

Si le service municipal s'améliorait à vue d'œil, il en est un autre qui n'avait pas fait beaucoup de progrès depuis que le pays était passé aux mains de l'Angleterre : celui des postes, qui relevait encore du gouvernement impérial. Le bureau de poste de Montréal était situé sur la petite rue St-Joseph (aujourd'hui la rue St-Sulpice), près de l'encoignure de la rue St-Paul. Il n'y avait pas de boîtes aux lettres, ni casiers, ni tiroirs. Tout le courrier était jeté pêle-mêle sur une table. Lorsqu'un citoyen se présentait pour demander sa correspondance, le maître de poste entrait dans la pièce où étaient les malles et se livrait à un travail aussi ardu que celui de chercher une aiguille dans un voyage de foin. Là, pas de système alphabétique pour la distribution des lettres ; on se contentait de fouiller dans le tas.

Il n'y avait qu'un courrier par semaine pour le Haut-Canada. La correspondance la plus volumineuse était entre Montréal et Québec. Les postillons faisaient le service trois fois par semaine. La malle d'Europe, transportée par des voiliers, arrivait et partait avec une irrégularité régulière, les navires prenant un mois, et quelquefois trois mois, pour faire la traversée de l'océan. Le port des lettres était beaucoup plus considérable qu'aujourd'hui. Le port d'une lettre à n'importe quelle adresse dans le Bas Canada était de 18 sous ; trente-six sous pour le Haut-Canada ou les provinces maritimes. On n'enregistrait pas de lettres et on n'envoyait pas de mandats sur la poste, car à cette époque les valeurs monétaires n'avaient pas une forme susceptible d'être expédiées par le courrier.

Mais la vapeur, qui venait d'être appliquée à la navigation, devait amener une amélioration considérable dans les moyens de communication et contribuer puissamment au progrès de Montréal.

C'est, en effet, à un citoyen de Montréal, M. John Molson, que revient l'honneur d'avoir lancé le deuxième bateau à vapeur qui ait été construit. Ce vapeur, l'*Accommodation*, partit de Montréal pour Québec, le 3 novembre 1809. Il fit le voyage en 36 heures, si on ne compte pas le temps d'arrêt. Ce petit navire, qui était la merveille du temps, contenait des lits pour vingt passagers. Le prix du passage entre Québec et Montréal était de \$9. Le succès de cette expérience fut tel que M. Molson chercha à obtenir de la législature le monopole de la navigation par la vapeur sur le St-Laurent. En 1812 il fit construire un autre vapeur, de dimensions plus considérables, dans les chantiers de Logan, au pied du courant Ste-Marie.

Avec le développement de son commerce, Montréal était devenu un centre important pour la construction des navires. Le premier chantier fut établi en 1806 par M. David Munn. Deux ou trois ans plus tard il forma une société avec M. Robert Hunter ; les navires qu'ils construisaient étaient ordinairement de 200 à 350 tonneaux ; l'un d'eux, le *Earl of Buckinghamshire*, jaugeait 600 tonneaux.

MM. J. Storrow & Cie et James Dunlop, quelque temps après, construisirent plusieurs navires d'un tonnage de 330 à 350 chacun. MM. James M. Campbell, Mckenzie et Bethune, et James Miller & Cie eurent des chantiers à Montréal, où ils construisaient des bâtiments du même tonnage. En l'année 1820, MM. Shay et Merritt achetèrent les chantiers de la "Canada Ship Building," de Londres, à Hochelaga. On construisit en 1829, dans ce chantier, le *British America*, un vapeur de 170 pieds de long, 30 pieds de large et 10 pieds de haut, pour MM. John Torrance & Cie, pour naviguer entre Montréal et Québec. En 1830 la même société construisit