

Trois-Rivières et la poste ferroviaire

JACQUES NOLET, AQEP

Cet article sur la poste ferroviaire centrée sur Trois-Rivières est en deux parties selon le plan ci-dessous. Les chapitres et sections en grisé sont présentées ce mois-ci.

INTRODUCTION

DÉVELOPPEMENT

- I - Bref historique de la poste ferroviaire
- II - Trois-Rivières et la poste ferroviaire
 - A) Arthabaska et Trois-Rivières
 - B) Montréal, Trois-Rivières et Québec
 - C) Lignes autour de la rivière Saint-Maurice

ÉPILOGUE

41

INTRODUCTION

Trois-Rivières a non seulement été l'un des tout premiers bureaux du système postal colonial britannique au Canada, mais également le point central de la poste ferroviaire dans la région de la Mauricie et au Coeur du Québec. Ce rôle essentiel s'explique fondamentalement par sa position géographique, mais aussi par l'essor qu'a connu la poste ferroviaire entre 1850 et 1950.

DÉVELOPPEMENT

Il convient donc, dans toute étude sur l'histoire postale du Québec, d'analyser le rôle de Trois-Rivières dans la poste ferroviaire québécoise. Et nous apprendrons que Trois-Rivières en a été le centre névralgique.

I- Bref historique de la poste ferroviaire

Le système postal canadien connaît une véritable révolution

quand apparaissent les chemins de fer au Canada, dès 1836. Mais ce n'est qu'en 1853 que commença à proprement parler l'histoire de la poste ferroviaire quand fut apposé un cachet spécifique sur du courrier transitant sur la ligne de chemin de fer de la St. Lawrence & Atlantic Railroad.

La poste ferroviaire connaît son apogée à la toute fin du XIX^e siècle ou au tout début du XX^e siècle, au moment où la plupart des régions canadiennes eurent accès au rail. C'est seulement plus tard, quand les véhicules routiers furent en mesure de prendre la relève, que le chemin de fer commença à perdre la faveur du gouvernement comme transporteur du courrier.

Ce n'est qu'en 1971, il y a 22 ans précisément, que cessa complètement la poste ferroviaire au Canada, quand le ministère des Postes accorda finalement sa préférence aux camions plutôt qu'au rail.

II- Trois-Rivières et la poste ferroviaire

La région du Coeur du Québec profita évidemment du transport ferroviaire provincial, diverses lignes de chemin de fer sillonnant son territoire tant sur la rive nord du Saint-Laurent (Mauricie) que sur la rive sud (Bois-Francs).

Quatre lignes de chemin de fer convergeront vers la capitale de la Mauricie, et sept routes postales différentes inclueront Trois-Rivières dans leurs frappes.

A) Arthabaska et Trois-Rivières

La première route ferroviaire au Coeur du Québec fut Arthabaska & Three Rivers appartenant à la Quebec & Richmond Railway, propriété du Grand Trunk Railway, dont la construction avait été entreprise en 1862 et terminée en 1866.

1) origines

Déjà, en 1861, un plan de Trois-Rivières dressé par Edward J. Harkin présentait un Railway

MONTREAL — SOREL — NICOLET — DES ORMEAUX — TROIS RIVIERES — VICTORIAVILLE			
Read Down—De haut en bas		Read Up—De bas en haut	
TABLE 44 Eastern Time — Heure de l'Est			
A.M.	Miles	P.M.	
138- 140	Ex. Sun. Dim. ex.	139- 137	Ex. Sun. Dim. ex.
7.55	0.0 Dp	Gare Centrale	Ar
8.08	1.9	Bridge St.	
8.16	4.0	St. Lambert	
8.23	6.9	Longueuil	
8.32	12.5	Boucherville	
8.42	17.7	Varennes	
8.59	25.2	Verchères	
9.05	29.8	St. Antoine	
9.13	33.4	Contrecoeur	
9.21	37.9	St. Roch de Richelieu	
/	39.8	Lisieux	
9.37	42.5	Les Grèves	
9.43	47.7	St. Joseph de Sorel	
9.53	48.4	SOREL	
10.03	53.4	Belliveau Jct.	
10.04	58.5	Yamaska	
10.09	58.9	Yamaska East	
10.17	61.3	Gerard	
	64.8	St. François du Lac	
		(Abenakis Springs)	
10.20	65.4	Pierreville	
10.35	72.1	La Baie	
10.53	79.9	NICOLET	
/	85.9	Larochelle	
11.07	86.5	St. Grégoire	
11.20	91.3	DES ORMEAUX	
11.23	91.7 Ar	Ferry Wharf	Dp
11.45	93.1 Ar	Trois Rivières	Dp
11.00		Ferry-Traversier	Ar
11.35	91.7 Dp	Ferry Wharf	Ar
11.50	92.1	DES ORMEAUX	
12.01	96.9	St. Grégoire	
12.05	98.7	Précieux Sang	
12.15	102.3	St. Célestin	
12.25	106.3	Breault	
12.34	109.6	Aston	
12.38	111.1 Dp	ASTON Jct.	Dp
12.38	(Table 42)		Ar
12.45	113.6	Bussière	
12.52	116.7	Defoy	
12.00	120.9	Black River	
12.07	123.7	Walker Cut	
12.20	127.4 Ar	VICTORIAVILLE	Dp
P.M.			P.M.

Wharf, c'est-à-dire un quai de chemin de fer. Ce devait être probablement celui qui était destiné à la ligne Arthabaska & Three Rivers. Une photographie, conservée aux Archives du Séminaire Saint-Joseph de Trois-Rivières, montre le quai du Grand Trunk Railway (illustration #1).

Le Grand Trunk Railway, maître d'œuvre de cette ligne ferroviaire, avait mis de côté un somme de 125 000 £ pour sa construction en vertu d'une loi qui avait été votée par le Parlement fédéral en sa faveur, mais, en 1860, rien n'avait été fait. Cette inertie

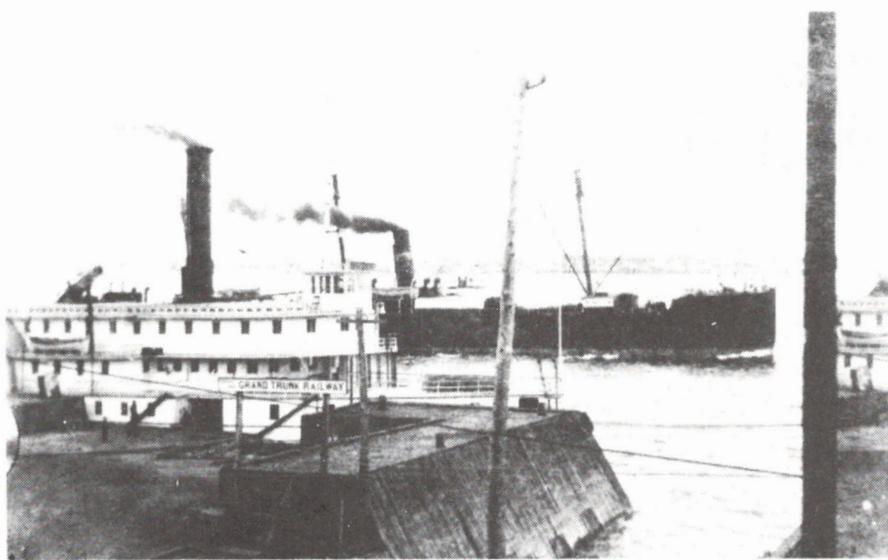


Illustration 1

Illustration 2

avait causé des remous au Canada pendant plusieurs années.

On décida alors de construire un tronçon de 35 milles, soit au deuxième semestre de 1863 ou au tout début de 1864. L'entreprise dura moins de deux ans et se termina probablement en 1866, date de la première marque postale de cette ligne.

Une petite note de L.F. Gillam nous éclaire sur le rôle fondamental de cet embranchement du *Grand Trunk Railway* en direction de Trois-Rivières. Elle nous apprend qu'il s'agit d'une décision politique et non économique. Par la suite, il n'y aura plus d'aventures de cette sorte au sein du *Grand Trunk Railway*.

2) l'itinéraire de cette ligne

Pour bien comprendre la justification initiale de cette ligne, il faut se rapporter à l'itinéraire de la ligne ferroviaire « Québec-Richmond-Montréal» qui unissait les deux principales villes québécoises par la rive sud du Saint-Laurent.

Les personnalités politiques les plus influentes du Québec souhaitaient que la troisième ville en importance de la province à cette époque, Trois-Rivières, soit reliée à cette ligne de chemin de fer. Il fallait donc créer un embranchement et c'est ce qui explique pourquoi les dirigeants du *Grand Trunk Railway* optèrent pour Arthabaska et proposèrent un tronçon de 35 milles qui se rendrait jusqu'à Trois-Rivières.

Ce tronçon avait son point de départ à Arthabaska Junction, sur la ligne de la *Quebec & Richmond Railway*, et se rendait jusqu'à une terre appartenant à un certain Doucet, sur la rive sud du Saint-Laurent, en face de Trois-Rivières (terrain appelé « Doucet's Landing »). Plus tard, l'indicateur des chemins de fer lui donnera le nom de « Des Ormeaux » (illustration #2).

Ce trajet de 35 milles, qui comportait douze stations, était

réalisé en deux heures et quart environ (incluant évidemment le temps requis pour traverser le fleuve). Ceux qui acceptaient de consacrer autant de temps à un tel voyage devaient y trouver un avantage certain et sûrement gagner du temps dans leur voyage vers Montréal ou Québec. Rapelons que le chemin de fer sur la rive nord du Saint-Laurent ne sera réalisé qu'une dizaine d'années plus tard, après bien des tergiversations.

3) les marques postales

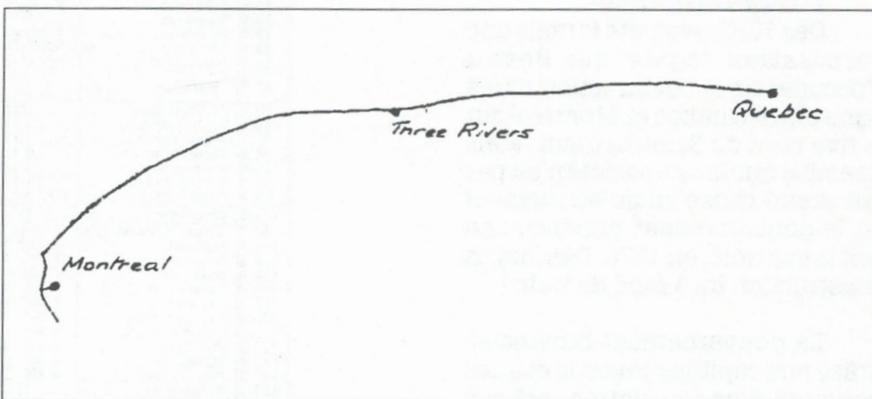
Selon Lewis Ludlow, dans son catalogue des marques ferroviaires canadiennes, sept marques postales différentes (Q-1 à Q-6A) furent



Illustration 4



Illustration 5



43

Illustration 6



Illustration 3

consacrées à cette première ligne ferroviaire axée sur Trois-Rivières, bien que l'une d'entre elles (Q-3) n'ait jamais été utilisée ni ait été recensée.

D'après ce que nous avons dit précédemment, le premier marteau (Q-1) utilisé sur cette ligne ferroviaire l'a été en 1866, probablement dès l'inauguration de ce chemin de fer québécois, et sera en usage au moins jusqu'en 1871 (illustration #3). Il donne une grande empreinte circulaire mesurant approximativement 35 mm.

Quelques années plus tard, apparut un petit cachet circulaire (Q-2) indiquant la direction précise du train. Si le convoi allait vers Trois-Rivières, on indiquait la direction NORD par les lettres «N» ou «NO»; tandis que la lettre «S» désignait la direction d'Arthabaska. À noter

l'emploi du terme «TROIS RIVIÈRES», pour la première fois au XIX^e siècle !

Ludlow indique qu'il devait y avoir logiquement un troisième type (Q-3) qui appartiendrait au type général numéro 17 (comme le précédent) cité dans son catalogue, et qui se lirait : «ARTHABASKA & 3 RIVERS R.P.O. /». Puisqu'aucune marque de ce type n'a été relevée par les collectionneurs, l'auteur est d'avis que la marque Q-3 n'a pas été confirmée (page 39). En d'autres termes, et à moins d'une découverte ultérieure, nous devons la considérer actuellement comme inexistante !

Puis, ce fut le Q-4 présentant le tirage suivant : «ARTH & THREE RIVERS/M.C.», un marteau qui sera utilisé pendant sept ans (1892-1899). Dans ce quatrième type de marteau, la direction du train sera encore indiquée : «N» et «NORTH» pour le nord, «S» et «SOUTH» (illustration #4) dans l'autre direction.

Parfois, un commis créera son propre cachet et l'utilisera bien qu'il ne soit pas officiel ou autorisé. Ce fut le cas de A. Délisle qui, en 1906, créa son propre marteau (illustration #5), le cinquième type utilisé sur cette ligne (Q-5).

Finalement, dans les premières années du XX^e siècle (1899-1919) apparurent les dernières marques postales ferroviaires relativement à cette ligne Arthabaska & Three Rivers : Q-6 (ARTH & 3 RIVERS M.C. / No.) et Q-6A (TRAIN No./Artha & 3 Riv.R.P.O.).

4) conclusion

Bien que non viable au plan économique, cette ligne ferroviaire survécut pendant plus de soixante ans (1866-1927) et servit à transporter le courrier entre Trois-Rivières et la région des Bois-Francs. L'utilisation de six frappes postales témoigne de son importance postale !

B) Montréal, Trois-Rivières et Québec

Pendant longtemps on a discuté d'une communication ferro-

viaire sur la rive nord du Saint-Laurent, de Québec à Montréal via Trois-Rivières (illustration #6). Après en avoir esquissé l'historique (1), nous parlerons des diverses routes postales la constituant (2) et, finalement, les marques qui l'identifient au plan postal (3).

1) cadre historique

Dès 1853, avait été formée une corporation légale qui devait s'occuper de la construction d'une ligne entre Québec et Montréal sur la rive nord du Saint-Laurent. Mais il semble que la dite société n'ait pas fait grand chose jusqu'au moment où le gouvernement provincial en prit le contrôle, en 1876. Dès lors, la construction ira à fond de train !

44

Le gouvernement provincial, grâce aux capitaux investis et à ses pouvoirs d'expropriation, acheva rapidement les deux tronçons sous le parapluie de la société ferroviaire qu'il avait formée et qui se nommait *Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway*.

On commença donc par réaliser la partie reliant «Québec et Trois-Rivières» (1872-1877). Initiée par la *North Shore Railway* qui avait fait peu de chose, elle sera terminée un an après la reprise du projet par le gouvernement du Québec sous le nom de *Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway*. Ce tronçon avait exactement 77,5 milles.

Puis on s'attaqua à la partie la plus difficile, le tronçon «Trois-Rivières et Montréal», à partir de 1877; elle sera terminée deux ans plus tard sur une longueur de 82,37 milles.

Les deux tronçons formaient une ligne de chemin de fer longue d'environ 178 milles et reliaient finalement, après plus de 25 ans d'efforts, les deux plus importantes villes du Québec par un lien ferroviaire qui passait sur la rive nord du Saint-Laurent dont Trois-Rivières était le point central.

Montreal to Quebec										
Mls.	TABLE 39	407	351	365	353	357	411	367	355	
	Lv.	A.M.	A.M.	A.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	
0.0	Montreal, Pl. Vig. O	8.15	9.00	9.00	1.30	5.00	5.20	5.30	11.30	
	Montreal Wst. I O		7.55							
	Montreal Junc.		8.20							
5.1	Mile End.....	8.31	9.35	9.17	1.46	5.17	5.37	5.47	11.50	
9.0	Bordeaux.....	8.41	9.35	9.28	1.56		5.46	5.58	12.01	
10.2	Laval Rapids.....			9.31						f12.03
12.0	Little St. Martin.....			9.34						
12.8	St. Martin Junc.....	9.50	9.44	9.38	2.04	5.32	5.56	6.07	12.13	
17.7	St. Vincent de Paul.....	9.02	9.51	9.48	2.13		6.06	6.19	12.23	
22.9	De Sales.....		10.02	9.56						f12.33
23.3	Terrebonne.....	9.14	10.08	10.00	2.22		6.18	6.32	12.36	
27.0	Mascouche.....	9.22	10.14	10.08			6.27	6.42	12.45	
30.1	Cabane Ronde. F.....		10.20	10.14						f6.52
35.6	L'Epiphanie.....	9.36	10.31	10.25	2.40		6.42	7.06	1.05	
39.6	Vaucluse.....		10.39	10.33						f7.17 f1.15
43.2	Lavaltrie.....	9.48	10.48	10.42			6.56	7.27	1.24	
48.6	Lanorale. Ar.....	9.56	11.05	10.55				7.05	7.42	1.40
58.8	Berthier Junc. Ar.....		11.22	11.10	3.10	8.45		7.58	1.58	
58.9	Berthier.....		11.40		4.25	7.00		7.10		
			11.00		4.25	6.30		7.35		
60.2	St. Cuthbert.....		11.30	11.18						f18.08
65.0	St. Barthélémy.....		11.41	11.28						8.18
70.5	Maskinongé.....		11.52	11.38						8.28
74.5	Levisville O.....		12.03	11.48	3.37					8.38
80.2	Yamachiche.....		12.14	12.01						8.48
87.2	Potlot du Lac.....		12.26	12.14						9.00
95.2	Three Rivers I O.....		12.40	12.30	4.13	7.43	363	19.15	* 3.29	
118.3	Grandmere. Ar.....		2.50	1.55	5.50					f9.20
95.2	Three Rivers O L.....		7.00	11.50		4.23	7.53	6.30		* 3.39
101.7	Redmill.....		7.13	1.01						
107.8	Champlain.....		7.22	1.11			7.00			4.10
111.8	Batiscan.....		7.35	1.22		4.52	8.22	7.12		4.26
120.0	La Perrière O.....		7.45	1.33		5.04		7.22		4.40
127.2	Grondines.....		7.58	1.45						4.57
130.0	Lachevrotière.....		8.05	1.52						5.05
133.6	Deschambault.....		8.11	1.59		5.31		7.45		5.26
137.9	Portneuf.....		8.19	2.10						5.38
142.4	St. Basile.....		8.30	2.22						5.51
147.1	Pont Rouge.....		8.40	2.35		5.40	9.18	8.14		5.51
153.8	Tremblaine.....			2.47						f6.04
159.2	Belair.....		9.01	2.57						6.15
165.2	Lorette.....		9.13	3.08						6.27
171.0	St. Malo.....		9.26	3.21						6.41
172.6	Quebec O. Ar.....		9.30	3.25		6.30	10.00	9.05		* 6.45
		A.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	A.M.	

Illustration 7

Fidèle à sa promesse initiale, le gouvernement provincial céda sa participation majoritaire dans la *Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway* à une compagnie appartenant au *Grand Trunk Railway*, en 1882. Trois ans plus tard, le chemin de fer reliant «Québec et Montréal» sur la rive nord du Saint-Laurent passait au *Canadian Pacific Railway* qui l'exploitera jusqu'en 1992, alors qu'il sera supprimé.

2) itinéraire

Pour bien connaître l'itinéraire de cette ligne ferroviaire reliant Québec et Montréal, il suffira de relire l'indicateur des trains (illustration #7) d'abord entre «Québec et Trois-Rivières», et ensuite celui de «Trois-Rivières à Montréal». En d'autres mots, chaque agglomération située sur le «chemin du Roy» marquait un arrêt.

(À suivre...)

.....
*Timbres
et papiers.....*

1224, Ste-Catherine Est, Montréal, (Québec)
H2L 2G9 Tél.: 522-5865 Metro Beaudry

Trois-Rivières et la poste ferroviaire

(suite et fin)

JACQUES NOLET, AQEP

NDLR: Voici la seconde tranche de l'article de Jacques Nolet. La première partie a été publiée dans le numéro précédent de *Philatélie-Québec*. Les sections en grisé sont donc présentées ce mois-ci.

INTRODUCTION

DÉVELOPPEMENT

- I- Bref historique de la poste ferroviaire
- II- Trois-Rivières et la poste ferroviaire
 - A) Arthabaska et Trois-Rivières
 - B) Montréal, Trois-Rivières et Québec
 - C) Lignes autour de la rivière Saint-Maurice

ÉPILOGUE

II-B) MONTRÉAL, TROIS-RIVIÈRES ET QUÉBEC

3) les marques postales

Plusieurs marques postales témoignèrent naturellement de cette nouvelle ligne ferroviaire reliant Québec et Montréal par la rive nord du Saint-Laurent en passant par Trois-Rivières. Ces marques peuvent être regroupées en cinq sections: Québec et Trois-Rivières (a), Montréal et Trois-Rivières (b), Trois-Rivières et Québec(c), Québec et Montréal(d), Montréal et Québec (e).

a. Québec et Trois-Rivières

Ce fut d'abord la ligne *Quebec & Three Rivers*, qui vit probablement le jour au cours de l'année 1881 et dont les opérations se poursuivirent jusqu'en 1894. Les marteaux de ce tronçon (Q-249) n'indiquaient pas le nom de la compagnie ferroviaire, car ils ont été

utilisés d'abord par le *Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway* (1881-1882), puis par le *Grand Trunk Railway* (1881-1885) et, finalement, par le *Canadian Pacific Railway* (1885-1894). Voici les inscriptions que l'on retrouve sur le premier type de marteau employé sur cette ligne: «QUEBEC & THREE RIVERS RAILWAY/-» (illustration # 8). L'illustration numéro 9 en présente une frappe partielle sur une paire.

À partir de 1894, le *Canadian Pacific Railway* utilisa une nouvelle frappe (Q-250) comportant son acronyme (C.P.R.) pour une durée d'utilisation totale d'environ trois ans (1894-1897). Après cet acronyme, nous pouvons lire l'abréviation «M.C.», qui signifie «Mail Car». Voici la description complète de ce marteau: «QUEBEC & THREE RIV. C.P.R. / M.C.». Après 1897, il semble que l'on ait cessé d'utiliser



Illustration 8



Illustration 9

des marteaux spécifiques pour identifier le courrier transporté sur cette ligne ferroviaire. Les marteaux de ce second type comportaient

également une lettre («E» ou «W») pour indiquer la direction du courrier: «W», de Québec à Trois-Rivières, et «E», de Trois-Rivières à Québec.

b. Montréal et Trois-Rivières

Au moment où fut terminé le deuxième tronçon de cette ligne, soit entre les villes de Montréal et Trois-Rivières, apparurent trois nouveaux types de marteau l'identifiant au plan postal (Q-152, Q-152A et Q-153), entre 1881 et 1897.

Logiquement, il aurait dû y avoir un marteau identique au type numéroté Q-250, mais comportant cette fois les lettres suivantes: «MONT. & THREE RIVERS RAILWAY / =». Toutefois, selon Lewis Ludlow, aucune preuve, jusqu'à maintenant, n'a été apportée prouvant de façon indéniable que le type Q-152 ait existé.

Quant aux deux autres types de marteau, ils ont existé pour les mêmes dates limites que les types utilisés pour le tronçon Québec à Trois-Rivières: Q-152A (1882-1894)



Illustration 10



Illustration 11

et Q-153 (1894-1897). On trouvera également des lettres (illustration # 10) pour indiquer la direction du courrier transitant par ce tronçon ferroviaire: Montréal à Québec («E» ou «EAST»), et Trois-Rivières à Montréal («W»). L'illustration numéro 11 présente une frappe impeccable du Q-153.

c. Trois-Rivières et Québec

Pendant quelques années (1895-1896) après la disparition de

la ligne Québec à Trois-Rivières, on créa une nouvelle ligne postale *Three Rivers & Quebec* qui va utiliser le même tronçon ferroviaire que le précédent, mais avec de nouveaux types de marteau. Cependant, cette nouvelle route ferroviaire ne dura que deux ans, jusqu'à la disparition complète, en 1897, de toute marque postale sur le tronçon de la ligne de chemin de fer reliant Québec et Montréal par la rive nord du Saint-Laurent.

Il y aura deux types différents de marteau employés sur cette ligne de chemin de fer qui partait de Trois-Rivières et se rendait à Québec: Q-307 et Q-308.



Illustration 12

Selon Lewis Ludlow, le premier marteau (Q-307) se lisait de la façon suivante: «THREE RIV. & QUE. C.P.R.Y / M.C.». Quant au second (Q-308), il n'y aura qu'une modification mineure, puisqu'on fera disparaître la seule lettre minuscule «y» dans l'acronyme de la compagnie ferroviaire: «THREE RIV. & QUE. C.P.R. / M.C.» (illustration # 12).

Dans ces deux frappes postales ferroviaires, on ajoutera une lettre pour indiquer la direction du courrier: «E», pour celui qui partait de Trois-Rivières, et «W», pour celui qui se dirigeait vers la même ville.

d. Québec et Montréal

À partir du moment où le Canadian Pacific Railway abandonna pratiquement la totalité des marteaux indiquant le tronçon utilisé par le courrier déposé sur ses trains entre Québec et Montréal,



Illustration 13

dans les deux sens, il inaugura en 1897 une autre ligne postale ambulante qui fut nommée *Quebec & Montreal*. Six marteaux différents furent employés, dont trois frappes d'origine privée (c'est-à-dire indiquant le nom du commis postal travaillant sur la ligne): J.G. Nolet, A. Dorais et J.O.B. Roy.

Rapportons-nous à Lewis Ludlow, qui en donne une description intéressante. Cet auteur commence par une marteau probablement inexistant (Q-216), car aucune marque n'en a été recensée; puis, il décrit un marteau créé par J.G. Nolet (Q-216A) qui, bien qu'utilisé une seule année (illustration # 13), demeure relativement facile à se procurer; il faut ajouter immédiatement le cachet privé (Q-216B) créé par A. Dorais, commis ambulant, durant l'année 1900; il présente ensuite la quatrième frappe, qui eut la plus longue existence en terme de durée d'utilisation, car elle l'a été pendant plus de soixante ans (Q-217): elle indique le nom «C.P.R.» qui détermine la société ferroviaire responsable de ce tronçon postal; à partir de 1911, on a remplacé «C.P.R. / M.C.» par «R.P.O. /» (Q-218); en



Illustration 14

1944, J.O.B. Roy fut le troisième commis ambulant à se doter d'un marteau privé (Q-218A), utilisé uniquement cette année-là; finalement, on en vint à une frappe plus classique en combinant les éléments d'identification (C.P.R. / M.C.) afin de créer un marteau ayant un lettrage beaucoup plus long («QUEBEC & MONTREAL C.P.R. R.P.O./.»), qui durera un demi-siècle (illustration # 14) !

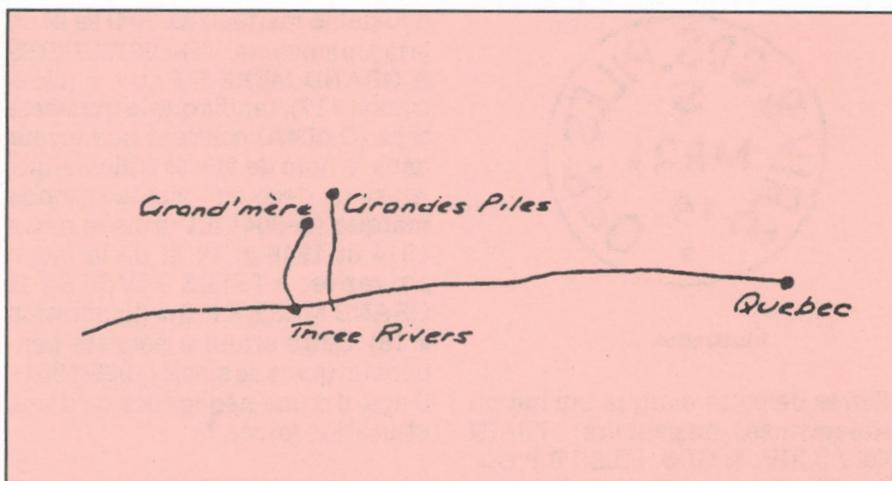
e. Montréal et Québec

Certains de nos lecteurs et, évidemment, les spécialistes en histoire postale se demanderont s'il a existé une route postale «Montréal et Québec» via Trois-Rivières qui ait donné lieu à une opération postale? Les plus férus, se rapportant aux numéros attribués par Ludlow Q-125 et Q-125A et tirés de son catalogue, d'ajouter qu'il s'agirait de marques indiquant le *Grand Trunk Railway*, le premier utilisateur de la voie ferroviaire reliant ces deux villes par la rive nord du fleuve Saint-Laurent.

Un simple examen des faits nous oblige à répondre négativement à cette interrogation, pour les motifs suivants: 1) la frappe Q-125, qui a été utilisée de 1855 à 1862, constituerait un anachronisme, car le tronçon «Montréal et Trois-Rivières» par la rive nord du Saint-Laurent ne sera terminé qu'en 1879 (ce qui aurait permis un trajet complet entre ces deux villes uniquement à partir de cette année-là!); 2) le deuxième cachet postal (Q-125A) de cette ligne n'a jamais été recensé; 3) ce sont des marques utilisées plutôt sur le trajet *Montreal & Quebec* par la rive sud du Saint-Laurent.

4) conclusion

Entre la capitale et la métropole, sur la rive nord du Saint-Laurent, il y eut par conséquent quatre lignes ferroviaires postales qui ont impliqué Trois-Rivières en tant que station jouant un des rôles suivants: point de départ, point d'arrivée ou point de transit. L'accumulation des frappes postales réalisées par les



marteaux ferroviaires montre à quel point Trois-Rivières a joué un rôle déterminant dans la poste ferroviaire, tant au plan provincial que mauricien. En effet, quatorze marques différentes ont été inscrites dans le catalogue de Lewis Ludlow, bien que deux d'entre elles n'aient jamais été retrouvées.

II-C) LIGNES AUTOUR DE LA RIVIÈRE SAINT-MAURICE

Finalement, on assista au développement ferroviaire des rives de la rivière Saint-Maurice en partant évidemment de la ville de Trois-Rivières: tant sur la rive orientale (vers Grandes-Piles) que sur la rive occidentale (vers Grand'Mère).

1) deux lignes

Le développement de la colonisation dans la Mauricie justifia la création de deux lignes ferroviaires différentes de chaque côté de la rivière Saint-Maurice.

a. Trois-Rivières et Grandes-Piles

Le *Canadian Pacific Railway* aménagea d'abord l'embranchement constitué par la ligne «Trois-Rivières à Grandes-Piles», sur la rive orientale du Saint-Maurice, au tout début du XXe siècle. On croit que le service postal, commencé au tournant du siècle actuel, a cessé vers 1920.

b. Trois-Rivières et Grand'Mère

Puis, on pensa naturellement qu'il fallait réaliser le même aménagement sur la rive occidentale du Saint-Maurice. Ce qui éviterait de traverser cette rivière impétueuse.

En 1904, la *St. Maurice Valley Railway* commença à construire une ligne de chemin de fer sur le côté occidental de la rivière Saint-Maurice; elle fut inaugurée en 1911. Ce chemin de fer avait une longueur totale de 27 milles. Le service postal commença officiellement trois ans plus tard et sera supprimé en 1951.

2) les marques postales

De nombreux marteaux illustrèrent ces deux dernières lignes ferroviaires mauriciennes ayant Trois-Rivières en bout de ligne: soit comme point de départ, soit comme lieu d'arrivée suivant son entrée sur la ligne.

a. vers Grandes-Piles

Apparurent alors deux marques ferroviaires spécifiques à cette ligne nommée *Trois-Rivières & Grandes-Piles*. La première (Q-305), qui est assez courante, se lit de la façon suivante: «3 RIV. & GDS. PILES R.P.O./.», type utilisé de 1908 à 1920 (illustration # 15).

La seconde (Q-306) demeure très difficile à se procurer, car elle ne fut utilisée que pendant une seule année, en 1919. Sur les exem-



Illustration 15

plaires de cette marque qui ont pu être recensés, on peut lire: «TRAIN No. / 3 RIV. & GDS. PILES R.P.O.». On utilisa les lettres «S» en direction de Grandes-Piles à Trois-Rivières, et la lettre «N» en direction inverse.

44

b. vers Grand'Mère

Trois nouveaux types différents de marteau furent utilisés sur ce tronçon ferroviaire de la Mauricie dénommé *Trois-Rivières & Grand-Mère*, situé sur le côté occidental de la rivière quand on remonte le cours de cette rivière appelée Saint-Maurice. Si le premier (Q-303) est extrêmement rare, où l'on peut lire le nom du commis: «P. MICHELIN / TROIS. RIVIERES GRAND MERE» (illustration # 16) qui ne servit qu'en 1917, les deux autres (Q-304 et Q-304A) demeurent beaucoup plus accessibles aux collectionneurs.



Illustration 16

Au lieu de lettres tirées de l'alphabet, on a plutôt inséré le numéro des trains utilisés sur cette ligne de chemin de fer. Il suffit de consulter un indicateur de train de cette époque pour connaître la direction précise du courrier. Le

deuxième marteau (Q-304) se lit de la façon suivante: «TROIS RIVERES & GRAND MERE R.P.O. / .» (illustration # 17); tandis que le troisième type (Q-304A) contient une erreur dans le nom de la cité trifluvienne. Ainsi, on découvre que la seconde marque (Q-304) fut utilisée entre 1914 et 1946 et se lit de la façon suivante: «TROIS RIVERES & GRAND MERE R.P.O.» (illustration # 18). Cette erreur a persisté pendant un quart de siècle (1925-1951). S'agit-il d'une négligence ou d'une utilisation forcée ?



Illustration 17



Illustration 18

Trois-Rivières, centre névralgique du transport ferroviaire en Mauricie et dans la partie sud des Bois-Francs. En effet, quatre voies ferrées différentes incluaient Trois-Rivières en tant qu'arrêt important sur cette ligne.

Au plan de la poste ferroviaire, on dénombre maintenant jusqu'à 25 marteaux différents, recensés par les trois grands secteurs de cette poste ambulante: sept pour la ligne *Arthabaska & Trois-Rivières*, treize pour les lignes sillonnant la rive nord du Saint-Laurent, et cinq pour les tronçons parcourant les deux rives de la rivière Saint-Maurice.

Cette analyse nous a permis de bien comprendre que, grâce au développement ferroviaire connu par la Mauricie entre 1860 et 1950, Trois-Rivières est devenue une capitale régionale par laquelle transitait tout le courrier destiné au Coeur du Québec.

Sans cette conclusion sur le rôle majeur joué par Trois-Rivières dans le trafic ferroviaire postal de la Mauricie, nous ne pourrions concevoir la réalité complexe de l'évolution postale du Québec et de Trois-Rivières, capitale régionale du «Cœur du Québec».

BIBLIOGRAPHIE

1. Gillam, L.F., *Canadian Mail By Mail 1836-1867*, England, 1985, 159 pages.
2. Gillam, L.F., *History of Canadian R.P.O.'s*, State College, 1979, 179 pages.
3. Ludlow, L., *Catalogue of Canadian Railway Cancellations and related transportation postmarks*, Tokyo, 1982, 272 pages.
4. McLeod O'Reilly, S., *À fond de train*, Ottawa, 1992, 140 pages.

ÉPILOGUE

Nous venons de vous présenter les différentes lignes qui avaient un lien direct avec la ville de