

La Poste Autrefois et Aujourd'hui

CAUSERIE DONNÉE PAR

Mr. JOSEPH LALLIER

Inspecteur du Service Postal

District de Québec

AU CONGRES DES MAITRES DE POSTE DE LA PROVINCE
DE QUEBEC, TENU A SHERBROOKE,
LE 3 SEPTEMBRE, 1936.



(Gracieuseté de l'Auteur)

ASSOCIATION CANADIENNE DES MAITRES DE POSTE
Branche du Québec

A M. Gerard Marchalosse
à l'hommage de l'auteur
J. Lalleu

Par l'Auteur:

ANGELINE GUILLOU (Roman)

LE SPECTRE MENAÇANT (Roman)

ALLIE (Roman)

La Poste Autrefois et Aujourd'hui

Il y a, à côté de la grande histoire d'un pays ou de l'histoire tout court, la petite histoire, qui est en quelque sorte le reflet de la petite patrie sur la grande, et qui nous lie plus intimement à elle.

C'est de deux siècles et demi de petite histoire canadienne que je vous entretiendrai ce soir; n'ayez crainte, mesdames et messieurs, ce n'est pas toute la petite histoire du Canada que j'entreprendrai de vous raconter; mais celle de la poste, presque contemporaine de ses soeurs européennes. J'entends, la poste telle que nous la concevons aujourd'hui.

Il y a eu de tout temps des moyens de communications entre individus; entre rois et peuples. On pourrait même dire qu'ils remontent à l'arche de Noé, quand ce dernier dépêcha une colombe qui revint avec un rameau d'olivier annonçant que la terre était enfin visible.

Un des premiers moyens de transmission, qui a subsisté jusque de nos jours dans les pays nègres d'Afrique était celui de placer sur des élévations, à distances égales, des hommes qui transmettaient par simple voix humaine, de l'un à l'autre, les messages officiels.

Lors de la guerre de l'Angleterre avec les Zoulous, on ne pouvait s'expliquer dans le camp anglais le rapidité de la transmission des ordres des chefs ennemis à leurs armées. On se servait tout simplement de ce moyen primitif mais efficace de communication.

L'historien Hérodote raconte qu'Harpagus, voulant envoyer à Cyrus un message important, l'inclut dans le corps d'un lièvre et envoya le lièvre à Cyrus.

Un autre moyen de correspondance, surtout au cours des guerres européennes, fut le pigeon-voyageur. En passant par la diligence qui existait déjà au 15^{ème} siècle, on pourrait en dire long sur les différents systèmes adaptés aux circonstances par l'ingéniosité humaine, à travers les âges; mais le temps mis à ma disposition m'interdit de m'étendre au-delà des choses du terroir.

Permettez-moi, cependant, de faire en France une petite incursion, qui vous donnera un idée du service mis en opération dans notre ancienne mère patrie.

En 1464, Louis XI, roi de France, inaugura dans son royaume un service postal régulier. Le fin monarque prisait plus l'esprit que la force et avait plus confiance aux institutions publiques qu'aux champs de bataille.

Il constata qu'il était important pour lui de se renseigner sur les choses de son royaume; et de ses sujets comme de ses ennemis. A cette fin, il couvrit son royaume de postes et relais à la tête desquels il plaçait un maître qui était obligé de fournir chevaux et voitures aux courriers du Roi et à nul autre sous peine de mort. Cette ordonnance est consignée dans les archives françaises.

Ce premier service devait être à l'usage exclusif du Roi et de ses officiers, mais subséquemment il étendit ce privilège à tous ses sujets, se réservant toutefois le droit de lire toutes lettres confiées à ses facteurs et de saisir toutes celles qui pourraient être considérées opposées à ses vues.

A part ces instructions, on peut dire que l'organisation postale de Louis XI surpassa tout ce qui avait déjà été entrepris dans ce sens.

Cette politique, négligée par ses successeurs immédiats, fut reprise par le Cardinal de Richelieu, sous Louis XIII.

A partir de 1622, les courriers ou facteurs étaient tenus d'arriver à des jours fixes. En 1627, la première échelle de taux fut établie. En 1630, des bureaux de poste furent établis dans plusieurs villes du Royaume. En 1631, une position de Surintendant Général de la poste fut créée.

En 1643, sous le régime d'Anne d'Autriche, des employés réguliers furent préposés à la réception et au tri des lettres et colis et à la perception du port.

L'inauguration qui fait date fut celle de 1653, alors que des boîtes aux lettres furent installées dans différents quartiers de Paris et qu'un bureau fut ouvert, où les gens pouvaient se procurer, pour le prix d'un sol (un sou), des étiquettes portant le mot "port payé" et portant date.

Ces étiquettes devaient être attachées aux lettres et jetées dans la boîte d'où on les transportait à destination. Ce furent sans doute les premières boîtes aux lettres installées en vue d'un service régulier.

Comme en France tout finit par une chanson, les nouvelles boîtes furent estimées de la satire et de l'esprit français. Un poète du nom de Loret composa les vers suivants:

On va bientôt mettre en pratique
Pour la commodité publique,
Un certain établissement,
Mais c'est pour Paris seulement.
Des boîtes nombreuses et drues
Aux petites et grandes rues,
Ou par soi-même ou son laquais
On pourra porter des paquets;
En dedans, à toute heure mettre
Avis, billet, messive et lettre

Que des gens commis pour cela
Feront chercher et prendre là
Pour d'une diligence habile
Les porter par toute la ville
A des neveux et des beaux-pères
A des nonnains, à des commères
A Jean Martin, Guilmain Lucas,
A des clercs et des avocats,

A des marchands, à des marchandes,
 A des galants, à des galantes,
 A des amis, à des agents,
 Bref à toutes sortes de gens.
 Ceux qui n'ont ni suivants ni suivantes,
 Ni de valets ni de servantes
 Seront aussi fort soulagés,
 Ayant des amis bien logés,

Outre plus, je dis et j'annonce
 Qu'en cas qu'il faille une réponse
 On l'aura par même moyen
 Et si l'on veut savoir combien
 Coûtera le port d'une lettre,
 Chose qu'il ne faut pas omettre
 Afin que nul n'y soit trompé
 Ce ne sera qu'un sou tapé.

Revenons au Canada. Tous les historiens s'accordent quant à la date de l'octroi des premiers privilèges royaux pour le transport de la poste au Canada, mais non quant au titulaire.

Geo. Gale, auteur de "Historic Tales of old Quebec", prétend que ce fut Thomas de la Naudière, tandis que le bulletin des recherches historiques de M. Pierre-Georges Roy, notre éminent historien, dit que ce fut Jean-François-Eustache Lanouiller de Boisclair, à qui fut accordé le privilège exclusif pendant vingt ans, de tenir les postes et courriers, ainsi que les messageries et autres voitures publiques entre Montréal et Québec.

Ce monopole, contrairement à ceux de nos jours, resta inopérant. M. Pierre-Georges Roy nous dit, dans "Petites choses de notre histoire", que le texte du document remis à monsieur Lanouiller ne valait que s'il était confirmé par le roi; or l'approbation royale ne fut donnée que plusieurs mois après, et avec cette restriction: que le monopole ne durerait pas plus de dix années, lesquelles ne commenceraient que le jour de l'enregistrement du brevet. Et monsieur Lanouiller ne s'exécuta pas.

Il serait facile de conclure, même en l'absence de documents officiels à cet effet, qu'un service de messageries ou des services de messageries existaient déjà en Nouvelle France puisqu'on voulut monopoliser ces services entre Québec et Montréal. On trouve en effet dans les archives de Montréal, que Pierre Dasilva, dit le Portugais, à la date du 10 juillet 1693, par conséquent 28 ans avant les privilèges accordés à M. Lanouiller, fut payé, pour le port d'un paquet de lettres de Montréal à Québec, la somme de vingt sols (1 livre).

Comme son nom l'indique, ce Dasilva était certainement un étranger, lequel, tel qu'il arrive de nos jours, paraît-il, ayant plus de clairvoyance que les nôtres, avait créé par une initiative heureuse un service de transport pour passagers, messageries, et par surcroît transportait les messages privés et officiels.

Pour reconnaître ses services, l'intendant Raudot lui fit cadeau d'une commission de messenger en date du 23 décembre 1705, dont on possède le texte intégral:

"Etant nécessaire pour le service du roy et le bien public d'établir en cette colonie un messenger pour porter les ordres en tous les lieux de ce

païs ou besoin sera, et étant informé de la diligence et fidélité de Pierre Dasilva dit le Portugais.

“Nous, sous le bon plaisir de Sa Majesté, avons commis et établi led: Portugais, messenger ordinaire, pour porter les lettres du M. le Gouverneur Général et les nôtres pour le service du roy dans toute l'étendue de cette colonie, luy permettant de se charger de celles des particuliers pour les rendre à leur adresse, et en rapporter les réponses et luy avons taxé pour le port de chaque lettre de Québec à Villemarie, dix sols et autant pour le retour. De Québec aux Trois-Rivières, cinq sols, et au reste à proportion, selon les lieues où il les rendra, moyennant quoy luy enjoignons d'en faire promptement son devoir en les rendant toutes fidèlement à leur adresse, faisons défense à toutes personnes de quelque qualité et condition qu'elles soient dely troubler sous telles peines qu'il appartiendra. Enjoignons à tous les officiers de Sa Majesté de luy prêter main forte et assistance, et en cas de maladie ou empêchement quelconque dud: Portugais, d'envoyer un autre homme à sa place pour porter à leurs adresses les lettres dont il serait chargé, et en apporter réponses, si aucune luy sont présentées, en foy de quoy nous avons signé ces présentes, à ycelles fait apposer le cachet de nos armes et contresigné par l'un de nos secrétaires, en Notre Hôtel à Québec le 23 décembre 1705; Signé: Raudot.”

Dasilva mourut à Québec au mois d'août 1717.

Jean Moran, très probablement son gendre, qui avait épousé Elizabeth Dasilva en 1705, continua le commerce de son beau-père; mais ce ne fut que dix années plus tard qu'en reconnaissance de ses bons services, l'intendant Claude Thomas Dupuy lui accorda le privilège d'une commission de Messenger du Roy entre Montréal et Québec.

TEXTE DE LA COMMISSION

Claude Thomas Dupuy:—

“Etant nécessaire pour le bien du service de l'utilité publique qu'il y ait un Messenger sur la probité et diligence duquel on puisse se reposer pour la commission d'affaire de cette ville de Montréal et étant pleinement informé de la fidélité et diligence avec laquelle Jean Moran s'en est acquitté depuis dix ans.

“Nous, sous le bon plaisir de Sa Majesté, avons commis et établi, commettons et établissons le dit Moran, Messenger du Roy aux profits et exemptions à luy attribués par les commissions qui lui ont été cy-devant accordées par nos prédécesseurs à la charge de nous remettre la présente commission toutes fois et quantes nous l'en requérons. Mandons et fait et donné en Notre Hôtel à Québec, le vingt-neuf janvier mil-sept cent vingt-sept.”

Ce service se faisait naturellement par eau en été et très probablement sur le fleuve gelé en hiver.

Ici on perd la trace des services de Moran et on se demande s'il conserva ses privilèges jusqu'à sa mort, en 1754, ou si l'ouverture de la route royale entre Montréal et Québec, vingt ans plus tôt, en 1734, eut pour effet de lui enlever ses privilèges.

Je laisse à votre imagination le plaisir de reconstituer dans votre esprit le tableau poétique de ces moyens primitifs de transport, où, de petits voiliers, louvoyant au gré des vents, se laissaient aller au fil de la marée montante ou descendante, dans un cadre de forêt vierge qui n'était effleurée que par les petits villages égrenés ça et là, le long du fleuve, d'où émergeait toujours, le premier, le clocher de la modeste église. On peut aussi se demander avec quelle anxiété on attendait le messager du Roy apportant avec lui les bonnes comme les mauvaises nouvelles.

Il n'y a aujourd'hui qu'un endroit au Canada où l'on pourrait revivre ce passé: c'est sur la Côte Nord du Golfe Saint-Laurent dont je vous parlerai plus loin.

J'ouvre ici une parenthèse pour vous citer un extrait d'un article paru dans "Le Bon Combat" de Bruxelles et signé Léo. C'est d'un charme exquis; mais il faut se placer dans un cadre français ou belge, pour en saisir toute la beauté.

LE FACTEUR

"Dès qu'il apparaît, flanqué de son lourd sac, d'où jaillissent d'énormes rouleaux, les seuils se garnissent de formes discrètes et anxieuses. Voilà le facteur !

Il aime ce chemin malgré sa monotonie. Il en connaît les moindres détails. La sympathie qui l'accueille dès ses premiers pas lui fait d'ailleurs trouver la route moins longue et moins fatigante, car il reçoit autant de bonjours qu'il distribue de lettres. C'est une grande famille que celle qu'il visite chaque jour. Il la connaît à merveille et sait avoir pour chacun un mot aimable. C'est la fiancée rougissante, à qui il remet un long pli, bleu ou rose, l'aïeule tremblante qui l'épie derrière un rideau, le vieux notaire avec lequel il parle du temps, et le fermier qui l'entretient de ses semailles.

Le facteur ignore tout, mais il possède une intuition précise des drames dont il est un acteur inconscient. Aussi sait-il entourer d'une sympathie discrète les infortunes qu'il devine sous les plis mystérieux.

Il se réjouit des réconciliations, tremble pour les absents, s'indigne contre les lâches et pleure sur les abandons.

Quelle peine ne ressent-il pas en approchant chaque matin, les mains vides, de cette pauvre chaumière, où une bonne vieille l'interroge

de son regard angoissé! C'est en lui qu'elle a placé sa suprême espérance, celle de recevoir, par delà les mers, des nouvelles de son fils.

"Ce sera pour demain, ma pauvre vieille!"

Et le brave homme continue son chemin. Sur son passage les rideaux s'écartent aux fenêtres. C'est l'espérance qui passe! Quelle joie, lorsqu'une missive heureuse pénètre dans une demeure! Cette allégresse, il la partage, prêt aussitôt à compatir au deuil qu'il apporte à une autre maison.

Semblable à ces nuages de matinées d'avril qui, passant sur le prairie, y font succéder tour à tour la lumière et l'ombre, ainsi chacune de ses randonnées sème tour à tour la joie et la douleur. S'il pouvait après son passage, prêter l'oreille aux clameurs diverses qui s'élèvent derrière les portes closes, il posséderait une science approfondie de la pauvre humanité.

Ah! s'il pouvait, à la fin de la journée, embrasser d'un seul coup d'oeil l'étendue des événements dont il a inconsciemment conduit et réglé la marche fatale! S'il pouvait, par delà le temps, en prévoir les conséquences et en pénétrer les aspects intimes!

Vraiment, son rôle est à la fois innocent et terrible, machinal et prodigieusement grave."

Ce que je vous ai dit avant de citer cet article nous donne une assez juste idée du service de messagerie entre Québec et Montréal; mais que penser du service des messages privés entre la mère patrie et le Canada. Un édit de l'intendant Gilles Hocquart, en date du 20 juillet 1732, nous en donne un idée.

Ce long document en vieux français, que je résume, dit entre autres choses: "Qu'à l'arrivée de bateaux venant d'Europe, Ile Royale et Amérique pour Montréal et autres lieues, les habitants de Québec, (et j'imagine qu'il y avait beaucoup de dames) se rendaient en chaloupe ou canot à bord des vaisseaux et suppliaient le capitaine de leur montrer les lettres... dont ils étaient chargés, afin de savoir s'il n'y en avait pas à leur adresse, en profitaient souvent de l'occasion pour surprendre la bonne foi des commandants des navires, pour s'approprier les lettres d'autrui afin d'en connaître le contenu, par simple curiosité ou par cupidité.

L'édit défendait aux capitaines de ne laisser voir ces lettres à personne et de ne les livrer à qui que ce soit qu'après être débarqués et elles devaient être livrées personnellement aux négociants ou bourgeois".

Pour revenir au service entre Québec et Montréal, il est raisonnable de conclure que Moran eut à faire face à une concurrence par terre après l'ouverture du chemin du Roy entre ces deux endroits et que, s'il continua son service, il le fit en marge du service officiel, puisqu'on lit dans

"Canada and its Provinces" de Short & Daughy que les anglais, après la conquête, se servirent des mêmes postes de relais organisés par les français pour le transport du courrier entre Québec, Trois-Rivières et Montréal, comme nous le verrons plus loin.

On ne tourne pas sans émotion une page d'histoire qui nous transforme du jour au lendemain, de colonie française en possession anglaise. Si la confusion régna dans les âmes au départ du drapeau fleurdelisé, il dut en être de même dans le service des messageries, surtout en ce qui concerne les correspondances avec la France.

Un rayon de joie perçait toujours à l'arrivée d'un bateau français apportant des nouvelles du vieux pays, qui d'un père, qui d'une mère, qui d'un frère ou d'une soeur, voir même d'un fils resté dans l'armée ou d'une fille, cloîtrée dans un couvent. Tout contact cessa avec la France et la colonie cédée resta longtemps comme enveloppée d'un suaire épais.

Après la cession, une nouvelle organisation postale surgit des cendres de celle qui venait de s'éteindre.

Quand le Canada fut cédé à l'Angleterre, un système postal reliant toutes les colonies anglaises d'Amérique existait, lequel était lui-même relié par un service de bateaux à voiles à celui de la mère patrie.

Tout le système postal nord-américain était sous le contrôle du ministre des Postes de Grande-Bretagne qui délguait ses pouvoirs à des sous-ministres. Ainsi tout le district compris entre l'Acadie et la Virginie du Sud était administré par deux sous-ministres. L'un d'eux n'était rien moins que Benjamin Franklin.

Ce dernier dit, dans son autobiographie, que le revenu de la poste sous son administration était déjà trois fois celui de l'Irlande.

Est-ce à dire que le système postal était très populaire à cette époque? Non! Les taux fixés par un acte du parlement britannique étaient rien moins que prohibitifs.

On avait adopté un système de zones comme il en existe ici aujourd'hui pour les colis postaux. Le port d'une lettre simple parcourant une distance de soixante milles ou moins était de four pence (8 sous). Si la distance dépassait soixante milles le port était de six-pence (12 sous). Pour apprécier à leur juste valeur les taux exorbitants en usage, il est important de savoir ce qui constituait une lettre simple: Il suffit de dire quelle ne devait consister qu'en une seule feuille de papier et peser moins d'une once. Tout contenu ne fut-il qu'un morceau de papier de la grandeur d'un timbre-poste était taxé du double, un troisième triplait le port et ainsi de suite.

Les taux à l'intérieur du pays n'étaient rien cependant en comparaison de ceux exigés pour la correspondance étrangère ou même d'une province à l'autre. Ainsi, entre New-York et Boston, le taux d'une lettre était de 24 sous, 48 sous et 72 sous, selon qu'elle contenait une, deux ou trois feuilles de papier. Si ces trois feuilles de papier dépassaient le poids d'une once le taux était de 96 sous.

L'ingéniosité des fabricants de papier à lettre dut s'exercer à trouver un papier, qui fut assez léger pour ne pas obérer la charge sur les lettres et assez fort pour résister aux intempéries de toutes sortes, étant donné que l'enveloppe, non-seulement n'était pas en usage, mais n'était pas permise.

Vous vous demandez sans doute si tous les cachets étaient brisés pour savoir s'il n'y avait rien d'inclus dans la lettre. Non! On avait trouvé un moyen plus simple: On les examinait à la chandelle.

Avec ces taux exorbitants et ces restrictions sévères, pas n'est besoin de s'étonner que les autorités postales se plaignissent de la concurrence que leur faisaient les messageries privées.

Benjamin Franklin ne fut pas lent à comprendre qu'il y aurait avantage pour le Ministère des Postes anglais d'étendre le système postal des anciennes colonies au Canada. Aussi en 1763, aussitôt que le traité de Paris atteignit l'Amérique, il partit pour le Canada et débarqua à Québec.

C'est de ce voyage que date la fondation du premier bureau de poste régulier de Québec. Ma ville d'adoption peut donc s'enorgueillir d'avoir été le premier endroit du Canada à posséder un bureau de poste régulièrement constitué. Franklin ouvrit encore deux sous-bureaux dont l'un à Trois-Rivières et l'autre à Montréal, qu'il plaça sous la direction de Hugh Finlay, jeune écossais établi à Québec après la cession de 1760 et qui avait été nommé Juge de Paix, à cause de sa connaissance des deux langues. (Déjà l'utilité du bilinguisme qui se dessine à l'horizon).

Le service postal canadien fut mis en communication directe avec celui de New-York par voie du lac Champlain, via la rivière Chambly et après un portage, par la rivière Hudson, jusqu'à New-York.

Les voyages du courrier étaient arrangés de manière à faire le raccordement avec le voilier qui partait de New-York mensuellement, portant la correspondance officielle et le courrier privé en Angleterre.

J'en arrive au mode de transport entre Québec, Trois-Rivières et Montréal.

Comme je l'ai dit plus haut, l'ouverture d'un chemin carrossable entre Montréal et Québec sous le régime français a dû marquer l'inau-

guration d'un système de messageries par terre, bien que Moran n'en continua pas moins peut-être son service de messageries fluviales.

Les Français avaient organisé des postes de relais toutes les trois lieues (9 milles). Ces postes de relais étaient à la charge d'habitants qui possédaient cheval et voiture convenables au transport des passagers et des messageries d'un poste à l'autre. Ils avaient comme aujourd'hui le titre de Maître de Poste.

Il faut croire que la démission des Maîtres de Poste en bloc ou en série n'était pas encore en honneur à cette époque, puisque Finlay prit à son service tous les maîtres de poste du régime français, et les payait pour le convoyage de la poste douze cents la lieue, c'est-à-dire 4 cents le mille anglais. (J'imagine que mon ancêtre Jean Lallier, établi à Cap Santé bénéficia de ce service).

Comme les courriers marchaient jour et nuit, une lettre prenait à peu près trente heures à parcourir la distance entre Québec et Montréal et vice-versa.

(Nous avons encore aujourd'hui des services identiques entre La Malbaie et Rivière Portneuf, Matane et Gaspé sur le littoral Nord de Gaspé, où les courriers bravent les intempéries tout le long de nos longs hivers et conservent à peu près la même vitesse en voyageant jour et nuit.)

L'Acte du parlement britannique de 1710 établissant le taux du port des lettres tel que je vous l'ai dit plus haut, était considéré comme prohibitif pour la population française du Canada, restée pauvre, non pas qu'elle fût dépourvue des moyens de vivre, mais sans argent sonnant, comme le firent remarquer les gouverneurs Murray de Québec et Gage de Montréal dans un rapport au Ministère Anglais.

Comment la jeune canadienne aux yeux doux aurait-elle pu épancher le trop plein de son cœur à 24 sous le cachet de trois feuilles, quand il lui en aurait fallu dix pour tout dire au brave jeune homme qui soupirait après elle dans la paroisse voisine et 98 si les correspondants demeuraient l'un à Québec, l'autre à Montréal. Il est probable cependant qu'on s'en tenait à une feuille de papier et qu'on écrivait plus fin, comme nos bonnes religieuses font parfois en écrivant sur le long et sur le travers d'une carte postale.

Le rapport des Gouverneurs Murray et Gage ne resta pas sans écho, puisque, par un acte du parlement anglais passé en 1765, les taux entre Montréal, Québec et Trois-Rivières furent changés. Ainsi les taux pour soixante et cent milles demeurèrent intacts, mais on ne chargea plus que 4 deniers (8 sous) par cent milles, passé le premier cent milles. Une

lettre simple entre New York et Montréal ne coûta plus qu'un shilling et, un shilling quatre deniers pour Québec. Une lettre de Montréal à Québec était taxée à 8 deniers (16 cents) et entre les postes intermédiaires 6 deniers (12 cents) toujours pour la lettre simple.

La révolution américaine, après la prise de Ticonderoga, et l'occupation de Montréal, interrompit l'échange intercolonial et paralysa même complètement l'échange du courrier entre les colonies Anglaises d'Amérique.

Le même isolement dont eut à souffrir la population française de Québec après sa cession à l'Angleterre s'offrit à celle qui était devenue mixte.

Au cours de l'été, les bateaux d'occasion qui faisaient escale à Québec permettaient aux habitants de se renseigner tant bien que mal sur les événements mondiaux; mais une fois la glace prise sur le fleuve c'était l'isolement complet, et cela dura pendant dix ans.

Comme la guerre de l'indépendance tournait de plus en plus en faveur des Yankees, il fallut aviser à trouver un autre débouché que New-York pour l'expédition du courrier européen. Au commencement de 1784, le Sous-Ministre des Postes tenta une expérience par l'expédition d'un courrier de Québec à Halifax. Le courrier prit sept semaines à parcourir cette distance au milieu de difficultés sans nombre. Comme le Ministère Anglais avait décrété que tout courrier devait au moins rencontrer ses dépenses, ce fut à ce point de vue un échec complet: le revenu fut de £75 et les dépenses £195.

En 1783 l'administration anglaise rétablit le service régulier entre Falmouth et New-York. Les marchands de Québec et Montréal s'agitèrent en conséquence pour la reprise des communications par terre entre Montréal et New-York via la route du lac Champlain; mais l'hostilité des Yankees au cours des premières années de ce service se manifesta d'une manière telle qu'on dut chercher un débouché ailleurs, et on s'appliqua à surmonter les désavantages naturels de la route QUEBEC-HALIFAX.

Le Gouverneur-Général et le Lieutenant-Gouverneur de la Nouvelle Ecosse ayant offert leur concours, le Colonial Office consentit à établir un service mensuel entre Falmouth et Halifax. Alors le courrier européen en ce qui concerne le Canada se fit via Halifax en été et par New-York en hiver.

Voici que nous entrons dans une nouvelle phase.

En 1789, le flot des United-Empire Loyalists commença à se déverser sur le Canada et avec les soldats licenciés des régiments anglais s'établirent en grand nombre dans le haut St-Laurent et sur les bords du lac Ontario. Des postes surgirent de Lachine à Kingston.

Ces colons bénéficièrent cependant d'un service très mitigé qui se résumait à un voyage à la raquette au cours de l'hiver. L'été leur était plus favorable car les nombreux petits voiliers qui sillonnaient le haut du fleuve rendaient les communications plus faciles au moyen de messagers privés.

Quand York (aujourd'hui Toronto) devint la capitale du Haut-Canada leur seul moyen de communication était les bateaux de guerre.

En 1801, le chemin Danforth entre York et la Baie de Quinté fut commencé et le Lieutenant-Gouverneur en profitera pour demander l'établissement d'un service régulier entre York et les colonies de l'Est.

Geo. Hériot qui succéda à Finlay en qualité de Sous-Ministre fit un voyage d'inspection dans le Haut-Canada et appuya le rapport du Lieutenant-Gouverneur.

Ce dernier bien qu'appuyé par Hériot avait compté sans l'étrange disposition de Freeling, secrétaire du Ministre des Postes anglais. Ce rond de cuir à courte vue n'envisageait le service postal qu'à un seul point de vue; celui du revenu. Hériot reçut une verte semonce pour avoir recommandé ce service préconisé par le Gouverneur.

Avec de telles dispositions de la part des autorités postales anglaises, le service de la poste n'avancait qu'à pas de tortue.

Malgré les instances réitérées des nouveaux groupes de colons qui surgissaient çà et là dans le Haut-Canada, Freeling demeura insensible à toutes les demandes.

Avec les conditions posées par ce fonctionnaire rigide, l'établissement de nouveaux bureaux de poste devenait impossible à cause de l'isolement des groupements nouveaux.

Ce pauvre Hériot, pris entre les sollicitations parfois autoritaires des gouverneurs et l'absolutisme de son chef fut souvent dans une impasse. Moralement forcé parfois par le Gouverneur de recommander tel ou tel service il recevait en retour une réprimande avec ordre d'annuler tous les arrangements faits.

Le seul moyen qui vainquit l'obstination du Secrétaire des Postes anglaises fut la promesse du Gouverneur de combler tout déficit que pourrait occasionner l'amélioration du service. Freeling fut profondément touché et accorda un service de cinq fois par hiver entre Montréal et Toronto. Le courrier se rendit même jusqu'à Niagara où un bureau de poste avait été ouvert en 1789; mais ce ne fut qu'en 1804 que ce dernier bureau bénéficia d'un service régulier.

En 1810 un service régulier d'une fois par mois fut établi entre Montréal et Kingston et continué à Toronto l'année suivante.

En 1816 Heriot dut démissionner à cause d'altercations fréquentes entre lui et le Gouverneur, Sir Gordon Drummond, ce dernier exigeant des améliorations que Heriot était dans l'impossibilité d'accorder, parce qu'il avait les mains liées par son supérieur.

Daniel Sutherland, Maître de Poste de Montréal lui succéda.

L'administration de ce dernier fut surtout marquée par des efforts pour l'amélioration du service entre la métropole et le Canada et, à la chambre du Haut-Canada, par l'agitation pour le contrôle de la poste par les colonies dans leur propre territoire.

Je passe rapidement sur le service entre la Grande Bretagne et le Canada qui fut en vigueur de 1788 à 1816. Qu'il suffise de dire que le port d'une lettre simple (une feuille de papier) de Londres à Québec par voie d'Halifax était de 92c; Montréal 96; Kingston \$1.04; Toronto \$1.12. Par voie de New-York les taux tombaient à 31c pour Montréal; 47c pour Québec; le même prix pour Kingston et 41c pour Toronto. Si on compare ces taux à ceux d'aujourd'hui on reste émerveillé du progrès accompli en si peu de temps.

Ce progrès cependant ne s'est pas effectué tout seul. Au commencement de l'administration de Sutherland, lequel succéda à Hériot comme je l'ai dit plus haut, il y avait dix bureaux de poste dans le Bas-Canada et neuf dans le Haut-Canada. Lorsqu'il quitta le service en 1827, il y avait dans le Bas-Canada 49 bureaux et le Haut-Canada en comptait 65.

On demeure ébahi devant les vexations administratives dont furent victimes Heriot et Sutherland dont les bonnes intentions étaient toujours mises en doute et les initiatives toujours prises en défaut.

Malgré l'absence de données historiques à ce sujet il est raisonnable de penser que les paroisses du bas du fleuve bénéficièrent d'un service postal quelconque, surtout après la construction du chemin du lac Témiscouata qui part de Notre-Dame-du-Portage pour aboutir à Edmundston, N. B.

J'ai été cependant assez heureux de recueillir des renseignements qui ne sont que de mémoire d'hommes, mais qui m'ont fixé sur le mode de service dont bénéficièrent ces premiers habitants du pays après la conquête.

Le service de la poste se faisait en voiture de Québec à Gaspé; (et il faut ici remarquer que la colonisation de la Gaspésie date à peine de plus de cent ans, surtout en ce qui concerne la Baie des Chaleurs). Les courriers se servaient du chemin qui longe le fleuve du côté sud, le seul qui existât à cette époque.

Il y avait des postes de relais comme il en existait entre Québec et Montréal, et le service se faisait par étapes. Louis Poitras, arrière-grand-

père d'Alexis Poitras, courrier actuel de Saint-Jean-Port-Joli, transportait les malles de Sainte-Anne de la Pocatière à Montmagny. D'après monsieur Alexis Poitras, le courrier était accompagné d'un commis de la poste qui faisait l'échange des lettres entre les différents bureaux de poste.

Ce service a dû être altéré plus tard et un monsieur Magloire Dionne de Rivière du Loup avait le contrat pour le transport des malles entre Rivière du Loup et Québec. Le service se faisait alors en deux étapes. Le courrier échangeait les malles à l'Islet, sans doute après avoir souvent changé de chevaux en cours de route, car le service était assez rapide. Le courrier qui quittait Rivière du Loup le matin, parcourait la distance de ce dernier endroit à l'Islet le même jour et retournait le lendemain au point de départ, de sorte qu'une lettre parcourait la distance de cent vingt milles, de Rivière du Loup à Québec, en deux jours.

Ce service cessa avec la construction du Grand-Tronc, chemin de fer qui fut complété jusqu'à Rivière du Loup en 1862. Vers 1871, l'Intercolonial fut construit jusqu'à Halifax, ce qui mit fin au service par voiture entre Rivière du Loup et Rimouski et Gaspé.

C'est en marge de ce service officiel que Chouinard, dont je vous parlerai incessamment, avait établi son service privé.

Le service des messageries privées était encore à l'honneur en 1848, d'après Louis Fréchette, dans ses "Originaux et Détraqués". Il y avait, à cette époque, un nommé Chouinard, qui s'était institué courrier de Québec à Gaspé. Je cite textuellement Fréchette.

"Bien qu'appartenant à la classe des pauvres diables, Chouinard n'était pas précisément un mendiant, car il ne mendiait pas. Il se contentait d'accepter l'hospitalité qu'on lui offrait sur la route. Et comme il passa toute sa vie à faire la navette entre Québec et Gaspé et que cette hospitalité ne lui faisait jamais défaut, il n'eut jamais besoin d'autre domicile.

Quant au reste, ses goûts n'étaient rien moins que luxueux, et, son ambition se bornant à peu de chose, il se tirait parfaitement d'affaire et ne manquait jamais de rien.

Était-il suivi par un bon ange chargé de glisser chaque jour dans sa poche les cinq sous du Juif-Errant? Non pas. Ses cinq sous, il les gagnait bel et bien. Et jamais peut-être millions n'ont été mieux ni plus honnêtement gagnés.

Les lois de l'État s'en trouvaient bien quelque peu enfreintes. Le Ministère des Postes aurait peut-être pu le poursuivre en contravention; mais la peccadille n'en valait pas la peine; et tant pis pour qui aurait voulu molester l'ami Chouinard, car il était populaire.

Voici en quoi consistait sa petite industrie. Il s'était constitué courrier privé et indépendant, et pour six sous (5 cents), ce qui était dans le temps le port d'une lettre à la poste, il portait à pied cette lettre à Kamouraska, à Rimouski, au Bic, à Matane, et naturellement à n'importe quel point intermédiaire, la livrant en mains propres ou à domicile, sans jamais exiger d'autre rémunération.

S'il avait dix, vingt, trente lettres tant mieux. S'il n'en avait qu'une, il faisait le voyage tout de même et avec une rapidité parfois étonnante. Nul froid, nulle tempête, nuls chemins effondrés ne l'arrêtaient.

Pendant quelqu'une de ces terribles journées d'hiver, où les voyageurs les plus hardis osent à peine s'aventurer sur la route, enveloppés de leurs habits de fourrure et les peaux d'ours de leurs traîneaux, on entendait parfois un son de trompe éclater au loin, puis on voyait déboucher à l'entrée du village un piéton maigrement vêtu, une casquette en peau de chat sur les yeux, blanc de givre, enfonçant jusqu'aux genoux dans la neige mouvante, les doigts à demi-gelés sur un cornet à bouquin, le dos courbé, luttant ferme contre la poudrière qui lui cinglait la figure, et jetant à toutes les portes sa fanfare dans la bourrasque. C'était Chouinard. A la brune, il entrait n'importe où; chez le riche comme chez le pauvre; avec cette différence que dans les maisons un peu cossues il entrait par la porte de service. On ne le rebutait nulle part.

Haletant, geignant, épuisé, il secouait dans le tambour la neige dont il était couvert, essuyait ses bottes glacées au paillason, faisait son entrée en souriant, détachait les glaçons de sa barbe et de ses cheveux incultes, s'approchait du poêle...grelottait quelques instants, les mains dans le fourneau, puis jetant un long regard autour de lui avec une expression de contentement, naïf, il lâchait un gros rire enfantin: hi! hi! hi! puis il ajoutait mauvais temps !

Tiens c'est ce bon Chouinard! disait-on.

—Quel bon vent t'amène ?

—Bon vent, mais mauvais côté, hi hi hi.

—D'où viens-tu comme ça ?

—Québec.

—Et où vas-tu ?

—Rivière du Loup.

—Porter une lettre ?

—Té cré.

—A qui donc ?

—M. Pouliot.

—Montre voir ?

—Tiens pas celle-là! M. Verreau, celle-là, St-Jean Port Joli, ou M. Dupuis, St-Roch des Aulnaies, ou quelqu'autre encore.

On lui faisait généralement ces questions non pas par pure curiosité, mais pour mettre son étrange mémoire à l'épreuve.

Il avait souvent quinze, vingt lettres dans son sac. Or il ne savait pas lire et jamais il ne se trompait dans la distribution. Pas une erreur! Une lettre qui lui était confiée arrivait droit à son adresse, avec autant de sûreté, et même plus—que si elle eut été mise entre les mains du Ministre des Postes lui-même. (1) On ne l'a jamais pris en défaut.

Je ne vous décrirai pas au long les scènes qui se passaient au Collège Ste. Anne de la Pocatière. Je n'en cite qu'une.

Quin, tit pit pour toi.

Hourra, merci Chouinard.

Quin Couillard, lettre St. Thomas.

Quin Bernier, lettre du Cap, hi hi hi !

Merci Louis.

Quin Bacon ! Quin Gagné! Quin Arsène. Il donnait ensuite des nouvelles verbales de ceux ou celles qui lui avaient confié des lettres."

Retournons en arrière sous l'administration Sutherland.

En face de vexations toujours renouvelées, la population du Haut-Canada commença à s'agiter et on fit des instances à Londres pour obtenir le contrôle de la Poste, prétendant que, le revenu des postes étant une taxe, le montant devait en être versé au trésor local, pendant que les autorités postales anglaises maintenaient que ce n'était qu'un service, pour lequel on se faisait payer.

L'agitation prit de l'ampleur quand, en 1827, le Bas-Canada se joignit à la Province Soeur dans ses revendications.

Session après session des comités spéciaux furent formés pour enquêter sur les différents aspects de la situation et Stayner, gendre de Sutherland, qui avait succédé à son beau-père comme sous-ministre, fut, bien malgré lui, le principal témoin à ces enquêtes.

En 1831, surgit une nouvelle difficulté, celle du port sur les journaux. Stayner refusa d'accepter les journaux autrement qu'au taux des lettres, ce qui était ni plus ni moins que prohibitif.

Un publiciste de Montréal porta plainte au Ministre des Postes d'Angleterre.

(1)—Pas flatteur pour le Ministre.

Malheureusement, le génie qui avait présidé à la rédaction de l'Acte des Postes n'avait pas prévu la publication éventuelle des journaux au Canada. C'eût été bien facile d'amender l'Acte des Postes en conséquence! Non, c'était sacré, il ne fallait pas y toucher.

Il y avait une autre raison: (et vous verrez qu'il n'y a rien de nouveau sous le soleil). Un curieux privilège existait et qui explique l'obstination des officiers du Home Office. Ces officiers, entre autres les sous-ministres avaient le privilège d'affranchir les journaux à des prix convenus avec les éditeurs et de s'en approprier le revenu. On ne lâche pas de telles prébendes pour de simples coloniaux.

Au Canada, les revenus ne furent pas extravagants pour commencer, mais graduellement, avec l'augmentation de la population, les revenus provenant du privilège d'affranchissement dépassèrent bientôt le salaire du sous-ministre.

Au cours d'une enquête serrée conduite par les autorités gouvernementales canadiennes Stayner dut avouer avoir réalisé la belle somme de £6400, soit \$31,000.00 en trois ans.

Les trois années subséquentes, les émoluments de Stayner atteignirent £3185, s5, d2 par an, soit \$15,900.00, un salaire égal à celui du Gouverneur-Général du temps, montant équivalant au salaire de tous les maîtres de poste du Haut-Canada et un tiers de plus que celui des maîtres de poste du Bas-Canada.

Le nombre des bureaux de poste cependant allait toujours croissant; en 1835 il y en avait 254.

Ce ne fut cependant qu'un an après l'arrivée de M. Poulett Thompson (devenu plus tard Lord Sydenham) que les provinces assumèrent le contrôle de la Poste au Canada; mais sous l'autorité du Ministère Anglais.

Lord Sydenham nomma une commission pour s'enquérir de la situation générale du service des Postes canadien. Sydenham avait l'avantage d'avoir fait partie d'un comité de la Chambre des Communes anglaise qui avait enquêté sur le même sujet en Angleterre, et il fut d'un grand secours pour la commission canadienne. Malheureusement, il mourut trop tôt pour recevoir le rapport, qui fut présenté à Sir Charles Bagot, son successeur.

Cette commission porta son attention sur la mauvaise administration postale en particulier et sur les taux excessifs de transport.

Stayner qui était responsable au Ministère Anglais de qui il relevait, se montrait très indépendant du Gouvernement Canadien. Il refusa souvent de fournir à la législature les renseignements désirés, s'interdi-

sant de le faire sous le fallacieux prétexte qu'il n'y était pas autorisé par son Ministère.

Il faut remarquer que la juridiction de Stayner s'étendait aussi aux provinces maritimes. L'esprit loyaliste y étant plus prononcé il éprouva moins de difficultés à vaincre leur résistance.

Le remède proposé par la commission fut de mettre le sous-ministre sous le contrôle du gouverneur en toutes choses qui ne viendraient pas en conflit avec le Ministère des Postes anglais.

La commission apprit aussi que les taux exorbitants étaient la cause que 80% des lettres se transportaient hors de la Poste. Les charretiers, les diligences et même les passagers de diligences et de bateaux transportaient des lettres pour des amis. Quoique tous les bateaux sur les grands lacs et ceux qui faisaient la navette entre Québec et Halifax transportassent officiellement le courrier, la plupart des lettres se transportaient en dehors du sac postal dans la proportion de 60 à 6, affirme un témoin, qui, attendant une lettre à St-Jean, monta sur le bateau et compta sur la table du boursier 60 lettres. N'ayant pas trouvé là la lettre qu'il attendait, il se rendit au bureau de poste où six lettres seulement furent secouées du sac de malle.

Plusieurs recouraient au truc d'enfermer une lettre dans un paquet de vieux journaux qu'ils confiaient à la diligence, le taux de transport des colis étant inférieur à celui des lettres. (C'est peut-être ce qui explique le négoce de Chouinard dans le bas du fleuve).

Malgré tous ces témoignages entendus à l'enquête, la Commission n'en tira pas moins la conclusion que si le tarif postal était diminué les revenus ne rencontreraient pas les dépenses; oubliant que des taux moins élevés augmenteraient le nombre de lettres, tel qu'il fut prouvé plus tard en 1851 lorsque le taux de six sous par lettre fut adopté. Le nombre de lettres augmenta du double dans un an.

On suggéra donc une échelle de taux variant de quatre sous pour une distance ne dépassant pas trente milles, à un shilling (24 sous) pour une distance de deux cents milles.

Il fut également recommandé que le système de pesanteur soit adopté au lieu du taux par nombre de feuilles. On fixa aussi la taxe des journaux à un sou la feuille.

Le rapport fut pour ainsi dire, grignotté par le Gouvernement Anglais, mais en 1842 une entaille fut faite dans les pouvoirs absolus de Stayner à qui on enleva le privilège de la nomination des maîtres de poste, lui laissant toutefois celui de leur démission pour cause et après enquête.

En 1843, le secrétaire colonial annonçait au gouverneur que le principe de la pesanteur était accepté; que les privilèges du sous-ministre de s'approprier le revenu de l'affranchissement des journaux lui étaient enlevés.

En 1844, Stayner fut avisé que dorénavant son salaire serait réduit à la modique somme de £2500, soit à peu près \$12,000.00, montant assez respectable pour l'époque.

Il y en aurait long à dire sur les autres provinces mais je m'en tiens à la partie, nommée alors le Canada.

Un changement de gouvernement en Angleterre par l'avènement de Lord John Russell au pouvoir en 1846 eut une heureuse répercussion au Canada.

Lord Clanricarde ne fut pas deux mois Ministre des Postes avant de constater que les postes de l'Amérique du Nord ne pouvaient être administrées efficacement de Londres, et, en 1851, toutes les colonies anglaises de l'Amérique du Nord devinrent maîtresses de leur administration postale.

Les conséquences de cette liberté obtenue après de longues tergiversations furent une extension rapide du service postal dans les deux provinces.

De 1851 à la Confédération en 1867, les autorités canadiennes attachèrent moins d'importance à la balance du budget qu'à l'amélioration du service au profit de la population.

Les chemins de fer nouvellement construits aidant, le service prit bientôt des proportions gigantesques, si on les compare à la progression à pas de tortue sous l'administration anglaise. On vit le nombre des bureaux de poste qui était de 601 en 1851 doubler dans l'espace de quatre ans et à la Confédération en 1867, il y avait 2,333 bureaux établis.

L'année 1851 fut aussi remarquable par l'introduction du timbre-poste tel que préconisé par Hill en Angleterre. Ce petit papier collant ne fut pas accepté avec enthousiasme par la population. On était si habitué à faire payer le port des lettres par le destinataire, que ce ne fut qu'après que les autorités postales eurent imposé une amende aux récalcitrants que l'usage d'affranchir les lettres au moyen de timbres-poste se généralisa.

Ce système de surtaxe existe encore aujourd'hui, et rare sont ceux parmi nous qui n'ont pas eu un jour ou l'autre le plaisir de payer le double d'affranchissement qui manquait sur une lettre.

L'usage des chemins de fer pour le transport des courriers contribua pour beaucoup à l'accélération des dépêches.

En 1840, le courrier entre Montréal et New-York était transporté par le Champlain & St. Lawrence Railway avec raccordement par la section canadienne, Montréal, Laprairie, St-Jean. La durée du trajet entre New-York et Montréal fut réduite à deux jours, de onze qu'elle était par courrier ordinaire. Inutile d'ajouter que ce n'était pas encore les trains d'aujourd'hui qui nous transportent de Montréal à New-York en une nuit.

Après ce premier effort dans la construction de ce tronçon Montréal-St-Jean, ce ne fut que dix ans plus tard que reprirent les travaux pour la construction d'un autre bout de chemin de fer entre Montréal et St. Hyacinthe. En 1851-52, ce dernier fut continué jusqu'à Sherbrooke et les frontières américaines où le raccordement se fit avec l'Atlantic & St. Lawrence Railway qui arrêta lui aussi à la "Boundary" comme on disait dans le temps. (Il est encore d'usage pour les gens de Sherbrooke et Coaticook d'appeler la frontière la "Bondrée".)

En 1857, le premier char-poste vit le jour au Canada, soit sept ans avant les Etats-Unis.

Nous n'avons pas inventé ce système, comme d'aucuns semblent le croire, car il fut inauguré en Angleterre en 1838; mais c'est déjà beaucoup de dire que nous avons devancé les Etats-Unis dans ce domaine.

Deux ans plus tôt, soit en 1855, le service des mandats de poste était inauguré. Le montant maximum d'un mandat fut d'abord fixé à \$40.00, avec droit uniforme de 25c. Deux ans plus tard, le maximum était porté à \$400.00 et subséquemment réduit à \$100.00, montant encore en force aujourd'hui, mais comportant le privilège d'obtenir autant de mandats que l'on désirait et avec une échelle de droits proportionnés au montant du mandat.

Le système de recommandation date de la même année 1855. Le droit de recommandation fut d'abord fixé à deux sous, augmenté plus tard à cinq sous et enfin à dix sous, prix actuel de la recommandation.

Avant l'introduction du timbre-poste, le mode de perception pouvait donner lieu à du coulage car il n'y avait rien pour contrôler la perception du port et l'honnêteté du maître de poste était la seule garantie du Ministère.

Après l'introduction du timbre-poste le ministre fournissait les timbres à crédit aux maîtres de poste et la collection se faisait comme celle d'un compte ordinaire. On dit qu'il y en avait qui trainaient longtemps la remise des dus au Ministère.

Aujourd'hui nous avons deux classes de bureaux à la campagne, les bureaux comptables et les non-comptables. Aux bureaux non-comp-

tables le Ministère fournit un certain montant à crédit au maître de poste, soit en timbres soit en bons. Ce dernier renouvelle son approvisionnement au fur et à mesure qu'il en a besoin, contre de l'argent sonnant qu'il envoie aux bureaux de ville comme Québec et Montréal.

Les bureaux comptables sont ceux qui, en outre des timbres et des bons vendent des mandats de poste, reçoivent des dépôts à la banque d'épargne, perçoivent même aujourd'hui les licences de radio, payent les mandats et les bons, etc., etc. Ces bureaux sont tenus de faire rapport quatre fois par mois au Ministère. Les bureaux de plus grande importance et les bureaux de ville font rapport tous les jours.

Les inspections se font une fois ou deux fois par année et rien n'échappe à une inspection; non pas tant à cause de la finesse de l'inspecteur lui-même qu'à cause de la perfection du système de comptabilité en partie double que l'on exige des maîtres de poste.

Le service de la poste ambulante n'a pas toujours eu l'amplitude d'aujourd'hui et la tâche des postiers ambulants n'a pas toujours été aussi ardue qu'elle l'est de nos jours.

Un de mes confrères plus âgés que moi dans le service des postes me racontait qu'un monsieur Lefebvre postier ambulant entre Island Pond, Vt., et Montréal avait assez de temps à sa disposition qu'il avait installé dans son compartiment, un petit atelier où il confectionnait des orgues. De nos jours, il entendrait le son d'une autre musique que les sons harmonieux de ces petites orgues d'église, s'il tentait la même chose.

Le postier ambulant, encore à la date de mon entrée dans le service en 1898, était très considéré, sans doute à cause de l'énorme salaire de \$480.00 par année qui lui était donné avec la perspective de monter à \$960.00, (plus un sou par mille parcouru). Si les plus âgés, soit les commis de première classe, consentaient à mourir ou à quitter le service pour céder leur place aux plus jeunes, ces derniers avaient une chance d'avancer. Les jeunes regardaient les commis de première classe un peu comme des phénomènes et le surintendant qui retirait \$1,400.00 par année était considéré comme un surhomme.

J'entre ici dans l'histoire contemporaine, puisque nous sommes au seuil du vingtième siècle qui fut jusqu'ici si fécond en progrès.

Savez-vous quel était le budget du Ministère des Postes à mon entrée dans le service en 1898? \$3,527,810.00 à comparer avec presque \$38,000,000.00 pour l'exercice 31-32, à comparer aussi avec le revenu du seul bureau de poste de Montréal qui se montait à \$4,500,000.00 en 1934.

En 1898, les journaux étaient transportés gratuitement à travers, tout le Canada. (C'est loin des taux de Stayner). Aujourd'hui, le seul journal "La Presse" de Montréal rapporte au Ministère \$1,800.00 par jour. Le total du port quotidien sur les journaux de Montréal dépasse \$5,000.00.

On peut dire sans crainte de se tromper que le service postal au Canada a progressé par bonds depuis le vingtième siècle, suivant en cela les progrès rapides qui s'accomplirent dans tous les domaines.

Les commodités pour le public furent ajoutées au fur et à mesure que les besoins se faisaient sentir. Le service des bons de poste vint s'ajouter à celui des mandats en 1898 et aujourd'hui quelque douze mille bureaux vendent et payent les bons de poste. Le service de livraison par express date aussi de la même année.

Un des services les plus importants ajouté à ceux qui existaient déjà depuis 1898 est celui de la poste rurale qui fut inauguré en 1908.

Le parti conservateur sous la direction de M. Robert Borden avait un article de son programme qui promettait l'établissement de la poste rurale, déjà en force aux Etats-Unis.

L'Honorable Rodolphe Lemieux alors ministre des postes ne voulut pas être en reste de générosité avec ses adversaires. C'est alors que des boîtes de poste rurale, plus petites que celles que nous voyons généralement aujourd'hui, furent envoyées à divers maîtres de poste qui, ne connaissant pas la première lettre de ce système, les retournaient au Ministère. Ce n'est qu'un peu plus tard qu'un personnel régulier fut nommé pour l'organisation de la poste rurale.

M. Richard Laprairie qui était un irlandais portant un nom français, et qui par contraste avait une sténographe française avec un nom anglais, Mlle Richardson, me racontait un incident, auquel son accent anglais donnait une saveur particulière et qui peint assez bien la mentalité de certains de nos bons campagnards. Il était à tracer les plans d'une route dans le comté de St-Hyacinthe et passait par les maisons pour prendre les noms de ceux qui désiraient acheter des boîtes. Il entra chez un brave cultivateur et lui fit part du but de sa visite. C'était en 1912. Le bonhomme écouta son boniment tout en fumant tranquillement sa pipe. Quand il eut fini, le bon cultivateur se leva et dit: "Ça, c'est d'affaires de conservateurs, j'en veux pas !

Oui, de répondre M. Laprairie; mais c'est un bon libéral, M. Rodolphe Lemieux, qui a inventé ça! Alors, dit le bonhomme en se rassoyant, ça ben du bon sens. J'va en prendre une."

J'ai moi-même établi dans le district postal de Sherbrooke 125 routes qui couvrent presque tout le territoire des cantons de l'Est. Aujourd'hui le nombre des courriers ruraux approche les quatre mille.

Le même progrès s'est accompli dans les courses de facteurs de villes qui dépassent aujourd'hui 2500.

Il y a encore des parties de la province qui sont réfractaires à l'établissement de la poste rurale, entre autres le littoral gaspésien où la multiplicité des bureaux de poste rend ce service plus ou moins alléchant; mais nous recevons encore assez souvent des demandes, malgré le ralentissement apporté par le Ministère depuis la crise, à l'ouverture de nouvelles routes.

Une autre inauguration heureuse fut celle de l'établissement du service des colis postaux qui contribue pour une énorme part au revenu des postes.

Ce service, établi à la bonne franquette, sans préparation de l'opinion publique et sans l'accommodation voulue dans les chars-poste et même dans les bureaux de poste, faillit mourir de sa naissance prématurée, mais avec le temps et beaucoup de patience de la part des employés, les premières difficultés furent vaincues et aujourd'hui ce service est l'un des plus achalandés de la poste canadienne.

Le taux pour le transport des colis est fixé par zones. Il y a une première zone de 20 milles et ensuite d'autres par provinces.

Ce service fut inauguré sous l'Honorable Louis-Philippe Pelletier, et, comme ce dernier était très généreux pour la création d'emplois, il créa deux positions de surintendants, l'une pour l'Ouest, l'autre pour l'Est. Il nomma pour l'Est un M. Fiset de Québec, que personne n'a jamais vu au Ministère et dont personne ne sut en quoi consistaient les fonctions.

En 1921 est venu s'ajouter l'assurance des colis sur laquelle se greffa bientôt le service contre remboursement qui rend des services signalés aux populations éloignées des chemins de fer.

Vers 1929, on a tenté sous le ministère de M. Veniot une expérience nouvelle. C'est celle de la poste aérienne dont il n'est resté que des fragments, mais qui sont d'une grande utilité pour le service aérien avec l'étranger et pour les postes isolés, comme la Côte Nord du St. Laurent, l'Île d'Anticosti, les Îles de la Madeleine, dans l'extrême Nord de l'Ouest canadien, même dans le district minier de l'Abitibi où l'avion était à peu près le seul moyen de locomotion rapide jusqu'à l'année dernière. Ces derniers disparaissent cependant avec l'ouverture de routes carrossables ou l'extension des chemins de fer dans ces centres miniers.

Le temps me manque pour vous parler longuement du service de transport sur la Côte Nord du Golfe en hiver avant le service d'avions inauguré il y a à peine cinq ou six ans. Je me contenterai de vous dire que le service se faisait par chemins de fer de Québec à La Malbaie; par chevaux entre La Malbaie, Tadoussac, Rivière Portneuf, Bersimis et Pointe aux Outardes. De là à Godbout par canots sur une distance de 40 milles, les courriers tantôt poussant leurs canots sur la glace, tantôt naviguant à l'eau claire.

Celui qui n'a pas vu ces loups de mer à l'oeuvre ne peut se faire une idée des misères endurées par eux. La description que me fit un jour de leur arrivée à Godbout Mme Comeau, épouse du maître de poste, n'était ni plus ni moins qu'effarante.

Que dire des misères de ceux qui continuaient le service en cométique. Il existe à ce sujet toutes sorte de légendes qui feraient le sujet d'un beau livre si quelqu'un pouvait l'écrire. Aujourd'hui l'avion a remplacé les chiens jusqu'à Natashquan, mais de cet endroit au Labrador le service de cométique continue 10 fois au cours de l'hiver.

Pour vous donner une idée de l'isolement de ces gens, me permettez-vous de me citer moi-même dans "Angéline Guillou".

"Tout annonçait un hiver rigoureux. Le bateau de la poste qui donnait un peu de vie à la Côte durant la belle saison fit son dernier voyage le 8 novembre, et ce fut ensuite l'isolement complet du monde civilisé qui commença. Antoinette Dupuis ne put s'empêcher de pleurer quand elle le vit partir, tant l'isolement qu'elle ressentit lui parut complet.

"Il me semble, disait-elle, en voyant s'éloigner le bateau, que c'est un pont que la vague emporte et qui ne se reconstruira plus.

Rien ne venait rompre la monotonie des tristes jours d'hiver et des longues soirées passées au coin du feu dans le modeste logis des Guillou, si ce n'est l'arrivée des cométiques de la poste.

A l'arrivée du cométique de la poste qui faisait son apparition irrégulièrement tous les quinze jours, une partie de la population du village s'engouffrait dans l'étroit vestibule du bureau de poste, en attendant la déballement du courrier sur lequel on se précipitait avec avidité, quand la maîtresse de poste se décidait enfin à distribuer les journaux déjà vieux de quinze jours et les lettres qui souvent portaient des marques de l'intempérie dont elles avaient essuyé les morsures au cours du long trajet de La Malbaie à la Rivière au Tonnerre, où chevaux et chiens succèdent à la voie ferrée comme moyen de transport.

On recommençait à faire des conjectures sur l'arrivée du prochain cométique tout en lisant en famille les journaux reçus par le dernier courrier."

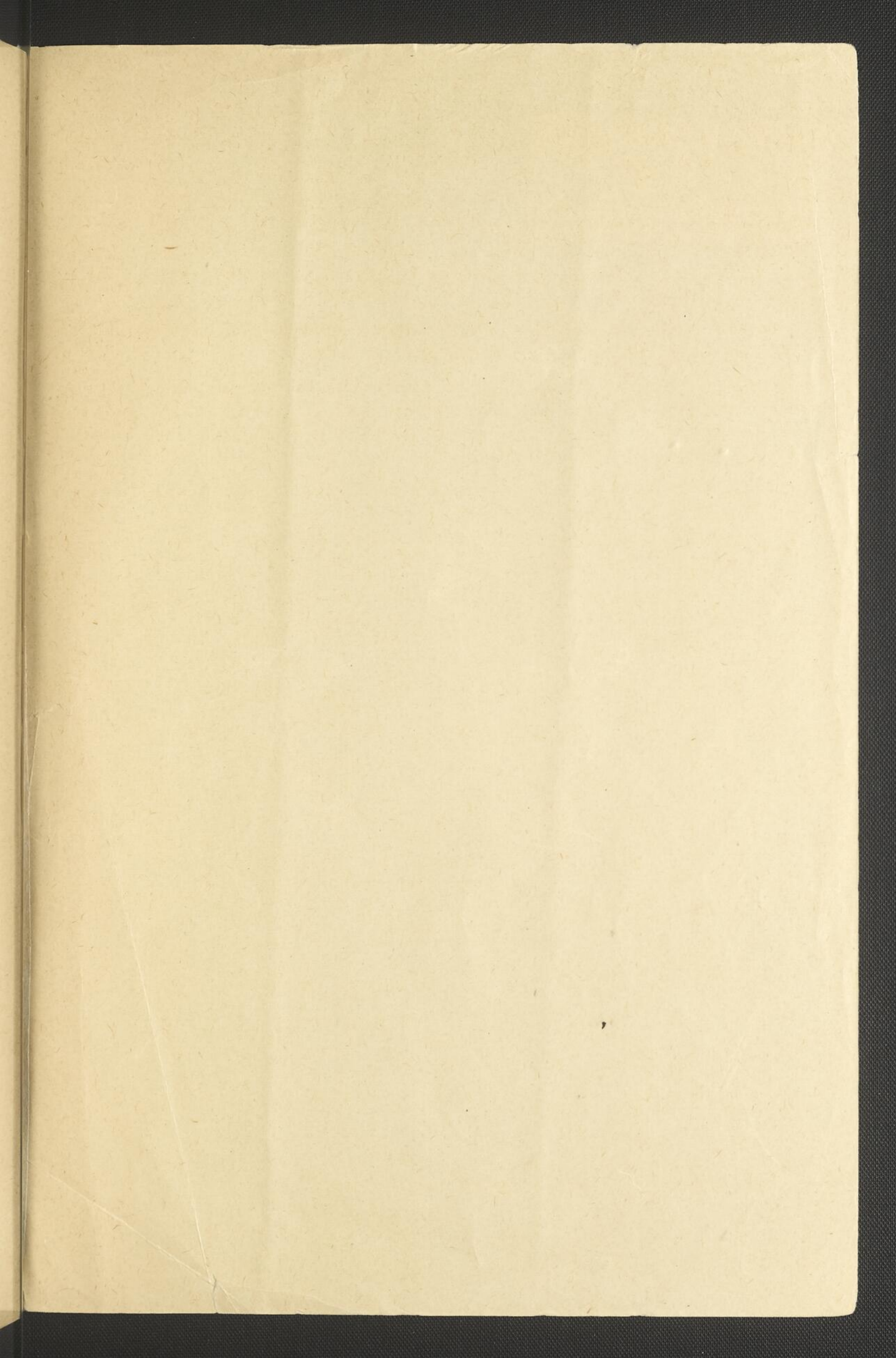
Je vous ai donné là une pâle idée de l'isolement dont souffre ces gens disséminés çà et là sur la Côte.

Permettez-moi de terminer par une anecdote assez amusante au sujet de la demande d'un bureau de poste.

Un vieux couple du comté d'Arthabaska s'était mis dans l'idée d'obtenir un bureau de poste pour leur canton. Etant assez éloignés de l'église, ils avaient fait des instances auprès de leur député et finalement celui-ci fut assez heureux pour obtenir cette faveur du Ministère.

Restait le mon à donner au bureau de poste. Alors tout en allant faire une promenade de ce côté, le député alla annoncer la bonne nouvelle au vieux couple et leur demanda s'ils avaient songé au nom à donner à leur bureau.

Oui, oui, répondit le vieux. On a parlé de ça tous les deux, ma femme et pi moé. J'cré ben qu'on va l'appeler "Post-Office" comme les autres.



BNQ



C 000 344 192