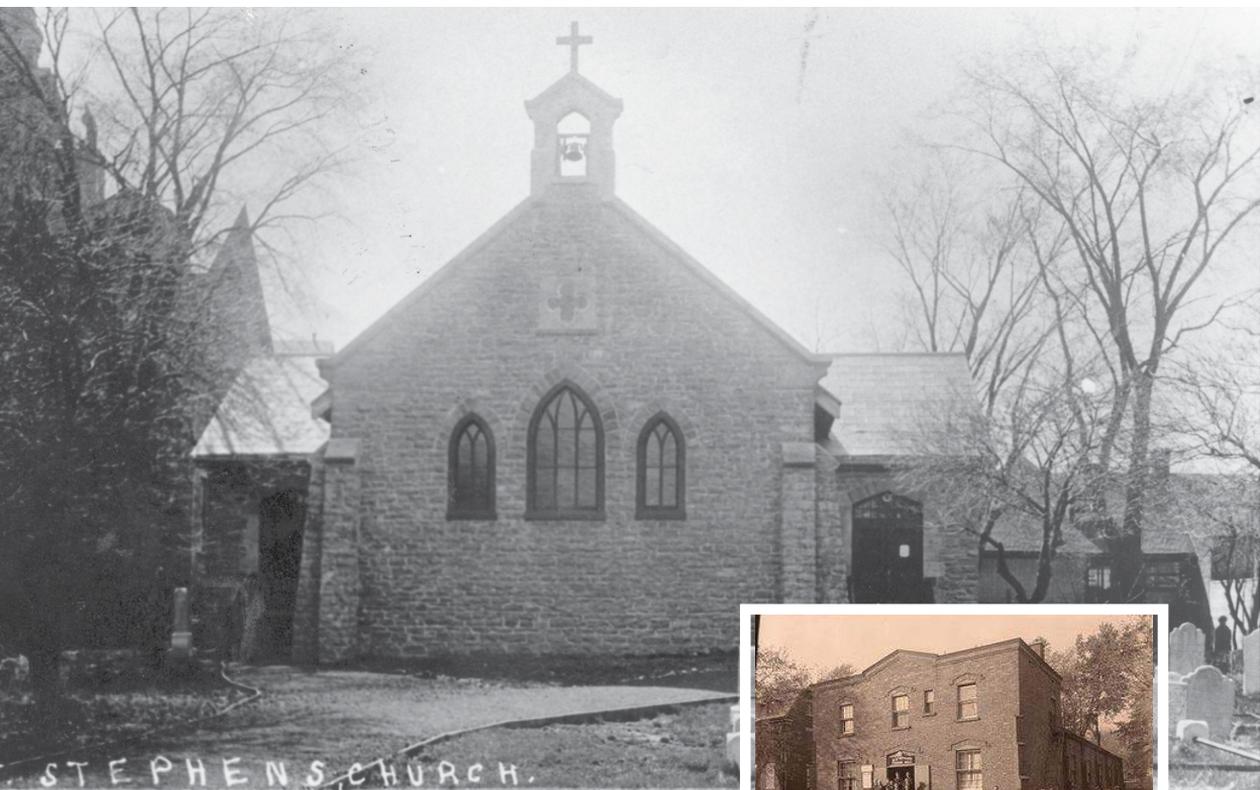
This census brought to light these two distinct entities: the village and the so-called municipal parish, which from then on defined reality in Lachine. As it may be recalled, the village was the urban core, destined to become the City of Lachine, while the parish was the rural framework that would long surround the village before being transformed into the independent cities of Dorval and LaSalle.

The parish had 1,090 residents and 157 houses, relatively distant from one another. Among the heads of households whose status was specifically identified, there were 53 cultivators, five pensioners and four yeomen (freeholders whose lands were exempt from seigniorial rights), an innkeeper, six carpenters, a carter, three shoemakers, four blacksmiths, a lumber man and two cabinet-makers.

With its 624 arpents of cultivated land, its 113 horses and its 31 sheep, the village still had a rural look. The activities were nevertheless more diversified: there were two schools (we will discuss these later), a meat market and two public weigh stations, a lighthouse, a railway terminal, gate houses for the tollgates, huts for the lockmasters, a post office, buildings operated by Dawes Brewery, six inns, three hotels and nine taverns, three general stores, nine grocery stores, two bakeries, three blacksmith shops, one cartwright shop and a carpenter.

... But what about the churches? While the Protestant community was served by St. Stephen's and St. Andrew's churches, located in the heart of the village, no mention was made of Saints-Anges church, gradually abandoned for the village created with the canal. Notary Dubreuil accurately recorded the presence of a minister in the parish (parish priest Antoine Duranceau), but the existence of the stone church devoted to Saints-Anges since 1703 was passed over in silence. Why?

N^o.28



L'église St-Stephen's et son cimetière) carte postale non datée - SHL).
St-Stephen's Hall, ou salle paroissiale, autrefois réservée aux classes religieuses le dimanche ainsi qu'aux activités sociales.

St. Stephen's church and its cemetery (undated postcard) (SHL).
St. Stephen's Hall, or parish hall, formerly reserved for religious classes on Sunday as well as for social activities.



LA PAROISSE ST-STEPHEN'S

La paroisse de St-Stephen's fut fondée en 1822 par le révérend Brooke Bridges Stevens (1787-1834). Cet homme d'église, d'abord aumônier de la garnison du fort de l'île Sainte-Hélène, fut aussi connu comme écrivain, journaliste et prédicateur réputé. Décédé en 1834, il fut inhumé le 16 mai à Lachine dans la paroisse qu'il avait fondée.

Cette paroisse, d'abord établie en 1822 comme desserte à l'intention des Irlandais anglicans qui travaillaient à la construction du canal, devait aussi servir la communauté anglicane de l'ouest de l'île comprenant des militaires, des commerçants, des marchands de fourrure, des cultivateurs ainsi qu'un bon nombre d'ouvriers irlandais.

Une petite église de pierre fut érigée en 1831 sur les terres de la famille Gordon dont le père, William, décédé en 1806, était cet ancien commis puis actionnaire de la Compagnie du Nord-Ouest. Il avait, en 1803, fait construire un hangar de pierre qui, un temps, fut utilisé pour les services religieux. Le 10 juin 1831, son fils, aussi appelé William, fit don à la Congrégation protestante épiscopale (Protestant Episcopal Congregation) de Lachine d'un terrain de 30 873 pieds carrés (un quart d'arpent de terre), situé à l'arrière de la maison familiale, sur lequel furent construits l'église et le cimetière.

En 1833, les héritiers de Gordon vendent leurs terres à sir George Simpson, directeur de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Personne ne pouvait se douter qu'une trentaine d'années plus tard, une partie de ces terres passerait entre les mains des sœurs de Sainte-Anne et que la petite église de pierre voisinerait un jour l'imposant Collège Sainte-Anne.

En 1927, en proie à des difficultés financières, la Congrégation souhaite vendre l'église St-Stephen's et son cimetière. À la surprise générale, les avocats découvrirent dans le contrat de donation du terrain une clause d'utilisation stipulant qu'une église était le seul genre de bâtiment pouvant y être érigé.

ST. STEPHEN'S PARISH

St. Stephen's Parish was established in 1822 by Reverend Brooke Bridges Stevens (1787-1834). This man of the Church, first a chaplain of the garrison of Fort de l'île Sainte-Hélène, was also known as a writer, journalist and renowned preacher. He died in 1834 and was buried in Lachine on May 16, in the parish that he had founded.

This parish, first established in 1822 as a «cure» (a curate's district) for the Anglican Irish who worked on building the canal, was also intended to serve the Anglican community west of the island and consisting of the military, fur traders, farmers and many Irish workers.

A little stone church was built in 1831 on the lands owned by the Gordon family, whose father William, who died in 1806, was that former clerk and then shareholder of the North West Company. In 1803, he had built a stone hangar which was used for religious services for a while. On June 10, 1831, his son—also named William—made a donation to the Protestant Episcopal Congregation in Lachine of a piece of land 30,873 square feet in area (a quarter of an arpent of land) located behind the family home on which the church and cemetery were built.

In 1833, Gordon's heirs sold their lands to Sir George Simpson, director of the Hudson's Bay Company. No one could have guessed that some thirty years later, part of these lands would pass into the hands of the Sisters of St. Anne and that the little stone church would one day stand next to the imposing Collège Sainte-Anne.

In 1927, plagued by financial problems, the Congregation wanted to sell St. Stephen's Church and its cemetery. Much to everyone's surprise, the lawyers discovered in the contract to donate the land, a user clause stipulating that a church was the only type of building that could be constructed there.

N^o.29



La coupe de la glace sur le fleuve (SHL, fonds André Gélinas)

Les réfrigérateurs domestiques n'existent pas encore. En 1910, le Conseil municipal crée une Commission d'hygiène chargée, entre autres, de déterminer la salubrité des emplacements destinés à la récolte hivernale de la glace. Cette activité se poursuivra jusque dans les années 1950.

Le poste de péage Lachine-Dorval (SHL, fonds André Gélinas)

Les sommes perçues par l'établissement de postes de péage servent à l'entretien des routes, mais aucun règlement municipal ne peut contrer les inondations printanières.

Ice-cutting on the river (SHL, fonds André Gélinas)

Household refrigerators didn't yet exist. In 1910, City Council created a sanitation committee with various responsibilities such as determining the best locations—from a food safety point of view—for collecting ice in winter. Such operations continued until the 1950s.

The Lachine-Dorval toll booth (SHL, fonds André Gélinas)

The money collected in setting up toll booths was

DU VILLAGE À LA VILLE

Le 24 décembre 1872, à la demande des citoyens, l'Assemblée législative sanctionne l'Acte *pour incorporer la Ville de Lachine*

Les limites de cette ville, qui ne sont pas encore celles du Lachine que nous connaissons plus tard, vont du quartier des Écluses, à l'est, jusqu'aux terres dites de Stoney Point (aujourd'hui 45^e Avenue) à l'ouest. On l'aura compris, la sécurité, l'hygiène, le logement, l'approvisionnement ne se présentent pas de la même façon à la ville qu'à la campagne où chaque famille dispose d'un vaste terrain, se nourrit de ses propres produits et peut compter, en cas de besoin, sur ses proches et son entourage immédiat.

Le mandat que se donne le conseil municipal de la Ville de Lachine offre un bon aperçu de la complexité des problèmes que pose l'habitat urbain :

- le maintien de la paix et de la sécurité publique;
- la nomination des inspecteurs de voirie chargés de l'entretien des voies publiques, des fossés, ponts, clôtures, trottoirs, etc;
- l'évaluation foncière et le pouvoir de prélever des taxes et d'en gérer les revenus;
- la réglementation du commerce local;
- l'observance des lois de l'hygiène;
- les espaces et les services publics (rues, parcs, égouts, aqueduc, etc.).

FROM THE VILLAGE TO THE CITY

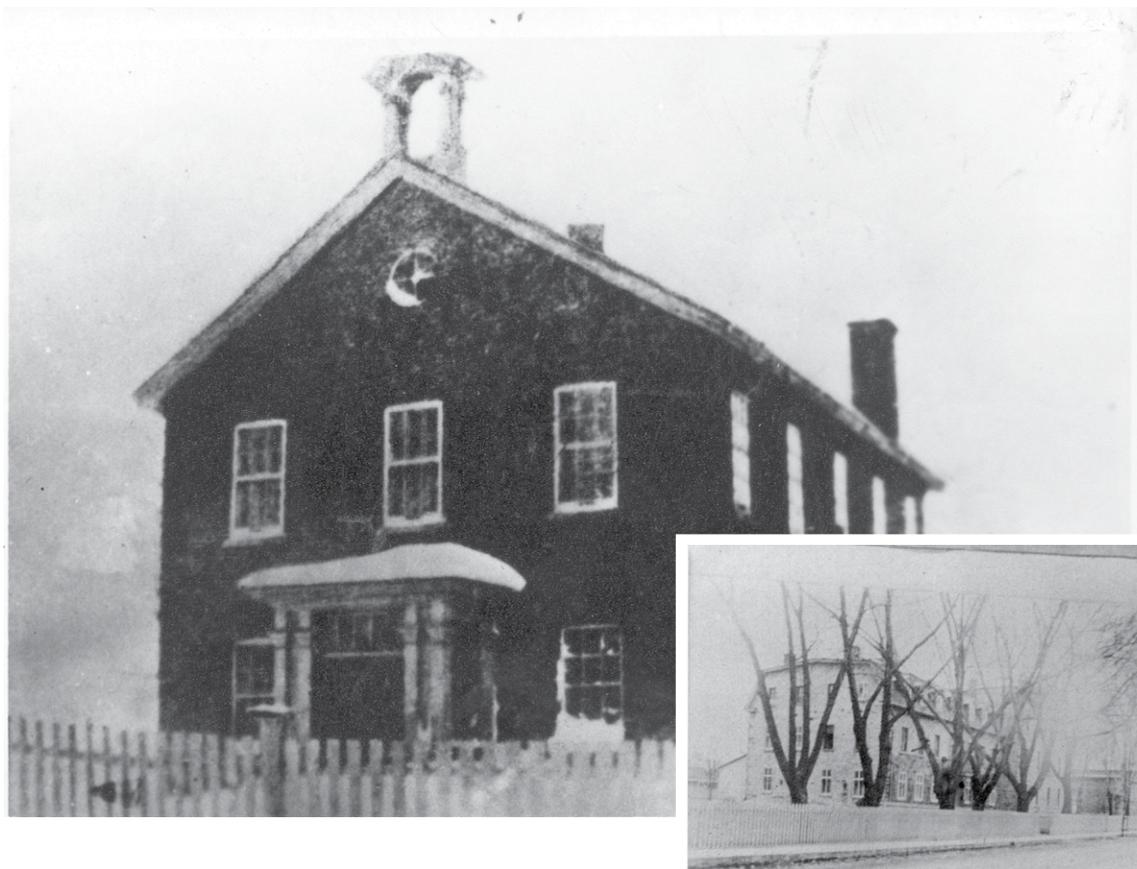
On December 24, 1872, at residents' request, the Legislative Assembly approved *the Act to incorporate the city of Lachine*.

The boundaries of this city, which were not yet those of Lachine as we would know them later on, extended eastward to the Écluses sector and up to the lands called Stoney Point (today, 45^e Avenue), to the west. As it may be well understood, safety, sanitation, housing and supplies were not the same in the city as in the country, where each family had vast grounds, nourished themselves from their own produce and could count, if need be, on their loved ones and immediate friends and relatives.

The responsibilities assumed by Lachine's City Council provide a good overview of the complexity of urban living problems:

- keeping the peace and maintaining public safety
- appointing road inspectors in charge of maintaining public roadways, ditches, bridges, fences, sidewalks, etc.
- property assessment and the power to levy taxes and manage revenues
- regulating local business
- complying with the rules of hygiene
- public spaces and services (streets, parks, sewage and water supply systems, etc.).

N^o.30



École royale, aussi dite Grammar ou Locks School, près des écluses, vers 1894-1898
Construit vers 1860, ce bâtiment de brique remplaçait une première école en bois, érigée en 1810.
Musée de Lachine

L'École Modèle (1875-1915)
Mixte et d'abord installée sur la 18^e Avenue (aucune image), l'École Modèle fut reconstruite sur la 15^e Avenue et affectée aux seuls garçons, avant de devenir l'Académie Piché.

École royale, also called Grammar or Locks School, near the locks, around 1894-1898
Built around 1860, this brick building replaced the first school, made out of wood and constructed in 1810.
Musée de Lachine

L'École Modèle (1875-1915)
Mixed and initially set up on 18^e Avenue (no picture), the École Modèle (model school) was rebuilt on 15^e Avenue and used only for boys, before becoming Académie Piché.
SHL, fonds André Gélinas

LES ANCIENNES ÉCOLES DU VIEUX-LACHINE (1)

Fin XVIII^e siècle, les autorités constatent le manque d'écoles, tant françaises qu'anglaises. L'évêque de Québec, Mgr Jean-François Hubert, écrit (18 juin 1789) :

«La rudesse du climat de ce pays, la dispersion des maisons dans la plupart de nos campagnes, la difficulté pour les enfants d'une paroisse de se réunir tous dans un même lieu, surtout en hiver, aussi souvent qu'il le faudrait pour leur instruction [...] voilà des obstacles qui ont rendu inutiles les soins de plusieurs curés [...] pour l'instruction de la jeunesse dans leurs paroisses.»

Rien ne reste des efforts jadis faits par le curé Rémy (1680-1706) pour établir des petites *escholes*. Les sœurs de la Congrégation Notre-Dame ont quitté Lachine pour Pointe-Claire et, pendant longtemps, il ne semble pas y avoir d'autres activités scolaires à Lachine.

En 1801, l'Assemblée législative du Bas-Canada autorise la création d'écoles bilingues dites royales, placées sous le contrôle du clergé anglican et, en 1810, le marchand John Grant et son frère Donald cèdent une partie de leurs terres (près de l'actuel Musée de Lachine) pour la construction d'une de ces écoles. Le premier enseignant s'appelle John Skimming et les commissaires syndics sont, outre John et Donald Grant, Pierre Roy dit Lapensée et Richard Roberts. Malgré les défenses de l'évêque et du curé, une vingtaine d'élèves catholiques de Lachine fréquentent cette école.

Le système municipal mis en place au cours des années 1840 va favoriser le développement des écoles francophones. Vers 1850 apparaît, rue du Marché, aujourd'hui 18^e Avenue, une « maison d'école » ou École Modèle entretenue par la municipalité. En 1860, cette école, tenue par un couple du nom de Tessier, est fréquentée par quelque 80 garçons et filles. Mais le clergé n'aime guère ces institutions mixtes...

VIEUX-LACHINE'S SCHOOLS IN BYGONE DAYS (1)

At the end of the 18th century, the authorities noticed that there was a lack of both French and English schools. Québec City Bishop Mgr. Jean-François Hubert wrote, on June 18, 1789:

«The harshness of the climate in this country, the fact that the houses are so spread out in most of our rural areas, the difficulty for children in a given parish to all get together in the same place, especially in winter, as often as would be necessary for their schooling [...], those are some of the obstacles that made the efforts of a number of parish priests useless [...] to provide the youngsters in their parishes with some sort of schooling.»

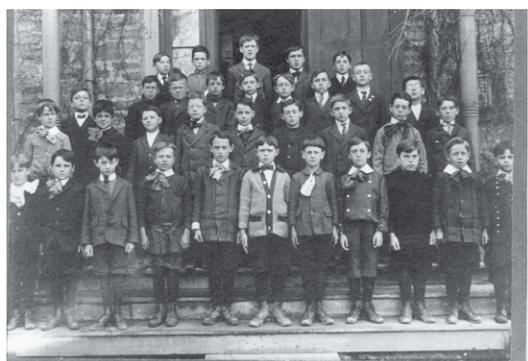
Nothing was left of the efforts formerly made by parish priest Rémy (1680-1706) to set up petites *escholes*. The nuns of the Notre-Dame Congregation had left Lachine for Pointe-Claire and, for a long while, there didn't seem to have been any other schooling activities in Lachine.

In 1801, the Legislative Assembly of Lower Canada authorized the development of so-called «royal» bilingual schools, placed under the control of the Anglican clergy and, in 1810, merchant John Grant and his brother Donald transferred part of their lands (near the present-day Musée de Lachine) so that one of these schools could be built. The first teacher was John Skimming, and the school trustees were Pierre Roy dit Lapensée and Richard Roberts, in addition to John and Donald Grant. Despite the fact that the bishop and the parish priest were against it, some twenty Catholic students in Lachine attended this school.

The municipal system in place during the 1840's then fostered the development of French schools. Around 1850, on rue du Marché (18^e Avenue today), a «school house» or École Modèle (model school), managed by the municipality, was set up. In 1860, this school, run by a couple named Tessier, was attended by some 80 boys and girls. But the clergy was not very much in favour of these mixed institutions...

N^o.31

Lachine Academy, Lachine, Que.



Élèves devant l'École Modèle, 1912

SHL, fonds André Gélinas

Lachine Academy, début du XX^e siècle

SHL, fonds André Gélinas

Students in front of the Model School, 1912

SHL, fonds André Gélinas

Lachine Academy, at the beginning of the 20th century

SHL, fonds André Gélinas

LES ANCIENNES ÉCOLES DU VIEUX-LACHINE (2)

Créé en 1856, le Conseil de l'instruction publique permet la mise en place d'un réseau d'écoles qui répond à la fois aux besoins des anglo-protestants multiconfessionnels et des franco-catholiques. C'est dans ce contexte que le 20 août 1873 est formée la commission scolaire de la Ville de Lachine.

Curé de Lachine de 1860 à 1900, Nazaire Piché tolérait mal qu'il y ait dans sa paroisse une École Modèle mixte, sous la responsabilité d'un couple laïc. Il a tôt fait de confier l'éducation des filles aux sœurs de Sainte-Anne. Dès leur installation à Lachine en 1861, elles sont en mesure d'ouvrir un pensionnat aménagé dans la résidence de sir George Simpson et une école publique ou externat strictement réservée aux jeunes filles (plus tard, Académie Savaria). Faute de local adéquat, les classes publiques se tiendront d'abord dans la maison d'un monsieur Norton, près de la 16^e Avenue, puis dans le hangar de pierre construit en 1803, aujourd'hui Lieu historique national du Commerce-de-la-Fourrure.

En 1870, pour contrecarrer les plans des administrateurs qui trouvaient plus économique de rassembler garçons et filles sous un même toit, le curé Piché fait construire à ses frais un nouvel externat situé à l'angle nord-est de Saint-Joseph et de la 12^e Avenue. Ce bâtiment, aujourd'hui disparu, servit ensuite de jardin d'enfance pendant quelques années.

Les garçons, pour leur part, continueront de fréquenter l'École Modèle de la 18^e Avenue jusqu'en 1875. À cette date, ils se voient dotés d'un collège tout neuf, érigé sur la 15^e Avenue et confiés aux frères des Écoles chrétiennes.

Depuis longtemps, la petite école Locks à deux pas du canal ne suffisait plus aux besoins de la jeunesse anglo-protestante de Lachine et il fallait ouvrir des classes dans des résidences particulières. Une nouvelle école, construite dans le voisinage de l'église St. Andrew's, fut connue sous diverses appellations : Lachine Model School (1893), Lachine Academy (vers 1905), George-Esplin School (vers 1920) avant de devenir un centre de formation professionnelle.

Des écoles disparaîtront, d'autres viendront s'ajouter tout au long du XX^e siècle.

VIEUX-LACHINE'S SCHOOLS IN BYGONE DAYS (2)

Created in 1856, the Council of Public Instruction authorized a network of schools to be established in order to meet the needs of both the English-speaking multi-confessional Protestants and the French-speaking Catholics. It is in this context that the School Board of the City of Lachine was formed on August 20, 1873.

Nazaire Piché, parish priest of Lachine from 1860 to 1900, couldn't digest having a mixed Model School, under the responsibility of a lay couple, in his parish. Early on, he therefore entrusted the Sisters of St. Anne with educating the girls. As soon as they settled in Lachine in 1861, they were able to open a boarding school set up in the home of Sir George Simpson as well as a public school or day school exclusively for young girls (which was later called Savaria Academy). Due to inadequate premises, the public classes were first held at the home of a Mr. Norton, near 16^e Avenue, and then in the stone warehouse built in 1803, which is The Fur Trade at Lachine National Historic Site today.

In 1870, to thwart the plans of the administrators, who found it more economical to instruct the girls and boys together under the same roof, parish priest Piché had a new day school built at his own expense, on the northeast corner of Saint-Joseph and 12^e Avenue. That building, which is no longer standing today, was later used as a kindergarten for a few years.

As for the boys, they continued to attend the Model School on 18^e Avenue until 1875. On that date, a brand new college was built for them on 15^e Avenue and entrusted to the Brothers of the Christian Schools.

For a long time, little Locks School, a short distance from the canal, was no longer big enough to meet the needs of the English-speaking Protestant youngsters in Lachine and classrooms had to be set up in private homes. A new school, built in the neighbourhood of St. Andrew's Church, was known under various names over time: Lachine Model School (1893), Lachine Academy (around 1905) and George-Esplin School (around 1920), before becoming a vocational training centre.

Some schools disappeared and others were created all throughout the 20th century.

N^o.32



Hôtel Lido (vers 1913) - SHL, fonds André Gélinas

Aussi connu sous le nom de Louksor, cet hôtel se dressait devant le quai de Lachine à l'emplacement actuel de l'église de la Résurrection.

Villa dite Oxenden, aujourd'hui disparue, sur l'actuel territoire de LaSalle - Musée de Lachine

La villa où Mgr Oxenden se réfugiait pendant l'été arborait un style ornemental très populaire à l'époque victorienne, celui des Gingerbread cottage ou maison en pain d'épices.

Hôtel Lido (around 1913) - SHL, fonds André Gélinas

Also known as Louksor, this hotel was located in front of the Quai de Lachine, at the present site of the church, Église de la Résurrection.

Villa dite Oxenden, no longer standing today, at the site of the present territory of LaSalle - Musée de Lachine

The villa where Mgr Oxenden retreated during the summer was a gingerbread cottage, an ornamental style of architecture very popular in the Victorian era

VIVE L'ÉTÉ

Déjà, au temps du Régime français, des habitants parmi les plus prospères, les Cuilleries, les Milots, les Quesnel pour n'en nommer que quelques-uns, possédaient une maison à Ville-Marie et une autre à Lachine. Certains marchands britanniques de la fin du XVIII^e siècle font de même, surtout ceux qui s'intéressent à l'agriculture et à l'élevage, mais on ne parle pas encore de villégiature ou de vacances estivales. Avec le temps, la multiplication des usines, le piètre aménagement de certains quartiers sur fond de surpopulation rendent l'été montréalais franchement insupportable. En 1871, récemment arrivé ici, l'évêque anglican de Montréal, le très Révérend Ashton Oxenden, écrit (notre traduction) :

L'été, Montréal [...] n'est guère un lieu de résidence désirable et bien que les parties supérieures de la ville soient fraîches et agréables, ce n'est pas, pour diverses raisons [...] un milieu très sain pour les enfants pendant la saison chaude. (anglicanhistory.org/canada/oxenden/first/01.html).

L'arrivée du chemin de fer change tout. Ce train, d'abord destiné au transport des marchandises, devient vite populaire auprès des voyageurs, qu'il s'agisse de longs déplacements ou d'une simple excursion de plaisir un dimanche après-midi. La ligne ferroviaire Montréal-Lachine permet à ceux qui ne peuvent s'offrir Cacouna, La Malbaie ou Les Métis, de passer des vacances au bord de l'eau, au frais, et à peu de frais. Hôtels, maisons d'été, chalets se multiplient; on nage, on navigue, on joue au tennis, au golf...

HURRAY FOR SUMMER!

Already, in the days of the French regime, inhabitants among the wealthiest of all—the Cuilleries, the Milots and the Quesnels, to name a few—had a house in Ville-Marie and another in Lachine. Some British merchants at the end of the 18th century did the same, especially those interested in farming and raising animals; however, there was not yet any talk of a resort or summer vacations. Over time, the increasing number of factories, the poor layout of certain districts—overcrowded as they were, as well—made Montréal's summers clearly unbearable. In 1871, the Right Reverend Ashton Oxenden, the recently arrived Anglican bishop of Montréal, wrote:

«MONTREAL [...] is not desirable as a place of residence in the summer; for, although the upper parts of the city are airy and pleasant, it is, for some reason [...] certainly not healthy, especially for children, during the hot weather.»(anglicanhistory.org/canada/oxenden/first/07.html)

The start of rail service changed everything. That train, initially intended for carrying goods, quickly became popular among travellers, whether for long trips or just a pleasure outing on a Sunday afternoon. The Montreal-Lachine railway line made it possible for those who couldn't afford to go to Cacouna, La Malbaie or Les Métis, to inexpensively spend their vacation by the water, in the cool air, swimming, boating, playing tennis or golfing, with more and more hotels, summer homes and cottages on the rise.

N^o.33



Elmcroft, au temps où son petit pavillon (en haut) abritait une chapelle. Photo tirée de Désiré Girouard, Lake St. Louis, Old and New..., (1893)

Elmcroft, in the days when there was a chapel in its little building (right).
Photo: from Désiré Girouard, Lake St. Louis, Old and New..., (1893)

SUMMERLEA

Saviez-vous qu'entre 1895 et 1912, le Haut de Lachine, entre la 45^e Avenue et Dorval formait une petite municipalité autonome appelée Summerlea? On y trouvait des fermes, des maisons d'été ainsi que des résidences cossues, comme le château ou manoir Bickerdike. Construit vers 1880 pour un marchand de charbon du nom de John Lawrence Lewis, le manoir, aussi connu sous le nom d'Elmcroft, fut vendu à William Bullock Ives en 1886 puis à Robert Bickerdike en 1891.

Homme d'affaires et politicien, Bickerdike siégea comme député libéral, d'abord à Québec de 1897 à 1900, et à Ottawa de 1900 à 1917. Il fut également membre de la Commission du port de Montréal de 1896 à 1906, laissant son nom à un des quais du port montréalais. Il avait également présidé à la formation de la petite ville de Summerlea dont il fut le premier maire.

Les terres de Bickerdike avaient jadis appartenu à la famille Quesnel dont on peut toujours voir la maison, près de la 50^e Avenue. Pendant la Première guerre mondiale, Bickerdike mit ces terres à la disposition du gouvernement pour servir d'enclos et de pâturages à des milliers de chevaux destinés aux champs de bataille européens.

L'été, au temps de Bickerdike, il y avait de grandes fêtes et même des pièces de théâtre dans les jardins entourant sa propriété. Après sa mort, en 1928, la propriété fut vendue, les terrains subdivisés en lots urbains et la résidence convertie en logements. D'importantes rénovations y furent faites au début des années 1980. Finalement, la demeure de Robert Bickerdike qui a toujours pignon sur la rue Richard-Hewton, allait s'avérer plus durable que la petite municipalité dont il avait été le maire.

SUMMERLEA

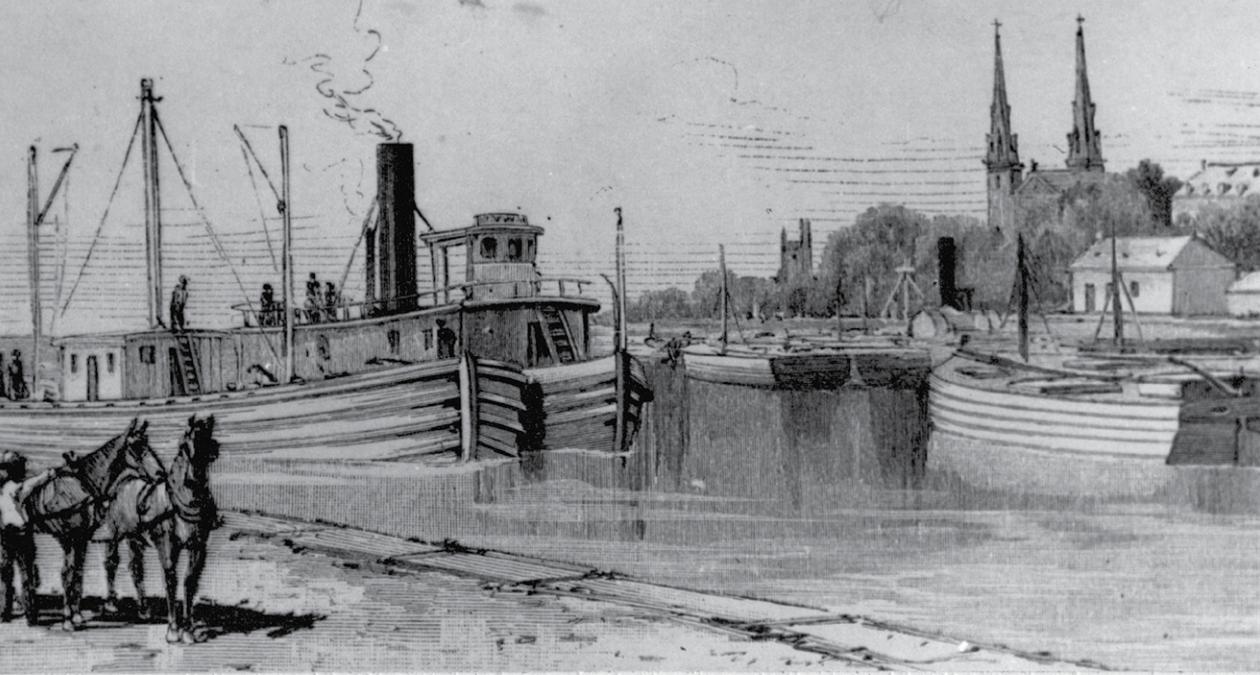
Did you know that between 1895 and 1912, Haut de Lachine—between 45^e Avenue and Dorval formed a small, independent municipality called Summerlea? Farms and summer cottages were built there, as well as rich-looking homes, like Bickerdike Castle or Manor. Built around 1880 for a coal merchant named John Lawrence Lewis, the manoir—also known as Elmcroft—was sold to William Bullock Ives in 1886, and then to Robert Bickerdike in 1891.

A businessman and politician, Bickerdike sat as a Liberal member of the Legislative Assembly, first in Québec City (1897 – 1900) and then as a Member of the House of Commons in Ottawa (1900 – 1917). In addition, he was a member of the Montreal Harbour Commission (1896 – 1906) and, in fact, one of the quays at the Montréal Harbour was named after him. He also presided over forming the little town of Summerlea and was the town's first Mayor.

Bickerdike's lands were previously owned by the Quesnel family, whose house may still be seen near 50^e Avenue. During the first World War, Bickerdike made these lands available to the government to serve as paddocks and pastures for the thousands of horses headed for battlefields in Europe.

In the summer, in Bickerdike's time, there were big festivities and even plays in the gardens surrounding his property. Following his death in 1928, the property was sold, the lands subdivided into urban lots and his house was converted into apartments. Major renovations were carried out there at the beginning of the 1980s. And in the end, the home of Robert Bickerdike, which is still standing on rue Richard-Hewton, would prove to be more long-lasting than the little municipality where he was Mayor.

N^o.34



EN ROUTE VERS MONTRÉAL

Vue du cœur de Lachine, d'après un dessin d'Alfred Sandham, tiré de *Picturesque Canada*, 1882.
Société d'histoire de Lachine

View of the heart of Lachine, from a drawing by Alfred Sandham, in
Picturesque Canada, 1882.
Société d'histoire de Lachine

IL Y A CENT ANS...

Voici ce qu'on pouvait lire à propos de Lachine, il y a une centaine d'années dans l'annuaire Lovell [note de traduction] :

*Lachine
(incorporée en 1872)*

Une ville sur le Saint-Laurent dans l'île de Montréal, comté de Jacques-Cartier, district de Montréal. Célèbre pour ses régates annuelles, c'est aussi la résidence d'été de nombreux Montréalais. Pendant les mois d'hiver, c'est un lieu de sorties très agréable et en toute saison, une promenade de Montréal à Lachine, passant par Upper et Lower Road, est une sortie prisée par tous, étranger comme citoyen. Lachine possède une importante brasserie; on y fait de bonnes affaires, notamment dans le domaine forestier. L'année durant, un traversier relie le chemin de fer provincial Montréal-Lachine au village indien de Caughnawaga situé juste en face et par-delà lequel le trajet se poursuit jusqu'à New York. Un canal assure la connexion entre les eaux navigables de Montréal et le lac St-Louis à Lachine où la compagnie télégraphique de Montréal possède un bureau; la distance de Montréal est de 9 milles. Deux livraisons postales par jour. Population 2,000.

Annuaire Lovell de Montréal et sa banlieue (1842-1992) pour l'année 1877-1878, page 701 Voir <http://bibnum2.banq.qc.ca/bna/lovell/>

En 1877, a-t-on pensé à souligner le 250^e anniversaire de Lachine? On peut en douter, l'heure n'est pas encore aux commémorations historiques mais bien plutôt à apprivoiser la modernité : canal, traversier, train, industries, télégraphe, sans oublier sports et divertissements. On le voit dans ce court texte, ce n'est pas d'hier que les municipalités en pleine croissance cherchent à mettre en valeur tout ce qui peut attirer nouveaux résidents et investissements.

A HUNDRED YEARS AGO...

Here is what could be read about Lachine one hundred years ago in the Lovell directory:

*Lachine
(Incorporated in 1872)*

A town on the St. Lawrence River and Island of Montreal, county of Jacques Cartier, district of Montreal. It is the summer residence of many Montrealers and has become famous for its annual regattas. In the winter months, it is greatly frequented by pleasure parties, and at all times of the year, a drive from Montreal to Lachine by the Upper and the Lower road, is considered a rich treat to the stranger, and even to the citizen. Lachine possesses a large brewery; has a good business and extensive lumber trade. The Montreal, Lachine and provincial railways here connect with a steam ferry, in all seasons of the year for Caughnawaga, an Indian village immediately opposite and thence by the continuation of the same road to New York. A ship canal connects the navigable waters at Montreal with Lake St. Louis at Lachine. Montreal Telegraph Co. has an office here. Distance from Montreal: 9 miles. Mail twice a day. Population 2,000.

Lovell directory of Montreal and its suburbs, (1842-1992) for 1877-1878, page 701. (See <http://bibnum2.banq.qc.ca/bna/lovell/>)

In 1877, did the thought occur to mark Lachine's 250th anniversary? It's doubtful. Historical commemorations were not yet contemplated; the focus was far more on adapting to such modern-day realities as the canal, the ferry, the train, industries, the telegraph and, of course, sports and entertainment. As can be seen from the short text above, it is not since yesterday that fast-growing municipalities have been striving to promote everything that can attract new residents and investments.

N^o.35



Inondation, boulevard Saint-Joseph (date inconnue)

Flood on boulevard Saint-Joseph (date unknown)
Société d'histoire de Lachine



La bâtisse des pompes (aujourd'hui disparue)
Située près des écluses, elle alimentera jusqu'au début des années
1930, le réseau d'aqueducs construit en 1889. La photo date du début
des années 70.

The pump building (no longer standing today)
Located near the locks, it supplied the waterworks system, built in
1889, until the 1930s. The photo dates back to the early seventies.

ENTRE L'EAU ET LE FEU

Le territoire de Lachine a beau être baigné par le fleuve – et sujet à de fréquentes inondations printanières – l’approvisionnement en eau courante est une priorité, qu’il s’agisse des besoins particuliers des citoyens, des industries ou de protection en cas d’incendie. De même, question d’hygiène publique, les eaux usées doivent être traitées et évacuées.

«Conviendrait-il d’avoir un aqueduc et des égouts publics dans cette ville?» Se demandent les membres du Conseil municipal en juillet 1874. Si la question est simple, la réponse est d’autant plus complexe qu’en matière d’ingénierie, expérience et expertise laissent encore beaucoup à désirer. Afin de combattre les incendies, le Conseil se borne, en 1875, à autoriser l’achat d’une pompe à vapeur.

La décision de doter la ville d’un double réseau d’aqueduc et d’égout ne se prendra que dix ans et deux incendies plus tard – après qu’à deux reprises, en 1884, le feu ait exercé de coûteux ravages :

- 4 juillet, destruction d’une quarantaine de maisons entre la 21^e et la 26^e Avenue au sud de la voie ferrée du Grand Tronc;
- 29 septembre, destruction de 18 maisons dans le voisinage des Écluses, et plus particulièrement des rues Sainte-Marie, Saint-Louis, Saint-Joseph et, 6^e Avenue, à proximité du parc industriel.

En 1885, Lachine se dote d’un service de la protection contre les incendies et, en février 1887, un Comité de l’eau est chargé de préparer un règlement municipal couvrant tous les besoins de la municipalité.

De nombreuses études seront encore requises avant qu’en 1889, la toute moderne « bâtisse des pompes » soit achevée. Il s’agit d’un outillage complexe actionné à la vapeur, dont la fonction est de puiser l’eau du fleuve et de la distribuer vers les maisons et autres bâtiments de la ville.

BETWEEN WATER AND FIRE

Regardless of the fact that the territory of Lachine borders on the river—and subject to frequent spring flooding—the supply of running water is a priority, whether for the particular needs of residents, industrial firms or fire protection. Similarly, for public hygiene, wastewater must be treated and disposed of.

«Would it be appropriate to have an aqueduct and public sewers in this city?» City Council members asked each other in July 1874. Although the question was a simple one, the answer was all the more complex, given the fact that engineering, experience and expertise still left a lot to be desired. In order to fight fires, Council was content, in 1875, to authorize the purchase of a steam pump.

The decision to equip the City with a double water supply and sewage system would be made only ten years and two fires later—after fire had resulted in costly devastation twice in 1884:

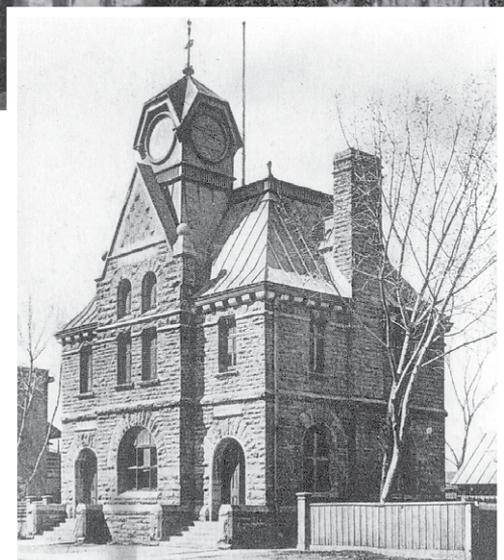
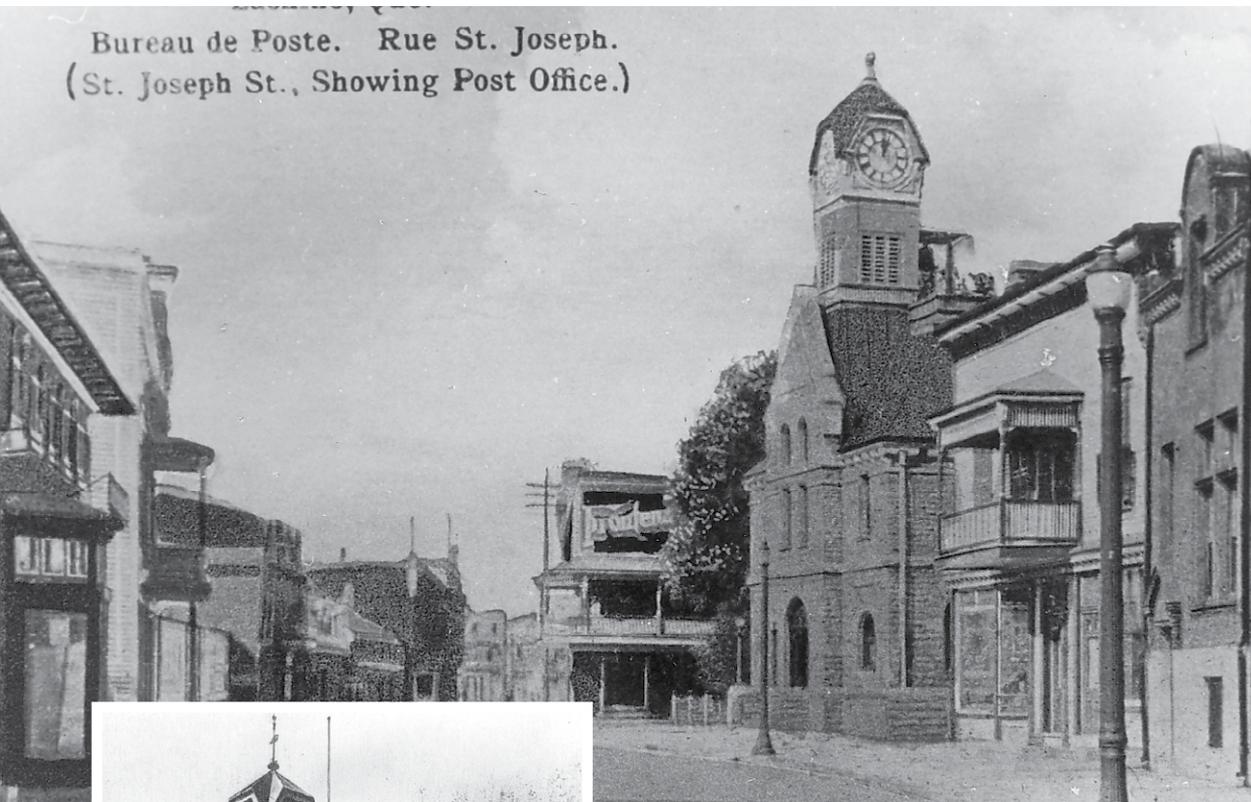
- July 4: destruction of some forty houses between 21^e and 26^e Avenue, south of the Grand Trunk Railway
- September 29: destruction of 18 houses in the Des écluses neighbourhood and, in particular, on Sainte-Marie, Saint-Louis, Saint-Joseph and 6^e Avenue, near the industrial park

In 1885, Lachine set up a fire protection department and in February 1887, a Water Committee was given the responsibility of preparing a municipal bylaw covering all of the municipality’s needs.

Many studies would still be required before the very modern «pump building» was completed in 1889. It was complex, steam-operated equipment for the purpose of drawing water from the river and distributing it to the houses and other buildings in the City.

N^o.36

Bureau de Poste. Rue St. Joseph.
(St. Joseph St., Showing Post Office.)



Le bureau de poste de Lachine, vers 1900
Il fut démoli au début des années 1950 et remplacé par un
édifice neuf en 1956.
Source : Société d'histoire de Lachine, fonds André Gélinas

Rue Saint-Joseph, carte postale non datée
Le bureau de poste était situé à l'ouest de la 21^e Avenue
Source : Société d'histoire de Lachine, fonds André Gélinas

Lachine's post office around 1900
It was demolished in the early 1950s and replaced with a new
building in 1956.
Source: Société d'histoire de Lachine, André Gélinas' collection

Rue Saint-Joseph, undated postcard
The post office was located west of 21^e Avenue
Source: Société d'histoire de Lachine, André Gélinas' collection

COMME UNE LETTRE À LA POSTE...

Les services postaux d'autrefois n'étaient ni réguliers ni permanents. La distribution des lettres se faisait au gré des circonstances et de la bonne volonté de ceux que leur métier amenait à voyager. La mise en place d'un véritable service postal canadien commence entre 1783 et 1850. Ainsi, en 1789, à toutes les quatre semaines, un service de messagerie relie Lachine et « Kingstown ».

Pour que les services offerts soient aussi réguliers qu'efficaces, il faut disposer de locaux appropriés et pouvoir compter sur des titulaires fiables. Les premiers bureaux de poste apparaissent au cours des années 1820 et Lachine a le sien vers 1828 ou 1829. Parmi les anciens maîtres de poste, on retient entre autres les noms de John England, ex-employé de la Compagnie de la Baie d'Hudson, de James McAlhearne, un instituteur catholique d'origine irlandaise, de H. Robert, Eustache Pilon, Fabien Caisse...

En milieu rural, l'emplacement du bureau de poste, qui varie selon les circonstances, est souvent rattaché au magasin général ou encore combiné au logis du maître de poste. Seules les villes de quelque importance peuvent, avec le temps, se permettre d'affecter en permanence à la poste un bâtiment spécifique. En 1899, c'est un Lachine en plein essor qui accueille le siècle nouveau avec une imposante bâtisse postale en pierre surmontée d'une tour qui n'attend que son horloge. Même si, par leur importance architecturale, ils ajoutent une dimension prestigieuse au statut d'une ville, de tels édifices ne comblent pas tous les besoins d'une ville moderne. C'est pourquoi, en 1909, l'administration municipale réclame la livraison postale à domicile! – un privilège alors réservé aux villes de plus de 12 000 habitants et disposant d'un revenu postal d'au moins 20 000 \$. Lachine, dont le revenu postal annuel est inférieur à 8000 \$ et qui ne compterait que 5000 âmes, ne peut se qualifier. Avait-on sous-évalué la population ou son potentiel de croissance ? Quelques années plus tard, les Lachinois reçoivent leur courrier à la maison et le bureau de poste possède enfin son horloge.

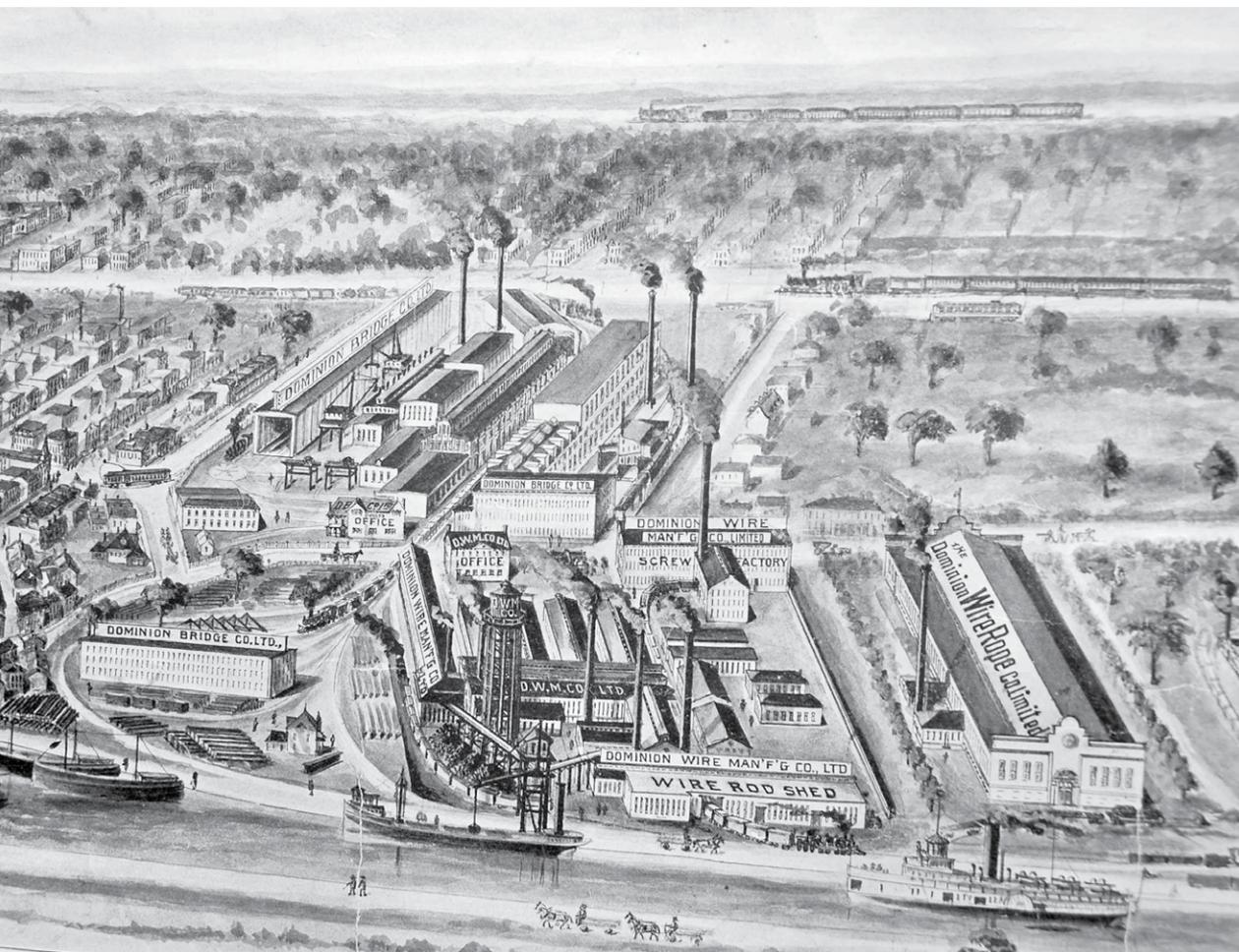
LIKE A LETTER IN THE MAIL...

The mail services of yesteryear were neither regular nor permanent. Mail was distributed depending on the circumstances and the goodwill of those who travelled in their work. It was only between 1783 and 1850 that real mail service began to be set up in Canada. And so in 1789, every four weeks, mail and parcel service was carried out between Lachine and «Kingstown».

In order for the services provided to be both regular and efficient, appropriate premises were necessary as well as reliable staff. The first post offices were established during the 1820s and Lachine's was built around 1828 or 1829. Among the former postmasters, the names of John England, a former employee of the Hudson's Bay Company; James McAlhearne, a Catholic teacher of Irish origin, as well as H. Robert, Eustache Pilon and Fabien Caisse, are those that are remembered.

In rural areas, the location of the post office, which varied depending on the situation, was often attached to the general store or combined with the dwelling of the postmaster. Only the cities of a certain size could manage, over time, to permanently allocate a specific building to the mail. In 1899, it was a rapidly developing Lachine that welcomed the new century with an imposing post office building made out of stone and topped with a tower that was only waiting for its clock. Even though, through their architectural significance, they add some prestige to the status of a city, such buildings didn't meet all the needs of a modern city. And so in 1909, the City's administration demanded home mail delivery!—a privilege granted, in those days, only to cities with over 12,000 residents and postal revenues of at least \$20,000. Lachine, with apparently only 5,000 residents and annual postal revenues less than \$8,000, could not qualify. Had its population or its growth potential been under-estimated? A few years later, Lachine residents received their mail at home and the clock was finally installed on the post office building.

N^o.37



James Lovell Wiseman (1847-1912): Lachine A. D.1909
Détail d'une vue à vol d'oiseau de Lachine conservée au Musée de Lachine.

Cette lithographie dont on ignore la provenance certaine est une étonnante composition qui évoque de manière fantaisiste le Lachine moderne, avec les vestiges d'un paysage rural dominé par le mont Sainte-Anne. Contraint par la nécessité de résumer une grande quantité d'informations visuelles, l'artiste a savamment mêlé réalisme et déformations stylistiques, quitte à sacrifier l'exactitude des distances et de la perspective.

James Lovell Wiseman (1847-1912): Lachine A. D.1909
Detail of an aerial view of Lachine, preserved in the Musée de Lachine

This lithograph, of uncertain origin, is an amazing composition evoking modern Lachine in an unconventional way, with traces of a rural landscape dominated by Mont Sainte-Anne. Faced with the need to summarize a large amount of visual information at the same time, the artist skilfully combined realism and stylistic distortions, at the expense of sacrificing the accuracy of distances and perspective.

ENTRE VILLE ET CAMPAGNE

Pendant longtemps, les activités sociales, économiques, scolaires et religieuses de Lachine furent concentrées le long de l'ancien Chemin du roi (boulevard Saint-Joseph). Mais la ville moderne a besoin d'air et d'espace : les trains filent à travers les champs, les tramways préfèrent les voies directes aux courbes du bord de l'eau et les industries partagent ce qui reste de campagne avec les nouveaux quartiers résidentiels.

En 1909, la communauté des sœurs de Sainte-Anne, en pleine croissance, érige sa maison-mère sur une colline baptisée mont Sainte-Anne et une partie des terres voisines est acquise par la fabrique des Saints-Anges pour servir de cimetière à la communauté catholique.

Deux nouveaux quartiers mi-résidentiels, mi-industriels appelés parcs sont ouverts. Situé à l'ouest de la 18^e Avenue, le parc Descarries est aussi le plus diversifié. Ainsi, à l'époque où l'amiante était un produit miracle, on y trouve l'Asbestos Manufacturing qui produit des tuiles résistantes à l'usure comme à la combustion, la Daly & Morin qui fabrique stores et tentures, plusieurs entreprises de bois manufacturé, ainsi que la Fiske, une tannerie aux odeurs incommodantes. Et plus tard, la Compo Company où Mary Travers, la célèbre Bolduc, enregistre ses premiers disques.

À l'est, le parc Dominion (familièrement appelé le Parc) comprend un secteur dominé par les industries lourdes, métallurgie, outillage, tréfilerie, matières chimiques, qui sont au cœur du développement technologique métropolitain. L'histoire de la principale de ces compagnies, la Dominion Bridge, remonte aux années 1880, à l'époque du chemin de fer transcontinental et des ponts d'acier qui sont alors érigés à travers tout le Canada. Après les ponts viendront les structures métalliques des gratte-ciel... puis l'industrie métallurgique se déplacera ailleurs.

BETWEEN TOWN AND COUNTRY

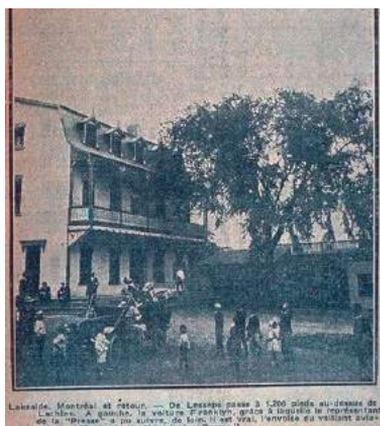
For a long while, Lachine's social, economic, academic and religious activities were concentrated along the former Chemin du roi (boulevard Saint-Joseph). However, the modern city needed air and space: The trains ran through the fields, the streetcars preferred direct roads rather than the curved ones along the waterfront and industrial firms shared the remaining rural areas with the new residential neighbourhoods.

In 1909, the fast-growing Community of the Sisters of St. Anne built its Mother House on a hill that was named Mont Sainte-Anne, and part of the adjacent lands were acquired by the corporation of the parish of Saints-Anges to serve as a cemetery for the Catholic community.

Two new semi-residential, semi-industrial districts—called «parks»—were opened up. Located west of 18^e Avenue, Descarries park was also the most diversified. And so, at the time when asbestos was considered to be a miracle product, such companies as the following were located here: Asbestos Manufacturing, producing tiles resistant to combustion and wear-and-tear; Daly & Morin, making blinds and curtains; several processed wood companies as well as the Fiske, a tannery emitting unpleasant odours. And later on, the Compo Company, where Mary Travers—the famous Bolduc—recorded her first records.

To the east, Dominion Park (commonly called «the Park») included a sector dominated by heavy industries, metallurgy, tool making, wireworks and chemical materials, which were at the heart of Greater Montréal's technological development. The history of Dominion Bridge, the main company among all these, dates back to the 1880s, at the time of the transcontinental railway and the steel bridges, which were built, in those times, throughout Canada as a whole. After the bridges came the metallic structures of the skyscrapers... and then the metallurgical industry relocated elsewhere.

N^o.38



1. Voici ce qu'on pouvait lire dans La Presse du 4 juillet 1910 :
Lakeside, Montréal et retour -- De Lesseps passe à 1 200
pieds au-dessus de Lachine. À gauche,
la voiture Franklyn grâce à laquelle le représentant de La Presse a pu
suivre, de loin il est vrai, l'envolée du vaillant aviateur. – Photo de l'artiste
de La Presse.

2. L'hôtel Harvey que survole Jacques de Lesseps en 1910 était situé
face au quai de Lachine

1. In the July 4, 1910 edition of La Presse newspaper (translation):
Lakeside, Montréal and back – De Lesseps passes 1200 feet above Lachine.
On the left, the Franklyn car, thanks to which the representative from La
Presse was able to follow the flight of the brave aviator—from a distance,
of course. – Photo of the La Presse artist

2. Harvey Hotel, which Jacques de Lesseps flew over in 1910, was located
opposite the Lachine pier.

UN VISITEUR VENU DU CIEL

L'arrivée de la grande industrie métallurgique parachève la transformation de Lachine amorcée avec l'ouverture du canal en 1825. Les besoins en main d'œuvre augmentent et la population se diversifie avec l'arrivée d'immigrants, notamment d'Italie, d'Europe centrale, de Juifs de Russie et même de Syriens chrétiens de l'Empire ottoman.

C'est ainsi qu'entre 1900 et 1910, la population de Lachine passe de 5 000 à 7 000 habitants. Il faut construire des maisons, ouvrir des quartiers, développer des transports en commun... Aux lieux de culte qui existaient déjà s'ajoutent l'église du Très Saint-Sacrement, un temple méthodiste, deux synagogues et trois églises ukrainiennes, dont Saint-Jean de Suchawa construite entre 1911 et 1916, le plus ancien lieu de culte orthodoxe au Québec. Saviez-vous qu'en 1901 Lachine, ville résolument moderne, changea les noms de ses rues pour des avenues numérotée?... exactement comme à New York!

Quoi qu'il en soit, certain jour de juillet 1910, c'est toute la population lachinoise – et toutes origines confondues – qui a tendu l'oreille et tourné son regard vers le ciel pour percevoir le curieux bourdonnement d'un engin volant et découvrir que... non, ce n'était pas l'archange Saint-Michel mais bien le Français Jacques de Lesseps, pionnier de l'aviation et de la photographie aérienne qui, à l'occasion du Congrès international de l'aviation à Montréal, le premier du genre au Canada, a survolé Lachine au grand plaisir des clients de l'hôtel Harvey's situé près du quai.

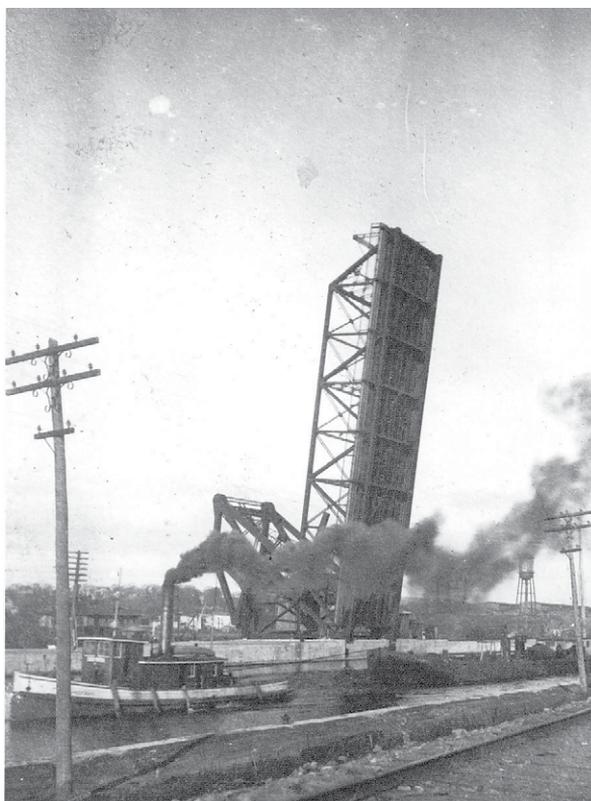
A VISITOR FROM THE SKIES

The arrival of Lachine's big metallurgy industry completed Lachine's transformation, which began with the opening of the canal in 1825. Labour needs increased and the population diversified with the arrival of immigrants, and particularly from Italy and Central Europe as well as Jews from Russia and even Christian Syrians from the Ottoman Empire.

And so between 1900 and 1910, the population of Lachine increased from 5,000 to 7,000 inhabitants. Homes had to be built, districts opened and public transit developed. Added to the houses of worship that already existed were the Très Saint-Sacrement church, a Methodist temple, two synagogues and three Ukrainian churches, including Saint-Jean de Suchawa built between 1911 and 1916, the oldest orthodox place of worship in Québec. Did you know that in 1901, Lachine—a resolutely modern city—changed the names of its streets to numbered avenues? Exactly like in New York!

Be that as it may, on one day in July 1910, the whole Lachine population—all origins combined—lent an ear and turned to look toward the sky to see the curious humming of a flying machine and discover that... No, it wasn't Archangel Saint-Michel, but rather Frenchman Jacques de Lesseps, a pioneer in aviation and aerial photography who, at the time of the International Aviation Congress in Montréal, the first of its kind in Canada, flew over Lachine, much to the pleasure of the guests at Harvey's Hotel, located near.

N^o.39



Saint-Pierre. Surplombant le canal de Lachine au point de rencontre de Saint-Pierre et de La Salle, le pont véhiculaire basculant Gauron, construit en 1913, traduit bien le caractère audacieux de la Révolution industrielle. Source : SHL, fonds André Gélinas

Saint-Pierre. Overlooking the Lachine Canal, at the boundary of Saint-Pierre and La Salle, Gauron drawbridge, built for motor vehicles in 1913, well reflects the daring nature of the Industrial Revolution. Source: SHL, André Gélinas collection

DE NOUVELLES VILLES APPARAISSENT

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, un peu partout sur l'île de Montréal, on voit se multiplier les municipalités autonomes, chacune cherchant à faire reconnaître son caractère particulier. Lachine, paroisse municipale établie en 1845, donne naissance au village de Lachine (1848), à la ville de Lachine (1872) ainsi qu'aux municipalités de Dorval (1892), de Saint-Pierre (1893), de LaSalle (1912), sans oublier l'éphémère Summerlea (1892-1915).

Le nom de Dorval qui était celui de la gare rappelle l'ancienne famille seigneuriale des Bouchard dit Dorval. Par ailleurs, la paroisse religieuse conserve le nom de La Présentation associé à la mission sulpicienne de l'abbé Fénelon.

La municipalité de Summerlea (1892-1915), petit territoire riverain comprimé sur dix avenues entre Dorval et Lachine, ne pourra répondre longtemps aux exigences administratives d'une municipalité et, en 1915, doit s'incorporer à la Ville de Lachine. Ces mêmes années, se détache aussi de Lachine la partie Est qui est la plus ancienne. Cette municipalité prend le nom de LaSalle, en souvenir de son éphémère seigneur, et en 1916, baptise du nom de Saint-Nazaire sa toute nouvelle paroisse en l'honneur de Nazaire Piché, le dernier curé lachinois à desservir les paroissiens.

Par ailleurs, au nord-est de Lachine, le territoire de Saint-Pierre (souvent identifié comme côte ou coteau) devient village sous le nom de Saint-Pierre-aux-Liens en 1893, puis de Ville Saint-Pierre en 1908. Ultime épilogue de cette saga municipale, en 2000, Lachine et Saint-Pierre se fusionnent dans ce qui est maintenant l'arrondissement de Lachine.

NEW MUNICIPALITIES SPRING UP...

In the second half of the 19th century, just about everywhere on the island of Montréal, autonomous municipalities sprung up, each one seeking to have its own special character recognized. In this way, Lachine, a municipal parish established in 1845, gave rise to the village of Lachine (1848), to the city of Lachine (1872) and then to the municipalities of Dorval (1892), Saint-Pierre (1893), LaSalle (1912) and, we mustn't forget, short-lived Summerlea (1892-1915).

The name of Dorval (which was already the name of the train station) was chosen for this new entity, in memory of the former «Bouchard dit Dorval» seigniorial family. Moreover, the religious parish retained the name of La Présentation, associated with the Sulpician mission of Abbey Fénelon.

The municipality of Summerlea (1892-1915), a little waterfront territory compressed on ten avenues between Dorval and Lachine, couldn't respond long to the administrative demands of a municipality and, in 1915, was obliged to become incorporated into the City of Lachine. During those same years, the eastern and oldest part of Lachine separated as well. That municipality took on the name of La Salle, in memory of its short-lived seignior and, in 1916, named its brand new parish Saint-Nazaire, after Nazaire Piché, the last Lachine priest to serve the parishioners.

Moreover, northeast of Lachine, the territory of Saint-Pierre (often referred to with either côte) coteau before its name) became a village, under the name of Saint-Pierre-aux-Liens in 1893, and then Ville Saint-Pierre in 1908. And at the conclusion to this municipal saga, Lachine and Saint-Pierre merged in 2000 into what has now become the Borough of Lachine.

N^o.40



(À droite) Le pont ferroviaire Saint-Laurent
(À gauche) Le pont routier Honoré-Mercier

(On the right) The St. Lawrence Railway Bridge
(On the left) Honoré-Mercier motor vehicle bridge

LA DOMINION BRIDGE À L'ŒUVRE

L'un ferroviaire et l'autre routier, construits à une cinquantaine d'années d'intervalle, les ponts de la « Bridge » — comme on appelait familièrement la Dominion Bridge — surplombent le parc archéologique des Saints-Anges, un des emplacements les plus riches en histoire de toute la région.

Long de 1,2 kilomètre, ce pont du Canadien Pacifique inauguré en 1887 assurait la liaison ferroviaire entre Montréal et les États-Unis via Caughnawaga (Kahnawake). Il longe cette partie du domaine vendu par Cavalier de La Salle au marchand Jean Milot, en 1669, où s'élevèrent par la suite un moulin, une forge, la première église des Saints-Anges, une école, le vieux village appelé Fort Lachine ou Fort Rémi, et vers 1870, le noviciat des pères Oblat de Marie-Immaculée démolit un siècle plus tard (mais toujours visible sur la photo ci-jointe).

Fermée mais toujours en place, la gare des Highlands, non loin de l'entrée du pont, rappelle la présence d'immigrants écossais, nombreux dans l'ouest de La Salle à la fin du XIX^e siècle.

Au XX^e siècle, les véhicules motorisés font une rude concurrence au train, à tel point qu'un nouveau pont, prolongement de la route 138, vient doubler celui de 1887. La construction de ce pont, inauguré en 1934, offrait de l'emploi à des centaines de travailleurs en période de crise. Pour la première fois, un ouvrage de cette ampleur avait été conçu par des ingénieurs québécois, tous diplômés de l'École Polytechnique de Montréal.

Contrairement à ce qu'on entend souvent, le pont fut nommé non pas en l'honneur d'Honoré Mercier, premier ministre du Québec de 1887 à 1891, mais de son fils du même nom (Honoré Mercier 1875-1937) alors député de Châteauguay et ministre des Terres et Forêts de 1919 à 1936.

THE DOMINION BRIDGE IN ACTION

One for trains and the other for motor vehicles, built some fifty years apart, the bridges erected by «the Bridge»—as Dominion Bridge was commonly called—overlook Parc archéologique des Saints-Anges, one of the sites with the richest history in the whole region.

Inaugurated in 1887, this 1.2-kilometre Canadian Pacific railway bridge provided rail service between Montréal and the U.S. via Caughnawaga (Kahnawake). It ran along that part of the estate sold by Cavalier de La Salle to merchant Jean Milot in 1669, where a mill, a forge, the first Saints-Anges church, a school and the old village called Fort Lachine or Fort Rémi were all subsequently built and, around 1870, the novitiate of the Missionary Oblates of Mary Immaculate, demolished one century later (but still visible on the enclosed photo).

Closed but still standing, the Highlands train station, not far from the entrance to the bridge, is reminiscent of the presence of Scottish immigrants, many in the western part of LaSalle at the end of the 19th century.

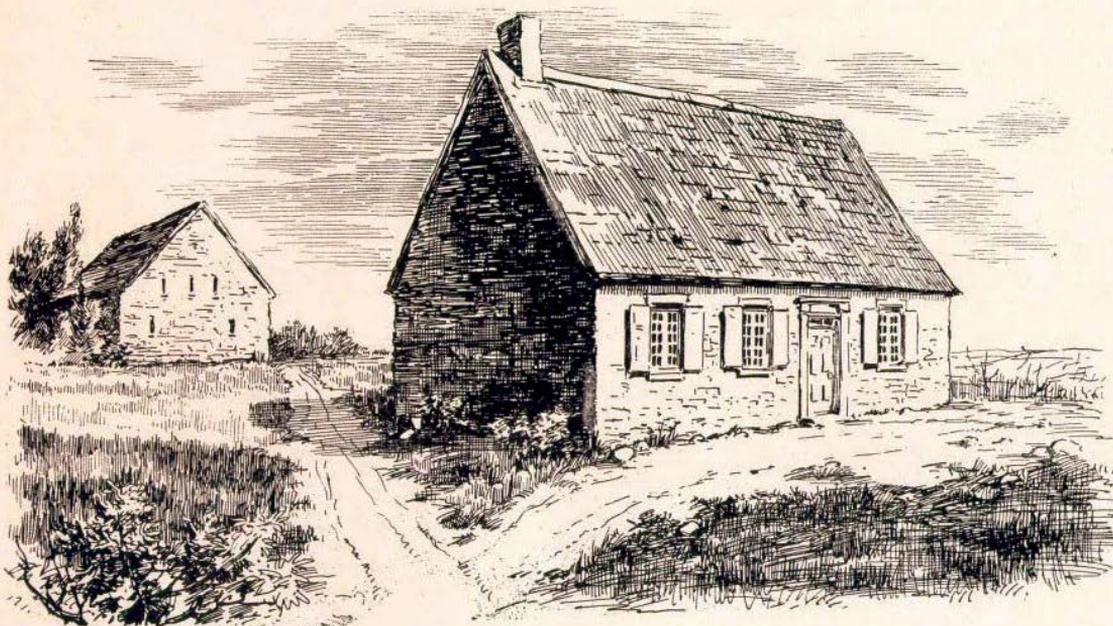
In the 20th century, motor vehicles proved to be tough competition for train service, so much so that a new motor vehicle bridge, an extension of Highway 138, doubled the 1887 structure. The construction of this bridge, inaugurated in 1934, gave employment to hundreds of workers during the Great Depression. For the first time, a structure of this size had been designed by Québec engineers—all graduates of École Polytechnique de Montréal.

Contrary to what is often heard, the bridge was not named in honour of Honoré Mercier, Premier of Québec (1887-1891), but rather after his son of the same name (Honoré Mercier (1875-1937), who was a member of the Legislative Assembly of Québec for Châteauguay and Minister of Lands and Forests (1919-1936).

N^o.41



Désiré Girouard
1836-1911



THE TRADING POST OF MM. LE MOYNE AND LE BER, 1671.
At present "The Cottage," occupied by Edward P. Wilgress.

The trading post of MM. LeMoyne and LeBer, 1671. \ At present cottage, occupied by Edward P. Wilgress
Tiré de Lake St-Louis old and new illustrated and Cavalier de LaSalle, de Désiré Girouard, Montréal, 1893.

The trading post of Messrs LeMoyne and LeBer, 1671. / At present cottage, occupied by Edward P. Wilgress
An excerpt from Lake St-Louis old and new illustrated and Cavalier de LaSalle, by Désiré Girouard, Montréal, 1893.

LIEUX DE MÉMOIRE

Les efforts conjoints du curé Nazaire Piché et de l'avocat Désiré Girouard, député de Jacques-Cartier à la Chambre des Communes, sont à l'origine de ce qu'on pourrait appeler la naissance d'une conscience historique locale qui s'est manifestée pour la première fois avec la commémoration, en 1889, du deuxième centenaire du massacre de Lachine.

Girouard fut le premier à réaliser l'ancienneté de la « maison Wilgress », alors propriété du colonel Edward P. Wilgress, et à l'associer à la terre de Cavalier de La Salle vendue aux marchands montréalais Jacques Le Ber et Charles Le Moyne en 1669. Et ce, bien avant que la maison soit acquise par la municipalité de Lachine et transformée en musée (1948), au temps du maire Anatole Carignan.

Féru d'histoire, Girouard avait consacré une dizaine d'années à l'étude de Lachine et des anciennes paroisses du lac Saint-Louis. Rien d'étonnant à ce que, en 1889, le curé Piché voulant évoquer les événements dramatiques de 1689 se tourne vers le député historien. Faute d'un local assez grand pour accueillir tous ceux qui souhaitaient entendre la conférence préparée par Girouard à cette occasion, la rencontre eu lieu dans la chapelle encore inachevée – et non consacrée – du couvent des sœurs de Sainte-Anne, voisin de l'église des Saints-Anges.

L'espace manquerait si nous voulions rappeler toutes les manifestations à caractère historique présentées à Lachine depuis plus d'un siècle, les plus récentes et non les moindres s'étant déroulées cet été dans le cadre du 350^e anniversaire et soulignant la naissance, à la fois éphémère et durable, d'une installation française dite seigneurie Saint-Sulpice, devenue par la suite côte, paroisse, village, ville et aujourd'hui arrondissement de Lachine.

REMEMBRANCE SITES

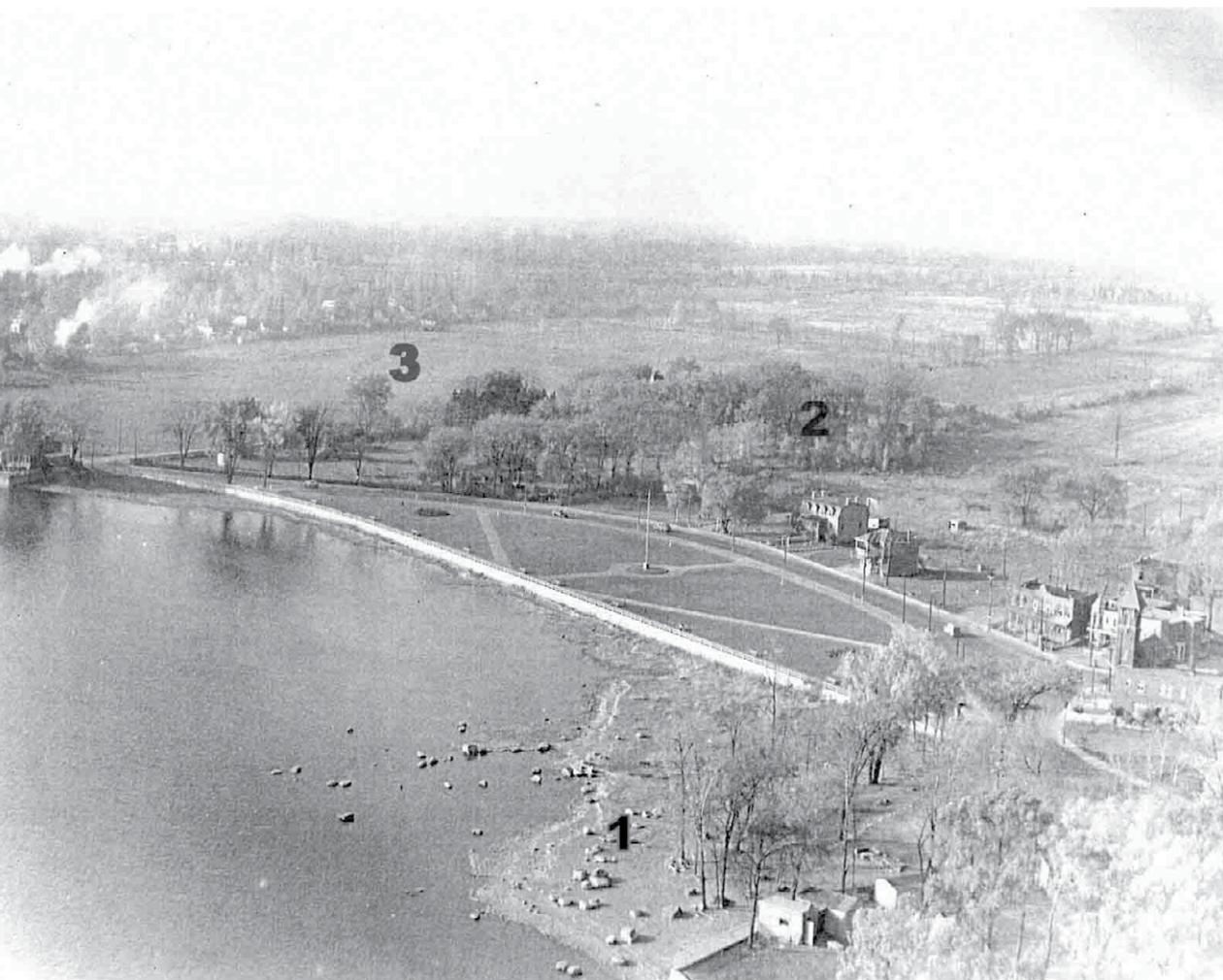
The joint efforts of Father Nazaire Piché and lawyer Désiré Girouard, Member of Parliament for Jacques-Cartier in the House of Commons, led to what could be called the birth of a local historical conscience, which became apparent, for the very first time, with the commemoration, in 1889, of the 200th anniversary of the Lachine massacre.

Girouard was the first to realize the venerable age of Wilgress House, then owned by Colonel Edward P. Wilgress, and to associate it with Cavalier de La Salle's land sold to Montréal merchants Jacques Le Ber and Charles Le Moyne in 1669. This was well before the house was bought by the municipality of Lachine and converted into a museum (1948) in the days of Mayor Anatole Carignan.

A history buff, Girouard spent some ten years studying Lachine and the former parishes of lac Saint-Louis. It is not surprising that in 1889, Father Piché, wanting to evoke the dramatic events of 1689, turned to this historian and Member of Parliament. Given the fact that there was no room large enough to accommodate all those who wished to hear the talk prepared by Girouard on this occasion, the meeting took place in the still unfinished—and not yet consecrated—chapel of the convent of the Sisters of Saint Anne, next to the Church of Saints-Anges.

Space would be lacking if we wanted to recall all the historical events that took place in Lachine for over a century, the most recent and not the least of which was held this past summer as part of the 350th anniversary of the birth, both short-lived and long lasting, of a French settlement known as «seigneurie Saint-Sulpice», which later became côte Saint-Sulpice, a parish, a village, a city and now the borough of Lachine.

N^o.42



Vue aérienne de l'emplacement des terres de R. Bickerdike (fin des années 1930?)

1. Stoney Point
2. Derrière les arbres, le « château » Bickerdike
3. Entre les 48^e et 50^e Avenues, les champs destinés aux chevaux de la guerre
SHL, fonds Pierre Giroux

Aerial view of the site of R. Bickerdike's lands (late 1930s?)

1. Stoney Point
2. Behind the trees, Bickerdike "castle"
3. Between 48^e and 50^e Avenues, the fields for the war horses
SHL, Pierre Giroux collection

LES CHEVAUX DE LA GUERRE

Alimenté par les incessants progrès de la science et de la technologie, le XX^e siècle naissant semble baigner dans un climat d'optimisme un peu naïf. Qui pourrait soupçonner le carnage qui se prépare à l'échelle mondiale et qui sévira de 1914 à 1918, cumulant près de 18,6 millions de morts tant militaires que civils?

Conflit mondial, oui, et dont les effets sont ressentis partout, même dans les petites villes paisibles et industrielles. À Lachine comme ailleurs, il y a des combattants qui partent au front avec plus ou moins d'enthousiasme, d'autres qui se cachent, d'autres qui font de bonnes affaires. Et tout ce temps les usines tournent à plein rendement. Pour beaucoup, la fin de la guerre se confondra avec la ravageuse épidémie de grippe espagnole qui frappe aussi les petites villes paisibles et industrielles. Heureusement que Lachine ne manque pas de ressources : deux hôpitaux (Saint-Joseph, Lachine General) ni de dévoués soignants, médecins et infirmières soutenus par des bénévoles de tous les milieux, y compris religieuses et frères enseignants.

Le souvenir de tels événements peut se prolonger longtemps dans la mémoire collective, mais que savons-nous aujourd'hui de ces milliers de chevaux destinés aux armées combattantes en provenance des quatre coins du Canada et des États-Unis? Leur présence à Lachine nous mène à Robert Bickerdike (1843-1928), homme d'affaires associé au Port de Montréal, parlementaire, philanthrope, un temps maire de l'éphémère petite ville de Summerlea. C'est lui qui transforma une partie de ses terres en une vaste ferme, la plus importante du Canada à l'époque, où l'on regroupait les chevaux en partance pour les champs de bataille européens. C'était ce qu'on appelle un « Remount Depot », de l'expression *to remount a regiment*, c'est-à-dire l'équiper de chevaux frais.

THE WAR HORSES

Inspired by the unceasing progress of science and technology, the 20th century seemed to be unfolding in a climate of somewhat naive optimism. Who could have suspected the carnage that was looming worldwide and that would hold sway from 1914 to 1918, resulting in nearly 18.6 million military and civilian deaths?

It was a global conflict indeed, whose impacts were felt everywhere, and even in small, peaceful, industrious towns. In Lachine, as elsewhere, there were residents who half-heartedly left home to fight on the front lines, while others went into hiding, and still others whose businesses thrived. And all that time, the factories were operating at full capacity. For many, the end of the war came at the same time as the devastating outbreak of the Spanish flu, which also hit small, peaceful, industrious towns. Fortunately, Lachine did not lack resources: two hospitals (St. Joseph's and Lachine General) and dedicated caregivers, doctors and nurses, supported by volunteers from all walks of life, including nuns and teaching brothers.

Recollections of such events may long live on in the collective memory, but what do we know today about those thousands of horses destined for the warring armies from all across Canada and the United States? Their presence in Lachine leads us to Robert Bickerdike (1843-1928), a businessman associated with the Port of Montréal, a parliamentarian, philanthropist and a former mayor of the small, short-lived town of Summerlea. He was the one who turned part of his lands into a vast farm, Canada's largest farm at the time, where horses were grouped together for the European battlefields. It was called a Remount Depot, which comes from the expression to remount a regiment, i.e., to equip it with a fresh supply of horses.

N^o.43



Promenade Père-Marquette, le canon trophée de la Première Guerre mondiale
Fin des années 1920, collection particulière
Au cours des années 1920, on voit se multiplier les monuments et les trophées commémoratifs
comme ce canon installé à l'entrée du Petit Canal, mais qui retournera à l'armée canadienne lors de la
Seconde Guerre.

Promenade Père-Marquette, trophy cannon from the World War I
Late 1920s, special collection
During the 1920s, the number of commemorative monuments and trophies increased, such as this cannon installed at the
entrance to the Petit Canal, but which was returned to the Canadian armed forces during World War II.

ANNÉES FOLLES,
ANNÉES SOMBRES 1920-1945

La fin du douloureux conflit de 14-18 est suivie de la décennie dite des années folles, période de liberté et d'exubérance où sont remises en question les valeurs traditionnelles d'avant-guerre. C'est le triomphe des idées modernes portées par le cinéma et le jazz d'inspiration américaine. À Lachine, petite ville industrielle et prospère, on travaille fort... et on s'amuse ferme. Trop même, se plaint-on parfois.

La fête prend brusquement fin avec le crash boursier de 1929. Faillites et chômage atteignent des sommets records et la crise se prolonge à tel point que les gouvernements sont forcés d'adopter diverses mesures d'aide aux chômeurs et à leurs familles. Les programmes de création d'emploi permettent l'aménagement du parc LaSalle, la réfection de la promenade Père-Marquette, du Petit Canal, des kiosques à musique, la construction de l'aréna et du stade municipal.

La reprise économique est à peine amorcée qu'éclate un nouveau conflit plus mondial et plus meurtrier que le premier. À nouveau, les industries soutiennent l'effort de guerre, ce qui contribue à la diminution du chômage. Lachine devient, avec Toronto, Brandon, Edmonton et Québec, une des cinq bases ou « dépôts d'effectifs » de l'Aviation Royale Canadienne (RCAF), appelés Manning Depots (de l'anglais « to man : être de service ») et servant à la préparation des recrues en partance pour outre-mer. Ouvert en 1941, le dépôt n^o 5 de Lachine s'étendait de la 24^e à la 32^e Avenue depuis la rue Saint-Antoine et ce qui est aujourd'hui l'autoroute 20. La base demeura active jusqu'en 1959. Par la suite, la démolition des installations permettra à la ville d'ouvrir un nouveau quartier regroupant immeubles résidentiels, centre commercial ainsi que certains services publics tels la bibliothèque et le poste de pompiers.

ROARING TWENTIES,
DIRTY THIRTIES 1920-1945

The end of the distressing war of 14-18 was followed by a decade called the Roaring Twenties, a period of freedom and exuberance where the traditional pre-war values were called into question. It was the triumph of modern ideas prompted by American-inspired movies and jazz. In Lachine, a small, thriving industrial municipality, we worked hard... and partied a lot! Too much so, people sometimes complained...

The partying suddenly came to an end with the stock market crash of 1929. Bankruptcies and unemployment peaked at record levels and the crisis continued to the point where governments were forced to adopt various measures to help the unemployed and their families. Job creation programs enabled the development of parc LaSalle, the renovation of promenade Père-Marquette, the Petit Canal, music bandstands, the construction of the arena and the municipal stadium.

The economic recovery had barely begun when a new conflict broke out, more world-wide and more deadly than the first. Once again, the industrial firms supported the war effort, which contributed to a reduction in unemployment. Along with Toronto, Brandon, Edmonton and Québec City, Lachine became one of the five Royal Canadian Air Force (RCAF) bases—called Manning Depots—that were used to prepare recruits heading overseas. Opened in 1941, Lachine Depot No. 5 extended between 24^e and 32^e Avenue, from rue Saint-Antoine and what is now Autoroute 20. The base remained active until 1959. The demolition of the facilities later allowed Lachine to open a new neighbourhood with residential buildings, a shopping centre and such public services as a library and a fire station.

N^o.44



Lachine en fête dans le parc La Salle, juin 1944
SHL, fonds André Gélinas

Lachine festivities in parc La Salle, June 1944
SHL, André Gélinas collection

UNE HISTOIRE À SUIVRE

Et voici la dernière de ces capsules historiques publiées depuis mars 2015 dans *Le Messenger de Lachine Dorval* pour souligner le 350^e anniversaire de Lachine. Mais nous ne sommes pas au cinéma et « dernière capsule » ne veut pas dire « fin de l'histoire ». Il n'y a plus de castors à piéger dans les bois, ni de chevaux noirs dans les pâturages. Mais l'histoire s'accroche aux paysages et le fleuve, en descendant vers la mer, traverse inlassablement les tourbillons du Grand Sault. Et les trois îles – Dorval, Dixie et Bushy – se profilent toujours sur la ligne d'horizon du lac Saint-Louis comme au temps où elles s'appelaient de Courcelles.

Ce Lachine, qui à l'origine fut d'abord un lieu de passage, est devenu pour beaucoup une terre d'enracinement. D'ici ou d'ailleurs, parlant diverses langues, fréquentant (ou non) des temples différents, ils ont fêté ensemble les 350 ans de Lachine comme d'autres le feront demain, lorsque viendra le temps de célébrer le 400^e anniversaire d'une histoire qui n'en finit pas de s'écrire.

L'auteure de ces textes est bien consciente que la riche histoire de Lachine ne pouvait être encapsulée dans tous ses détails, qu'il fallait faire des choix d'événements, de noms et de dates.

Au nom de la Société d'histoire de Lachine comme en mon nom propre, je remercie l'arrondissement de Lachine ainsi que TC Media, éditeur du *Messenger Lachine Dorval*, de nous avoir permis, en ouvrant ces pages, de découvrir ou de mieux connaître l'histoire d'une communauté jeune de 350 ans. Une histoire... à suivre!

A STORY TO BE CONTINUED

And here is the last of those historical capsules, published since March 2015 in *Le Messenger de Lachine Dorval*, to mark Lachine's 350th anniversary. But we aren't in the movies and the «last capsule» doesn't mean the «end of the story». There are no more beavers to trap in the woods, nor black horses in the pastures. But history clings on to the landscapes and the river, heading down toward the ocean, tirelessly crossing the whirling and swirling of the Grand Sault. And the three islands—Dorval, Dixie and Bushy—still stand out on the skyline of lac Saint-Louis, as in the days when they were called de Courcelles.

This Lachine, which was originally just a transit point, has become, for many, a land where they settled down to live. From here or elsewhere, speaking various languages, frequenting (or not) various houses of worship, they celebrated together the 350th anniversary of Lachine, as others will do tomorrow, when the time comes to mark the 400th anniversary of a story that will continue to be written forever...

The author of these capsules is well aware of the fact that the rich history of Lachine could not be captured in all its details, that choices had to be made about which events, names and dates to include.

On behalf of the Société d'histoire de Lachine and on my own behalf as well, I wish to thank the Borough of Lachine as well as TC Media, the publisher of *Messenger Lachine Dorval*, for having given us the opportunity, in opening these pages, to discover—or become more familiar with—the story of a young community, only 350 years old. A story... to be continued!

Lachine au fil du temps...



Rue Notre-Dame au coin de la 10^e Avenue vers l'est.
Carte postale.



Rue Saint-Jacques dans le quartier St-Pierre.
Photo prise entre les années 20 et 30.
Collection particulière



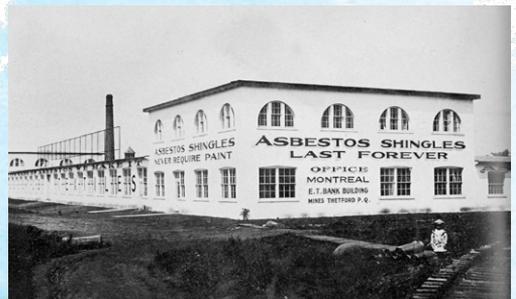
Quai de la 34^e Avenue au début des années 1920.



Académie Piché vers les années 1925, maintenant démolie, elle était située à l'endroit où se trouve le Centre Nazaire-Piché dans la 15^e Avenue entre les ruse St-Louis et Notre-Dame.



Parc Kirkland (en mémoire du maire et docteur Kirkland), photo prise dans les années 50 dans le quartier Saint-Pierre. Photo gracieuseté de la page Facebook « Ville Saint-Pierre 1908-1983 »



Ancienne industrie d'amiante démolie où fut pendant longtemps un mini-parc industriel. A l'endroit précis de la photo, c'était la *Lee Dyers* qui était situé à l'angle de la 21^e Avenue et de la rue Victoria.

Fond André Gélinas
Société d'histoire de Lachine

Lachine au fil du temps...



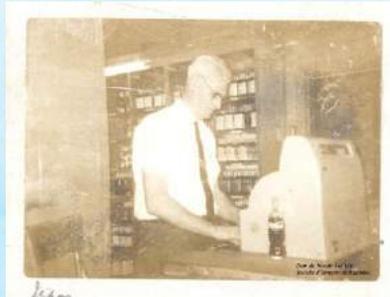
Côte située à mi-chemin entre le quartier Saint-Pierre et Montréal-Ouest. Anciennement, on l'appela la côte de la rue Avon. Le chemin Upper Lachine devenu dans les années 60 la rue Saint-Jacques traversait la rue Avon. Le deuxième plus ancien chemin menant de Montréal à Lachine. Photo gracieuseté de la page Facebook : « Ville Saint-Pierre 1908-1983 ».



Banque provinciale des années 30-50 à l'angle de la 15^e Avenue et de la rue Notre-Dame Nord.
Photo gracieuseté de Luc Lamarche.



Rue Notre-Dame, vers les années 60, avec en vue les deux cinémas : l'Empress et le Royal Alexandra.



Ancienne banque (*Merchant Bank*) qui a fermé ses portes devenues par la suite l'ancienne SAQ. À l'époque on l'appelaït la Commission des liqueurs du Québec située à l'angle de la 21^e Avenue et du boulevard Saint-Joseph. Aujourd'hui c'est le magasin Néron qui occupe les lieux.
Coutoïsie de Mme Nicole Vockey.
Société d'histoire de Lachine



Tramways à l'angle de la 6^e et la 5^e Avenue et la rue MacDonald vers les années 50.
Collection particulière,
Société d'histoire de Lachine

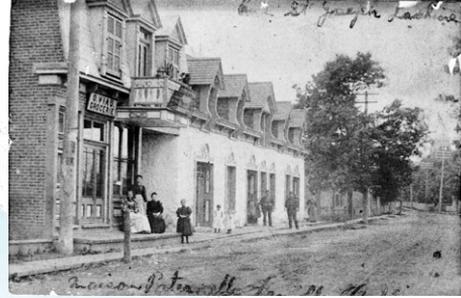


Usine *Daly & Morin* située dans la rue Victoria entre la 18^e et la 17^e Avenue. Fut la proie des flammes en 2012.
Fonds André Gélinas.
Société d'histoire de Lachine.

Lachine au fil du temps...



Groupe d'employés de la *Dominion Bridge*. On peut remarquer l'âge des travailleurs. La loi sur l'obligation de fréquenter l'école jusqu'à 16 ans n'était pas en vigueur. La photo est une gracieuseté de Luc Lamarche.



La « Maison du Passer » datait des années 1700 sur le boulevard Saint-Joseph. Son premier propriétaire était Jean Cuillerier. Elle fut démolie en 1972. Elle a fait place au parc Pelletier entre la 9^e et 10^e Avenue. Gracieuseté de Mme Geneviève Roussel.



Épicerie Besner. Située au coin de la 12^e Avenue et au nord de la rue Notre-Dame. Le commerce a fermé à la fin des années 80.



La boucherie d'Arthur Larche. Monsieur Larche a occupé ce local situé au coin Nord-Ouest de la 13^e Avenue et de la rue Notre-Dame de 1908 à 1920. Auparavant en 1906, il avait été marchand de bétail sur le site où se trouve maintenant le restaurant *Chez Toto* et en 1907, il a tenu boucherie à l'endroit où se trouve maintenant Domon. Gracieuseté de Raymond Racicot.



Situé sur le boulevard Saint-Joseph, à la jonction de Broadway et du boulevard Saint-Joseph, le Parc Stoney Point fut longtemps le lieu d'une plage pour la baignade. Devant le parc, dans la 45^e Avenue où commençait l'ancien quartier Dixie, il y avait un centre d'achat dont on peut constater encore les vestiges. Don de Pierre Giroux pour la Société d'histoire de Lachine.



L'hotel de M. W.K. Knapps dans le quartier Saint-Pierre. Photo prise au début des années 1900. En bas de la photo, on peut reconnaître l'ancienne chapelle-école Saint-Pierre-aux-Liens. L'Académie Martin n'était pas encore construite. Gracieuseté du Musée McCord

Lachine au fil du temps...



Garage Bouchard situé dans la 10^e Avenue entre les rues MacDonald et Notre-Dame. Il était situé à côté de l'actuel magasin de M. Robert Séguin. La jeune femme que l'on voit sur la photo fut la maman du maire sortant M. Claude Dauphin. M. Dauphin père possédait un commerce de buanderie dans la 11^e Avenue entre les rues Macdonald et Notre-Dame.



Les débuts du quartier Saint-Pierre au début du 20^e siècle. Impossible de situer exactement les lieux où fut prise cette photo qui est une gracieuseté de M. Galipeau.



Incendie du magasin de sport Pépin. L'incendie a eu lieu en 1974. Le magasin Pépin occupait un bâtiment auparavant qui était situé près de la 15^e Avenue dans de la rue Notre-Dame Sud. Il déménagea à l'angle de la 13^e Avenue et de la rue Notre-Dame Sud et fut la proie des flammes.



Vestiges de l'ancien terrain de golf Grovehill durant les années 90. On a transformé ce terrain en complexe domiciliaire. On peut distinguer la 32^e Avenue dans le coin en haut à gauche. On reconnaît le Couche-Tard et le Saint-Hubert.



Vue aérienne du Parc LaSalle dans les années 80. On peut distinguer les petits conifères qui ont maintenant grandi ainsi que le restaurant et les jeux pour enfants sont disparus depuis.



Magasin J.A. Tessier, coin Nord-Ouest 10^e Avenue et rue Notre-Dame. à la suite d'une faillite due à la crise économique en 1929, la banque Canadienne-Canadienne en fait la saisie et l'utilisera pour en faire une succursale.

Lachine au fil du temps...



Le bâtiment que l'on peut voir sur cette photo a eu plusieurs vocations : celui du premier hôpital francophone (bâti en 1913); le Jardin d'enfance pour les petits et petites, la Caisse populaire Desjardins et enfin la bibliothèque paroissiale. Le bâtiment fut démoli en 1975 pour faire place au Centre Téléphore Savaria dans la rue Saint-Louis face à la 14^e Avenue.



Le Marché public : où se trouve l'Hôtel de Ville, il y avait en 1845 un Marché aux Viandes fut la proie des flammes et démolit en 1866. On en a bâti un second au début du 20^e siècle dans la rue Notre-Dame entre les 18^e et 19^e Avenues, entre les rues Piché et Notre-Dame; lui aussi fut la proie des flammes en 1929. On décida d'en construire un nouveau à aire ouverte. Plus tard, on a reconstruit un marché fermé entre les 18^e et 19^e Avenues. La photo nous montre le marché à aire ouverte vers 1930.



Le *Normand Patates*. Situé dans la rue Notre-Dame à l'angle de la 11^e Avenue, il faisait face au fameux camion jaune *Norman Patates*. Ensuite le restaurant porta le nom d'*Orlando*, il fut détruit par un incendie en 1988. Aujourd'hui, le terrain s'est transformé en un petit parc avec le piano. Gracieuseté de Pierre Giroux.



Les boucheries étaient nombreuses à s'être installées. Celle-ci était située au coin de la 14^e Avenue et de la rue Notre-Dame. Anciennement, il y avait un étage de plus, et ce fut le premier cinéma à Lachine : le *Lefevroscope* qu'on surnommait les « Petites Vues ». Fonds André Gélinas.



La *Saxonia* était une usine qui se spécialisait dans la transformation de fruits. L'usine fut démolie dans les années 70. Elle a cédé sa place au *Complexe funéraire Urgel Bourgie*. Fonds André Gélinas



Les défilés, les parades et les processions étaient fréquentes à Lachine. Celle-ci est une parade de la Saint-Jean-Baptiste dans les années 60. La photo fut prise au coin de la 12^e Avenue et de la rue Notre-Dame.

Lachine au fil du temps...



Ancienne chapelle-école avec au-devant l'Académie Saint-Martin dans le quartier Saint-Pierre. La chapelle-école fut démolie pour faire place au gymnase et une annexe pour faire d'autres classes.



Vue de la façade du cinéma Royal Alexandra. Sa fermeture a eu lieu en 1966.



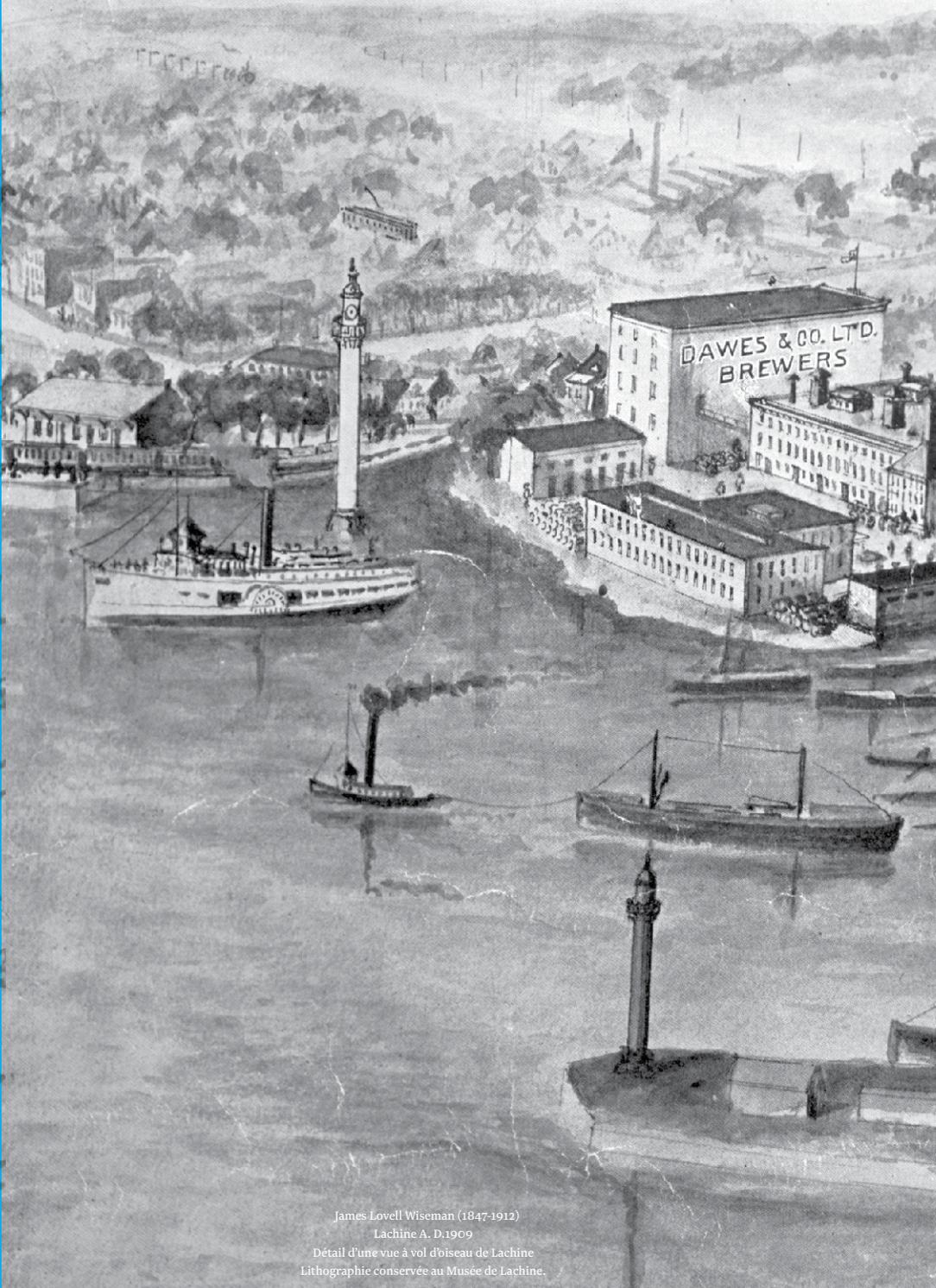
Vue aérienne de Stoney Point dans les années 30. On peut distinguer un bateau voguant dans le lac Saint-Louis pour prendre le canal Lachine. On distingue sur la photo la station de pompier et la 45^e Avenue qui est à peine habitée avant que le boom immobilier où des maisons se mettront à pousser comme des champignons.



Angle de la 6^e Avenue et de la rue Notre-Dame. On voit à gauche un édifice qu'on ne voit pas sur la photo mais qui a revêtu plusieurs vocations : hôtel King Georges, le Snake Pit, et bien d'autres. De l'autre côté, on distingue un restaurant chinois, qui deviendra plus tard un *Normand Patates*, un restaurant du nom de « Crésus ».

Derrière les tramways, on peut distinguer les installations de la *Dominion Bridge*.

Handwritten text in a cursive script, likely a title or decorative element, running vertically along the left edge of the page.



James Lovell Wiseman (1847-1912)
Lachine A. D. 1909
Détail d'une vue à vol d'oiseau de Lachine
Lithographie conservée au Musée de Lachine.

Cette lithographie dont on ignore la provenance certaine est une étonnante composition qui évoque de manière fantaisiste le Lachine moderne. Contraint de résumer une grande quantité d'informations visuelles, l'artiste a savamment mêlé réalisme et déformations stylistiques quitte à sacrifier l'exactitude des distances et de la perspective.



Société d'histoire de Lachine