



La malle par cométique (traîneaux à chiens) sur la Basse Côte Nord durant les années 1926 à 1929

Au cours des siècles, bien des moyens furent utilisés pour le transport des lettres, à partir du messager du temps des Pharaons en passant par le cheval, le navire, le chemin de fer jusqu'à l'avion supersonique de nos jours; mais le transport par traîneaux à chiens sur la neige est peu connu. Cependant, tout près de nous un service officiel, un des seuls connus, existait durant les hivers 1926, 1927, 1928, et 1929 sur la rive nord du St-Laurent, de Betsiamites jusqu'à Lourdes du Blanc Sablon.

En effet avant l'hiver 1926, lorsque l'hiver arrivait et que le service maritime cessait, des dizaines de petits villages et plusieurs milliers de personnes étaient privés, de toute communication postale pendant 5 mois. C'est alors que le surintendant du district postal de Québec, Monsieur Tanner Green, de qui relevait tout l'est du Québec, décida d'inaugurer un service de malle pour les villages de la basse Côte Nord jusqu'à Lourdes du Blanc Sablon par traîneaux tirés par des chiens (cométique).

En fait, le 15 septembre 1925, par avis public affiché dans les bureaux de poste du district, le public fut avisé de ce nouveau service; on avise qu'il y aura entre le 7 décembre 1925 et le 14 avril 1926, aux dates précisées dans l'avis, départ du courrier pour les différents postes, soit 10 départs en tout à raison de 2 par mois. Les lettres devaient être déposées au bureau de poste de Québec 7 jours avant le départ mentionné dans l'avis.

L'expérience se révéla si heureuse que l'année suivante, soit l'hiver 1927, les départs furent doublés et portés à vingt avec départ à toutes les semaines. J'ai eu l'opportunité de me procurer il y a plusieurs années l'original d'un de ces avis et il s'agit du texte anglais de l'avis publié le 15 septembre 1926.

Cet avis très descriptif est reproduit dans le texte original ci-contre:

L'hiver 1928 marqua le début d'une ère nouvelle, soit celle de l'aviation pour le transport du courrier sur une partie du trajet. En effet, le jour de Noël 1927, un avion Fairchild 71 de la Canadian Transcontinental Airway's, muni de skis, décollait du Lac St-Agnès près de la Malbaie avec 753 livres de courrier à bord pour relier Sept-Iles qui n'était alors qu'un petit village. Ce fut la première livraison aéro postale de l'histoire de Sept-Iles. N'ayant aucune piste d'atterrissage plus à l'est, le courrier pour les villages plus à l'est de Sept-Iles était confié au conducteur du cométique (traîneaux à chiens) pour livraison à chaque village, le long de son parcours, jusqu'à Blanc Sablon.

Il est intéressant de noter que le pilote de cet avion était Monsieur Roméo Vachon, l'un des pionniers de l'aviation, particulièrement sur la Basse Côte Nord. En fait, avec le développement de l'aviation, dès 1930 le service par cométique fut abandonné; Monsieur Vachon et son collègue Schiller devinrent de véritables facteurs volants.

Mgr René Bélanger, dans son opuscule intitulé "L'avion à la conquête de la Côte Nord", traite du développement de la malle aérienne

au début des années 1930 et dit: "En dépit des aléas de la température Vachon et Schiller firent chaque semaine leur tournée de la Côte Nord en essayant d'observer un certain horaire. Les matières postales étaient jetées du haut des airs, aussi près que possible du bureau de poste, sur une aire désignée par un

NOTICE TO THE PUBLIC

Despatch of Mails for the North Shore of the River and Gulf St. Lawrence during the Winter Season, 1926-1927

TWENTY mails will be despatched from BETSIAMITES during the coming Winter season for HAVRE ST-PIERRE and intermediate points, viz:—

On the 30th November, 7th, 14th, 21st and 28th December, 1926, 4th, 11th, 18th and 25th January, 1st, 8th, 15th and 22nd February, 1st, 8th, 15th, 22nd and 29th March, 5th and 12th April, 1927, respectively.

Couriers will leave HAVRE ST-PIERRE for BETSIAMITES on or about the 23rd and 30th November, 7th, 14th, 21st and 28th December, 1926, 4th, 11th, 18th and 25th January, 1st, 8th, 15th and 22nd February, 1st, 8th, 15th, 22nd and 29th March, 5th April, 1927.

Letters and papers mailed at Quebec Post Office or received at Quebec before 11 a.m. on the 23rd and 30th November, 7th, 14th, 21st and 28th December, 1926, 4th, 11th, 18th and 25th January, 1st, 8th, 15th and 22nd February, 1st, 8th, 15th, 22nd and 29th March, 5th April, 1927, will be despatched by the Couriers leaving BETSIAMITES for HAVRE ST-PIERRE on the above-mentioned dates.

TWELVE mails will leave HAVRE ST-PIERRE for NATASHQUAN on or about the 1st, 16th and 30th December, 1926, 8th, 21st and 29th January, 10th and 24th February, 9th and 24th March, 6th and 13th April, 1927.

Couriers will leave NATASHQUAN for HAVRE ST-PIERRE on or about the 1st, 16th and 30th December, 1926, 8th, 21st and 29th January, 10th and 24th February, 9th and 24th March, 6th and 13th April, 1927.

TEN mails will leave NATASHQUAN for BONNE ESPERANCE and LOURDES DU BLANC SABLON on or about the 2nd and 21st December, 1926, 5th and 20th January, 4th and 19th February, 6th and 21st March, 5th and 18th April, 1927, and TEN mails will leave LOURDES DU BLANC SABLON via BONNE ESPERANCE for NATASHQUAN on or about the same dates.

S. TANNER GREEN,
District Superintendent of Postal Service

QUEBEC, 15th September, 1926.

100-21-9-20



mât et un drapeau. Une fois lancé, le service postal connu des progrès constants."

Ainsi dès le début des années 1930, grâce à quelques pistes d'atterrissage et à l'habileté de ces pionniers de la malle aérienne on vint à relier entre eux et avec l'extérieur vingt-sept postes jusque là isolés du monde surtout en hiver. On passa donc dans l'espace de quelques années du traîneau à chiens à l'aviation réduisant à quelques jours la livraison du courrier qui prenait durant les hivers 1926 à 1929 jusqu'à 80 jours pour atteindre Blanc Sablon. La lettre (fig 1) illustre l'usage d'un des premiers vols partiels par avion. Le premier vol, comme nous avons vu, a eu lieu le 25 décembre 1927; comme ces vols étaient très irréguliers durant le premier hiver, cette lettre a été transportée lors du deuxième et du troisième vol. L'oblitération est de Québec (14 janvier 1928) et le départ (31 janvier) de la Malbaie; il n'y eut aucun vol entre le 14 et le 31 janvier et l'arrivée à Sept-Iles (31 janvier) le démontre. La lettre qui a voyagé par chemin de fer de Québec à la Malbaie (14 janvier) a donc attendu jusqu'au 31 janvier pour le départ de l'avion.

Sept-Iles, dans le temps, le bureau était connu comme Seven Islands, voir la marque postale. La lettre arrivée à Sept-Iles fut confiée au conducteur Honoré Bezeau pour le transport par cométique jusqu'à Thunder River, maintenant Rivière au Tonnerre, une distance de 83 milles où elle arriva le 7 février. Il est à remarquer que les premiers 300 milles de la Malbaie à Sept-Iles prirent moins d'une journée et les derniers 83 milles sept jours.

Cette lettre a beaucoup d'intérêt pour l'histoire postale, étant une des seules pouvant être identifiée comme ayant été transportée au début du service aéropostal entre la Malbaie et Sept-Iles et subséquemment par cométique. Aussi à remarquer la très belle flamme publicitaire des sports d'hiver de la

Figure 2

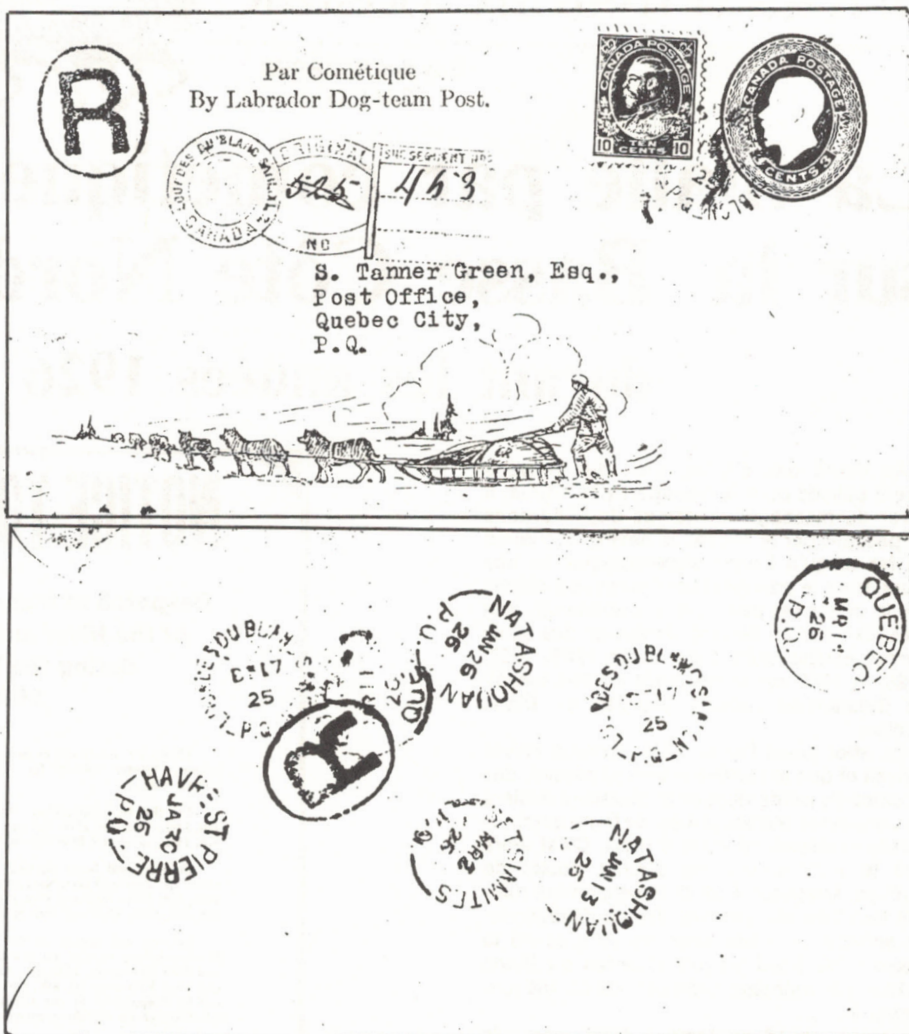
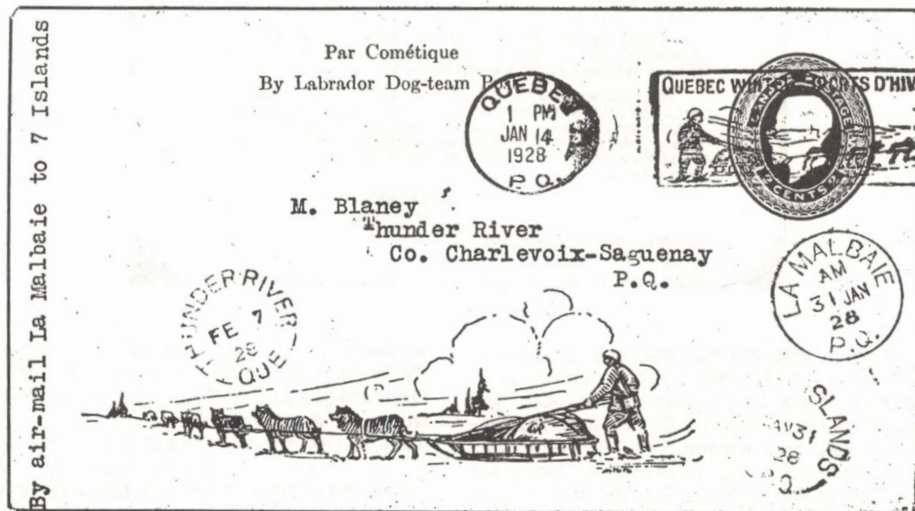


Figure 1



ville de Québec, où chaque hiver en février avait lieu à cette époque Le Dog Derby International qui attirait à Québec les meilleurs coureurs d'Amérique du Nord.

Il est heureux que Monsieur Tanner Green en plus d'être surintendant du district postal de Québec était un philatéliste averti; il fut un des membres fondateurs de la Société philatélique de Québec en 1928.

Il profita alors de l'inauguration du service de malle en hiver sur la Basse Côte Nord pour préparer de jolies enveloppes, pour son usage, illustrant le courrier par cométique dont certaines sont illustrées plus loin.

Sans cette initiative de Monsieur Green cet aspect de l'histoire postale du Québec aurait laissé peu de traces car les seules lettres identifiées comme ayant été transportées par cométique sont celles illustrées à cet effet par Monsieur Green. Il serait sans doute de grand intérêt de trouver une lettre mallée de ou adressée à des villages de la Côte Nord au cours des hivers 1926 à 1930 avec aucun autre signe d'identification que la ou les marques postales.

J'ai eu l'occasion, il y a plusieurs années, d'acquérir une dizaine de lettres ayant été transportées par cométique provenant de la collection de Tanner Green dont quelques-unes sont illustrées sous les figures 1, 2, 3, 4, montrant comment les communications pouvaient être difficiles il y a un peu plus de 50 ans.



De nombreuses notes laissées par Monsieur Green permettent de donner des détails très précis sur le transport de ces lettres. La lettre (fig 2) grâce aux notes de Monsieur Green et des nombreuses marques postales nous permet d'en suivre le voyage.

Cette lettre transportée par cométique, possiblement par le premier courrier cométique à avoir quitté Lourdes de Blanc Sablon, est datée du 17 décembre 1925, année de l'inauguration du service.

D'après les notes de Monsieur Green:
Blanc Sablon à Harrington Harbour
 144 milles
 conducteur Sammy Robertson

Harrington Harbour à Gethsemanie
 (Rivière Romaine)
 60 milles
 conducteur Fred Jones

Gethsemanie à Natashquan
 80 milles
 conducteur H. Landry

On voit par la marque postale de Natashquan que la lettre est arrivée à cet endroit le 26 janvier 1926, ayant pris 39 jours pour franchir 284 milles.

De Natashquan à Havre St-Pierre
 100 milles
 conducteur Oriel Cormier

Par la marque postale on voit que la lettre arriva à Havre St-Pierre le 30 janvier 1926. De là elle prit 31 jours pour atteindre Betsiamites qu'elle a atteint le 2 mars d'après la marque postale soit une distance de 286 milles.

De là, à 200 milles de Québec, vu l'existence de certaines routes le transport se poursuivait par cométique et par cariole tirée par cheval jusqu'à Tadoussac, pour traverser le Saguenay en bateau et de là jusqu'à La Malbaie où elle arriva le 11 mars pour prendre le train pour Québec où elle arriva le même jour.

La lettre avait pris 76 jours pour parcourir 885 milles.

La lettre (fig 3) montre un trajet bien différent de la première; elle partit de Lourdes de Blanc Sablon le 30 novembre 1927 par le premier courrier de la saison 1927-28. D'après la marque postale elle arriva à Natashquan le 26 décembre 1927, elle prit le même temps que la précédente pour le trajet de Blanc Sablon à Natashquan. On voit par les notes de Monsieur Green que les conducteurs furent les mêmes que ceux de l'année 1925-26.

De Natashquan à Havre St-Pierre, le trajet dura 14 jours et le conducteur fut aussi Oriel Cormier, où il arriva le 9 janvier 1928. Ici le trajet prit un tracé bien différent de celui de la lettre fig 2; en effet le brise-glace C.G.S. Montcalm était à Havre St-Pierre lorsque le courrier par cométique arriva; le Maître de poste profita alors de l'occasion pour confier le courrier au capitaine du brise-glace qui, après un arrêt à Ellis Bay Anticosti, arriva à Gaspé le 15 janvier où le courrier fut mis sur le train pour Québec le 16 janvier, tel qu'en fait foi la marque postale du chemin de fer Matapédia-Gaspé du 16 janvier. Enfin la lettre arriva à Québec le 17 janvier soit pour un temps record de 48 jours.

La lettre (fig. 4) est intéressante du fait qu'elle fut postée de Terre-Neuve sur une enveloppe timbrée avec timbre canadien qui n'avait aucune valeur postale à Terre-Neuve qui ne faisait pas partie du Canada à cette époque. La lettre fut donc affranchie d'un timbre de Terre-Neuve de 4¢ soit le taux pour une lettre ordinaire à Terre-Neuve. La lettre montre la marque postale de Cartwright Lab. Newf'd le 5 janvier 1927; on voit à l'endos de l'enveloppe qu'elle arriva à Lourdes de Blanc Sablon le 28 janvier après un arrêt à Battle Harbour Terre-Neuve soit une distance de près de 200 milles. La marque postale indique que la lettre partit de Blanc Sablon le 3 février; on voit toujours par les marques postales qu'elle arriva à Natashquan le 21 février et à Havre St-Pierre le 27 février pour atteindre Québec le 17 mars, en passant par Tadoussac et La Malbaie, ayant pris 71 jours pour parcourir 1009 milles.

La malle par cométique sur la Basse Côte Nord durant les hivers 1926 à 1929 est peu connue. J'espère avoir dévoilé un peu de cette page de l'histoire postale du Québec qui fut dans le temps une source de réconfort et de satisfaction pour les habitants isolés et coupés de communications avec l'extérieur durant les mois d'hiver qui ne finissaient plus dans cette région de froidure et de neige.

Figure 3

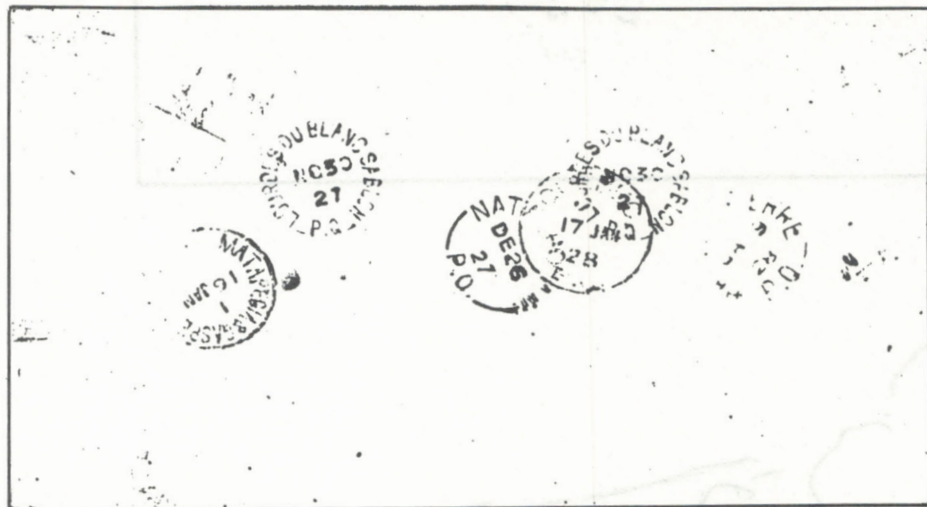
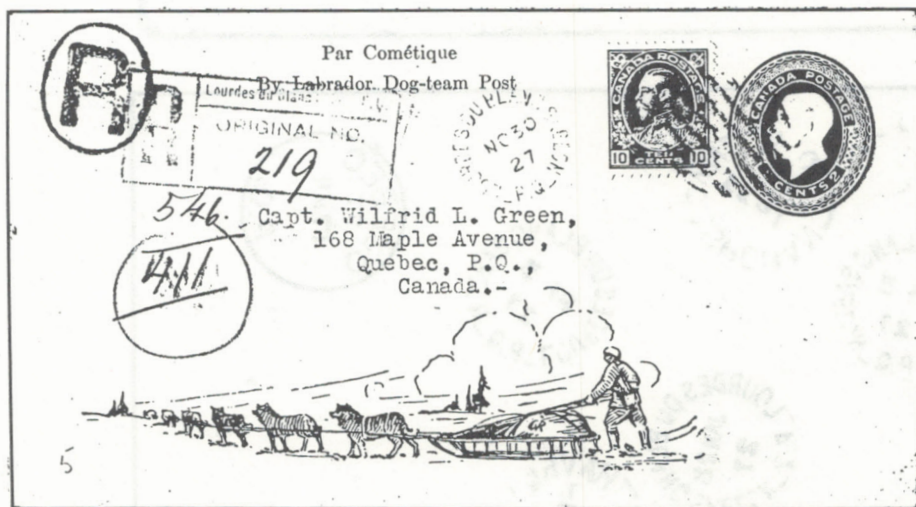


Figure 4

