

## Service postal au commencement du régime anglais

DE QUÉBEC A HALIFAX

Habités à un service postal rapide, nous sommes disposés à croire qu'il en a toujours été ainsi. L'article ci-dessous qui est fort documenté nous apprend comment la poste s'est établie dans notre pays et quelles difficultés nos aïeux ont eu à vaincre pour créer un service lent et défectueux, mais qui devait être le prélude de celui dont nous jouissons aujourd'hui.

Peu après la guerre de la Révolution Américaine, le général Haldimand, convaincu de la nécessité d'une voie de communication, par terre, entre Québec et le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, fit percer un chemin de pied à travers la forêt épaisse qui s'étendait alors de Kamouraska au lac Témiscouata, et de là le long de la Madawaska et de la rivière Saint-Jean jusqu'aux établissements de la baie de Fundy. A l'été de 1787, Hugh Finlay, qui avait été député maître-général des postes pour le Massachusett avant la révolte de cette province, fut envoyé par lord Dorchester, successeur de Haldimand, au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse, pour établir, pendant les mois d'hiver, une malle mensuelle entre Québec et Halifax, parce que la communication entre Québec et l'Angleterre par voie de New-York n'était pas sûre. Cette malle devait se transporter par le chemin ouvert par Haldimand.

Le 3 octobre, Dorchester informait lord Sydney que Finlay était de retour et qu'il avait fait des arrangements satisfaisants avec les députés-maîtres des postes de ces provinces pour l'emploi de "messagers à pied" pour porter les lettres. Six malles par année, estimait-il, paieront les dépenses de ce chemin, et comme chaque province vantait les avantages de son propre port, il suggérait que les malles d'Angleterre fussent envoyées alternativement à Halifax et à Saint-Jean, jusqu'à ce que l'expérience démontrât lequel de ces ports était le meilleur. Il conseillait aussi de se servir de la route de New-York jusqu'à ce que la nouvelle voie fut assez en ordre pour permettre aux chevaux d'y passer. Dorchester recommandait que les bureaux de poste fussent placés sous le contrôle d'un seul officier qui serait connu sous le nom de député-maître général des postes pour l'Amérique Britannique du Nord.

Il suggérait Finlay comme la personne la plus capable de remplir cette position. Un mois plus tard, le 8 novembre 1787, Finlay était nommé ; et Sydney informait le gouverneur-général qu'un service mensuel des malles était établi entre Londres et Halifax. Toutes les dépenses devaient être sous le contrôle des agents du bureau de poste.

Lorsque, six ans plus tard, la guerre fut déclarée entre la France et l'Angleterre, les nombreux corsaires qui sillonnèrent la mer, forcèrent les paquebots à abandonner leur route à New-York ; ils se rendirent directement à Halifax, hiver comme été. Ce ne fut qu'après deux années qu'ils purent reprendre leur ancienne route.

Le 5 avril 1800, Finlay était remplacé par George Heriot, plus connu aujourd'hui par un récit de voyages au Canada publié sept ans plus tard. Le service postal fut graduellement étendu et amélioré par lui, mais pas assez rapidement pour satisfaire un certain nombre de marchands. Le 26 janvier 1811, un mémoire était adressé aux lords du Conseil Privé par Simon McGillivray, A. Gillespie, William Hamilton, Charles Idle, Thomas Forsyth, John Inglis, John Bainbridge, et sept autres. Ils se plaignaient que la malle mettait trois semaines à franchir l'espace entre Québec et Halifax, et trois semaines également pour franchir la distance entre Québec et York, quand on pouvait faire le trajet dans l'une ou l'autre direction en six jours. Plusieurs marchands préféraient envoyer leurs lettres plutôt par des occasions que par la malle. En conséquence, les marchands qui se servaient de la malle ne pouvaient lutter avec les marchands qui avaient la chance de trouver des messagers.

Heriot remarque que franchir la distance entre Québec et Halifax en six jours est une marche extraordinairement rapide, car la distance est de 633 milles

dont 368, à parcourir à pied et de jour seulement, à cause des rivières qu'il était dangereux de traverser la nuit. Le 23 avril 1811, il fait à Francis Freeling un rapport général sur le service postal de toutes les provinces.

"La malle est transportée du Nouveau-Brunswick à Québec et vice versa par deux courriers, dont l'un part de Québec et l'autre de Fredericton tous les quinze jours en été et tous les mois en hiver. La distance est de 361 milles ; le coût du transport des malles, 240 louis. Il y a une malle un fois par semaine entre Fredericton et Saint-Jean, N.B., distance de 82 milles, au prix de 91 louis et 5 shellings. Il y a deux paquebots par semaine à travers la baie de Fundy, entre Saint-Jean et Digby, N.E., 36½, au coût de 350 louis. Il y a un courrier deux fois par semaine entre Digby et Annapolis, distance de 20 milles, à 50 louis, et un courrier entre Annapolis et Halifax une fois par semaine, 133½ milles au prix de 260 louis. Un

MONTRÉAL AUX ETATS-UNIS

courrier laisse Montréal le lundi soir pour Swanton, Vermont, où il attend la malle des Etats-Unis et revient la samedi soir avec la dernière malle de Boston. (Les malles d'Angleterre viennent d'ordinaire par cette route). Il a un salaire de 156 louis par année. Depuis le commencement de cette année la poste est

MONTRÉAL A KINGSTON

établie de Montréal à Kingston. La distance est de 200 milles. Le courrier fait ce trajet une fois par quinze jours et a un salaire de 100 louis. On se propose d'établir la poste jusqu'à York, pendant les mois où la navigation est arrêtée. La dépense sera d'environ

QUÉBEC A MONTRÉAL

80 louis. La poste entre Québec et Montréal se transporte deux fois par semaine de chacune de ces deux villes. Les courriers laissent les maisons de poste le lundi soir à cinq heures et arrivent le mercredi suivant. Ils partent de nouveau le jeudi soir et arrivent le samedi soir. Entre ces deux villes il y a trois ville-postes : Trois-Rivières, à 90 milles de Québec et à la même distance de Montréal ; Berthier, à 45 milles de Trois-Rivières et à égale distance de Montréal ; et l'Assomption, à 22 milles de Montréal. On charge huit sous pour le transport d'une lettre de Québec à Montréal. Les dépenses pour le transport des malles pour une année s'élèvent à 604 louis sterling. C'est le 5 avril 1800 que j'ai pris la direction du département de la poste dans la province de l'Amérique du Nord. Le revenu pour l'année qui suivit fut de 884 louis et pour les derniers douze mois il s'est élevé à 2,514 louis sterling. Il y a sur la route entre

COMMENT ON VOYAGEAIT

Québec et Montréal environ 27 personnes dont les maisons sont à sept ou huit milles les unes des autres et qui tiennent quatre ou cinq chevaux chacune, avec des voitures appelées communément calèches. Ces véhicules font en moyenne six milles à l'heure. On perd un temps considérable aux relais, et les voyageurs attendent souvent une demi-heure à chaque relai, de sorte qu'ils perdent 14 heures de Montréal à Québec. Le prix légal du transport est de un chelin par lieue pour une personne si la voiture est attelée d'un seul cheval. S'il y a deux chevaux, le prix est de trente-six sous. Il n'y a pas d'hôtel le long de la route. Les voyageurs sont obligés d'emporter avec eux provisions et liqueurs. Il n'y a pas moins de six rivières à traverser sur la route de Montréal. Celle de Trois-Rivières a trois milles de largeur et celle de Montréal trois quarts de mille de large. Les chemins sont généralement dans un très mauvais état. Les grands voyers qui sont chargés de faire exécuter les lois relatives à l'entretien des chemins ne s'occupent guère de leur affaire à cause du maigre salaire qu'on leur donne."

Environ un an plus tard (16 mars 1812), sir George Prevost déclarait que M. Heriot avait fait des arrangements pour le transport de la malle entre Québec et Halifax. Mais pour mettre ces arrangements à effet,

il était nécessaire d'ouvrir un chemin à travers le pays inoccupé entre Québec et Fredericton, et de donner certains avantages aux colons qui voudraient s'établir le long de ce chemin. "La nécessité d'une route sûre devient chaque jour de plus en plus évidente, si on considère l'état de choses aux Etats-Unis." C'était l'opinion de Prevost que la malle viendrait aussi vite en hiver, par voie de Halifax que par la route de New-York et il recommandait que la malle fut envoyée par Halifax le plus tôt possible.

L'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur entre Québec et Montréal améliora sensiblement le service des postes.

Sous Prevost, la navigation océanique s'améliora aussi beaucoup car les dépêches de Québec étaient souvent délivrées à Londres cinq ou six semaines après leur départ de la capitale. La dépêche de Prevost datée de Montréal le 22 octobre 1812 fut remise à lord Bathurst le 26 novembre suivant.

E. CRUIKSHANK

*(Bulletin des recherches historiques).*

## MARIAGE ET CÉLIBAT

J'ai un mien ami qui se marie ; c'est décidé. Il a fait la grande demande et tout est arrangé. Sa décision est prise, irrévocable, et bien malin qui le ferait se désister de son projet.

C'est un cœur apprenti qui débute dans le métier et qui, généreux, prodigue, s'est donné, sans restriction aucune, à une demoiselle, charmante du reste, qu'il a eu le malheur de rencontrer.

Je dis "malheur," car cette union me déplaît souverainement. Ce n'est pas que les partis soient mal assortis, nullement, mais je suis célibataire, célibataire endurci, comprenez-vous ?

—Videmment, ça dépend du point de vue où l'on se place, dirait certain notaire de ma connaissance.

—Dis donc, mon cher, dis-je à mon ami, à brûle-pourpoint, en l'accostant, l'autre soir, il est donc bien vrai que tu vas troquer ta liberté de vieux *boy* contre l'indissoluble lien du mariage ?

Lui, s'alarmant presque :

—Comment, la chose est elle déjà connue ?

—Si fait, mais tu sembles vouloir éviter ma question.

—Je ne te cacherai pas, Ralph, que tu me fais l'effet de me vouloir morigéner à ce sujet ; aussi, j'aurais préféré tourner la position que de faire face à l'attaque. Ainsi, c'est dit, je capitule, tout en dictant les termes de ma capitulation. Entrons chez moi et nous deviserons ensemble, en fumant une pipe.

—Va pour la pipe.

Nous entrons et nous nous installons le plus confortablement possible, sans trop regarder aux convenances : la tête ici, les pieds là.

Il y a, sur la table, une blague au ventre rebondi, quelques pipes de respectable dimension et un porte-allumettes, tout ce qu'il faut à un célibataire digne de ce nom.

Bientôt, de longues spirales bleutées montent de nos pipes et vont se blottir dans les coins, au plafond.

—Ne trouves-tu pas, mon cher Louis, qu'il fait bon causer ainsi, à bâtons-rompus, à cœur ouvert, sans barricade ? N'est-ce pas que la vie de bohème a ses charmes ? Pour ma part, je ne comprends pas autrement la joie de vivre.

—Tu te fais une mauvaise idée de la joie de vivre, Ralph, tu conçois mal le bonheur. La satisfaction égoïste du "soi" peut être de bonne politique pour l'âme mesquine et terre à terre, mais elle n'est pas l'apanage des âmes grandes et nobles comme la tienne ; aussi, quelqu'un de ces jours, tu m'arriveras converti, blasé de...

—Ah ! le vilain farceur ! Allons, trêve de philosophie. M. Mentor, et parlons raison. Cependant, je ne t'empêche pas de continuer sur le même thème. Tu étais en train, je crois, d'enfourcher ton dada favori ?

—Eh bien ! puisque tu m'y convies, je te parlerai sérieusement. L'amour, ne t'offusque pas de ce mot, l'amour est le seul mobile vraiment digne d'animer le