

PIERRE DURAND: Le premier courrier postal par voie terrestre entre Québec et Halifax

(texte tiré des Cahiers de l'Académie)

Guy des Rivières, FRPSC

L'histoire de l'expédition de Pierre Durand de Québec à Halifax et retour en 1784 a, dans le passé, été le sujet de brèves références par les auteurs d'articles sur l'histoire postale. Le soussigné croit que ce trajet historique vaut la peine d'être revu plus en détail et particulièrement en contant la découverte du journal de Pierre Durand et le rapportant in extenso.

D'abord la seule découverte du journal de Pierre Durand résulte d'une chance inouïe et le rôle qu'y a joué un marcophile éminent de Québec, Georges April, le premier et le plus connaissant des marcophiles québécois francophones dans les années 1950.

Vu le rôle mineur joué par le soussigné, je crois à propos de vous raconter cette découverte inattendue. Au milieu des années 1950, Georges April était député protonotaire au Palais de justice de Québec et s'intéressait aux vieilles lettres et marques postales pré-timbrées. Il avait constitué une collection remarquable de marques postales et correspondait avec les plus éminents historiens postaux dont Charles de Volpi de Montréal et plus particulièrement Frank Campbell, le pionnier des marques postales et dont l'ouvrage «Canada Postmarks» est un classique. Georges avait un collègue au Palais de justice, en charge des archives judiciaires, qui avait reçu instruction de détruire et faire incinérer tous les dossiers qui dataient d'avant 1900, qui n'avaient plus de valeur légale, or, Georges obtint de son collègue l'autorisation de vérifier les dossiers avant leur destruction. C'est ainsi que plusieurs marques postales du début du dix-neuvième siècle furent sauvées pour l'avancement et la connaissance de l'histoire postale.

Georges me disait à l'époque que toutes les lettres sur lesquelles avaient été apposés des timbres étaient déchirées par des gens qui avaient recherché le ou les timbres, mais que les lettres montrant seulement une marque postale, surtout avant 1851, n'avaient pas été touchées. Ces collectionneurs ne connaissaient pas les marques postales, et c'est ainsi qu'un grand nombre furent sauvées et ainsi purent aider au développement de l'histoire et des marques postales du Québec.

Un autre collègue de Georges April se nommant Durand, j'oublie son prénom, demeurait à Loretteville dans une maison ancestrale, connaissant la passion de Georges pour les vieux documents, lui dit un jour que le grenier de sa maison contenait beaucoup de vieux documents et un rendez-vous fut aussitôt conclu.

En fouillant les papiers et documents du grenier, quelle ne fut pas la surprise de Georges de découvrir des documents signés par Hugh Finlay ainsi que le journal de Pierre Durand et l'état de ses dépenses et pièces à l'appui. Voilà comment, grâce à Georges April, une pièce importante de l'histoire de la poste au Canada fut découverte.

Ayant moi-même à cette époque obtenu une copie des documents, j'ai cru qu'il serait d'intérêt pour l'histoire postale de les reproduire au

complet, les originaux desdits documents sont maintenant rendus aux archives postales.

Ceci ramène le soussigné au rôle qu'il a joué pour l'acquisition du journal de Pierre Durand et des documents s'y rattachant. Lors de la fondation du Musée postal tel que constitué originalement, le soussigné était membre du Comité consultatif. Il fit alors part à ses collègues de l'histoire et de la découverte de ces documents en suggérant d'en faire l'acquisition pour les archives postales. Cette suggestion fut acceptée avec enthousiasme et le soussigné fut mandaté, vu son amitié avec Georges April, d'en négocier l'acquisition. Une transaction sans difficulté fut conclue avec Georges April et voilà comment ces documents historiques reposent maintenant aux archives.

Revenons maintenant au voyage. En effet, depuis la guerre de l'indépendance des États-Unis, Hugh Finlay cherchait un moyen de faire parvenir la malle d'Angleterre à Québec, surtout l'hiver. Depuis le début du système postal au Canada en 1763, presque toute la malle d'outremer était transportée par les nombreux navires naviguant entre l'Angleterre et New York, qui faisait alors partie des colonies d'Amérique du Nord, et à partir de là pour Montréal via la rivière Hudson et le lac Champlain et retour.

Le service fut interrompu lors de la guerre et même après la fin des hostilités. Le Canada était à la merci des États-Unis et les changements arbitraires des tarifs exaspéraient Finlay qui craignait de nouvelles attaques contre le Canada, cherchait une nouvelle voie. C'est alors qu'il décida d'explorer la faisabilité d'une route entre Québec et Halifax par voie de la rive sud du Saint-Laurent jusqu'à la rivière des Caps, située à 6 kilomètres à l'est de Kamouraska et de là par le lac Témiscouata et la rivière Saint-Jean sans trop de succès avec un nommé Mercure. Il décida alors de recourir aux services de Louis Durand, un coureur des bois reconnu qui savait lire et écrire, pour explorer cette route, lui demandant de tenir un journal quotidien indiquant les obstacles et la distance parcourue chaque jour, ainsi qu'un état des dépenses encourues pour fin d'établir le coût des voyages futurs.

Un document de la main de Hugh Finlay en date du 10 janvier 1784, atteste de la nomination de Pierre Durand à titre de courrier de Sa Majesté et, le même jour, il reçoit aussi les instructions de Finlay concernant le voyage. Des photocopies de ces deux documents sont annexées.

Quant au récit de Durand de son trajet, il a fait le sujet d'une longue description dans un langage pittoresque dans une écriture très difficile et souvent phonétique et qui a, grâce à un travail laborieux, été dactylographié et dont le texte est reproduit au complet en annexe.

Comme vous avez pu le constater, ce fut un long périple et un dangereux voyage et les dépenses encourues furent assez considérable pour dissuader Finlay pour quelques années. Le trajet le long du Saint-Laurent était facile et il existait des postes, ne pas confondre avec bureau de poste, pour le logement et le transport des voyageurs, mais la section difficile était entre la rivière des Caps et les premières habitations sur la rivière Saint-Jean. En 1787, Finlay reçut l'aide du gouvernement pour établir des postes de long de cette route pour faciliter le transport du courrier civil et militaire et dès l'été 1787, Finlay lui-même entreprit le voyage en été pour vérifier les améliorations apportées au chemin par les militaires qui avaient intérêt à entretenir un passage rapide de Halifax à Québec en cas d'invasion et pour assurer le courrier militaire.

Nous pouvons donc conclure que Pierre Durand fut véritablement l'explorateur de cette route qui éventuellement devint une route postale en 1787. Une route postale avec des courriers tous les quinze jours, des courriers qui se rencontraient et qui échangeaient les dépêches à mi-chemin.

Le coût du voyage de Durand était très élevé pour l'époque, soit 147 livres 13 shilling et 9 pence.

Ainsi se termine, en juin 1784, un épisode significatif de notre histoire postale. Avant de terminer, il ne faut pas perdre de vue que Durand transportait un sac de malle. Nous ignorons combien de lettres, mais une lettre présentement aux archives postales a été identifiée comme ayant été transportée par Durand.

Cette lettre est frappée de la plus historique marque de bureau de poste de Québec. Cette lettre (fig. 1) est datée de Londres le 7 janvier 1784 et adressée à Kenney et Caldwell, marchands de Montréal, via Halifax tel qu'indiqué sur la lettre. Le chiffre 3, soit trois shilling inscrit en manuscrit par le commis à Londres, indique le taux d'affranchissement de Londres à Halifax. À l'arrivée à Halifax, le commis inscrit H 10 N soit 10 shilling pour le tarif de Londres à Montréal, ce qui n'était pas exact et fut corrigé à l'arrivée à Québec alors que Finlay ou son commis utilisa le cachet suivant, indiquant le tarif exact.

Packet	3 N
From H	4 N
From Q	<u>2 N</u>
	9 N

«Packet 3 N» représente le taux d'affranchissement maritime de Londres à Halifax, soit 3 shilling.

«From H 4 N» le tarif de Halifax à Québec, 4 shilling.

«From Q 2 N» l'affranchissement de Québec à Montréal, 2 shilling.

Le cachet ci-dessus démontre par le tarif que la lettre a été transportée entièrement en territoire anglais, aucune marque américaine n'apparaît sur la lettre. D'ailleurs l'indication via Halifax le confirme. Décidément ce voyage de Pierre Durand a donné lieu à des coïncidences peu ordinaires. En effet, à cette période, vu l'incertitude des malles, les marchands adressaient d'ordinaire par voie différente, une lettre duplicata. Par coïncidence extraordinaire,

le duplicata de la lettre adressée à Kenney et Caldwell a aussi été retrouvé aux archives (fig. 2).

Les marques démontrent son transit via New York, soit le tarif New York à Albany 1 N 8, 1 shilling 8 pence et Albany à Montréal 1 N 10 soit 1 shilling 10 pence, le taux d'affranchissement maritime n'appert pas sur la lettre, possiblement qu'elle fut transportée par faveur et postée à New York.

Cette série de coïncidences extraordinaires, le journal de Pierre Durand, les documents s'y rapportant, une lettre transportée par Pierre Durand et son duplicata constituent un épisode remarquable de l'histoire postale, que le soussigné a voulu souligner pour la mettre en évidence.

Guy des Rivières, F.R.P.S.C.

Annexes

I	Nomination de Durand par Finlay
II	Instructions de Finlay à Durand
III	Journal de Pierre Durand
IV	Recommandations de Pierre Durand

Michel Gagné dispose encore de quelques index des Bulletins 1 à 49.

Commandez-lui le vôtre si ce n'est pas déjà fait...

PACKET --- 3 N
 FROM HALIFAX 4 N
 FROM QUEBEC 2 N

Messrs. H. Henney & Caldwell

Merchants

Via
 Halifax

Montreal



Figure 1

York to Albany 1 N 8
 Albany to Montreal 1 N 10
 Total --- 3 N 6

Messrs. H. Henney & Caldwell
 Merch.

Montreal
 Canada

Figure 2

ANNEXE I

Nomination de Durand par Finlay



This is to certify that Pierre Durand is employed by me as a Courier between Quebec and Halifax, and has in charge His Majesty's mail for the General Post Office in London.

It is requested, that His Majesty's Officers, Civil and Military, may assist him on his journey to Halifax, and on his return from thence to Canada.

Given under my hand & seal of Office at Quebec this 10th day of January 1784

Hugh Finlay Joint Deputy Post Master General



ANNEXE II

Bureau de la Poste à Québec le 10 janvier 1784.

Monsieur Pierre Durand,

Vous vous adresserez à Monsieur le Capitaine Dion à Kamouraska qui vous procurera un guide jusqu'au Fort D'Howe. Une fois rendu là vous êtes arrivé aux habitations; vous ne trouverez pas difficile d'être promptement acheminé de là à Halifax, de sorte que le guide pour épargner des frais peut attendre votre retour au Fort.

À votre arrivée à Halifax, vous livrerez la malle de lettres dont vous êtes chargée à Jonathan Benney, Ecuyer. Il vous expédiera le plus tôt possible pour revenir en Canada chargé de lettres qui se trouveront alors à Halifax, pour ce pays.

Ne manquez pas de noter en chemin faisant des remarques de tout ce que vous arrive dans le voyage avec les distances supputées de rivière en rivière ou autres endroits remarquables. En un mot faites toutes les observations nécessaires, de me donner des lumières touchant cette route nouvelle, qui sous peu deviendra route de Courrier.

Faites la plus grande diligence possible. Je vous souhaite bon voyage.

Hugh Finlay,
Directeur des postes.

Ne laissez pas mouiller
les paquets de lettres.

Bureau de la poste à Québec
le 10 Jan^r 1784

Monsieur Pierre Durand

Vous vous adresserez à Monsieur le Capitaine Dion à Kamouraska qui vous procurera un guide jusqu'au Fort D'Howe — une fois rendu là vous êtes arrivé aux habitations; vous ne trouverez pas difficile d'être promptement acheminé de là à Halifax, de sorte que le guide pour épargner des frais peut attendre votre retour au Fort.

À votre arrivée à Halifax vous livrerez la Malle de lettres dont vous êtes chargée à Jonathan Benney Ecuyer — il vous expédiera le plus tôt possible pour revenir en Canada chargé de lettres qui se trouveront alors à Halifax, pour ce pays.

Ne manquez pas de noter en chemin faisant des remarques de tout ce que vous arrive dans le voyage avec les distances supputées de rivière en rivière ou autres endroits remarquables, En un mot faites toutes les observations nécessaires, de me donner des lumières touchant cette route nouvelle, qui sous peu deviendra route de Courrier.

Faites la plus grande diligence possible — Je vous souhaite bon voyage.

Hugh Finlay
Directeur des postes

Ne laissez pas mouiller
les paquets de lettres

ANNEXE III

JOURNAL COMMENCÉ DEPUIS MON DÉPART DE QUÉBEC
POUR HALIFAX DU 11 JANVIER 1784 JUSQU'À MON
ARRIVÉE DU 24 AVRIL DERNIER, comme suit

1784

-- S A V O I R --

- Janv. 12 Au Cap St-Ignace ne pouvant faire plus de diligence parce qu'il n'y a aucune poste de réglée et qu'il faut perdre plus de temps pour attendre les voitures qu'il en faut pour faire la route.
- Janv. 13 Au Kamouraska j'ai été obligé de rester trois jours pour attendre que le guide fût prêt et nos vivres pour notre route.
- Janv. 17 À l'entrée du Portage.
- Janv. 18 À six heures du matin nous sommes entrés dans le Portage et été coucher dans les coteaux de la Rivière Verte.
- Janv. 19 Nous avons eu une bordée de neige, environ deux pieds, et été coucher à la Rivière St-François.
- Janv. 20 Sur la montagne de la petite fourche nous avons été obligés de laisser nos charges et d'aller battre le chemin pour pouvoir passer notre bagage.
- Janv. 21 Au pied de la grande montagne du Lac Témiscouata nous n'avons trouvé aucune bonne cabane tout le long du portage.
- Janv. 22 Au lac qui a environ cinq lieues.
- Janv. 23 À l'entrée de Madawaska à deux lieues de distance la rivière aux Cailloux à cinq lieues de distance la rivière à la Truite du côté du sud.
- Janv. 24 Aux environs de la moitié de Madawaska les terres sont un peu basses tout le long de la rivière et les montagnes sont environ trente arpents éloignés de la rivière.
- Janv. 25 À la rivière St-Jean aux environ deux lieues de distance la rivière Oroquoize portant canot aux environs de dix lieues, à deux lieues de distance Commequoitou portant canot aux environs de trente lieues.
- Janv. 26 À trois lieues de distance Quoiagippis portant canot aux environs de quarante lieues, à trois lieues de distance la grande rivière portant canot pour aller à Mira Michie.
- À deux lieues de distance une autre rivière dont je n'ai pas pu en savoir le nom portant canot, les rivières mentionnées sont toutes du côté du nord.
- Janv. 27 À quatre lieues de distance le Grand Sault de quoi faire de beaux établissements et bien planche, le bord de l'eau garni de sapinage. À deux lieues de distance la rivière aux Saumons au nord.
- Janv. 28 À six lieues de distance la rivière Ajacquaux belle et grande rivière portant canot aux environs de soixante lieues du côté du sud bonne terre un peu cornée par les montagnes, le sommet des montagnes garni de bois franc et le bord de l'eau de sapinage et de pins. À deux lieues de distance la rivière Ataubis portant canot aux environs de vingt lieues du côté du nord.

- Janv. 29 À quatre lieues de distance la rivière des Chutes portant canot aux environs dix lieues du côté du sud. À deux lieues de distance la rivière de Mamquarte portant canot du côté du nord.
- Janv. 30 À deux lieues de distance la rivière de Chituae portant canot du côté du nord. À cinq lieues de distance la rivière Mecquagamis portant canot du côté du nord.
- Janv. 31 Dégradé deux jours par la pluie.
- Fev. 3 À six lieues de distance la rivière Madociqueque au sud portant canot, il fit un grand froid et la glace comme un miroir. À trois lieues de distance la rivière aux Anguilles au sud portant canot. À cinq lieues de distance la rivière Annatavoge portant canot au nord.
- Fev. 4 À une lieue de distance la rivière Feecouliande portant canot au sud.
- Fev. 5 À six lieues de distance, Otte Fague première habitation Française, à huit heures du soir nous avons eu une bordée de neige aux environs d'un pied et un grand coup de vent.
- Fev. 7 J'ai parti d'Otte Fague à six heures du matin en carriole obligé de prendre toutes les précautions possibles par rapport aux voleurs, j'ai mis mon argent dans mes souliers sauvages.
- Fev. 8 À Grimlasse où j'ai eu le bonheur de faire rencontre de quatre hommes qui faisaient route pour le fort Aux ils m'ont demandé à leur faire compagnie, ce qui m'a fait grand plaisir, nous avons continué notre route tous les sept.
- Fev. 9 À la pointe Derbe à dix heures du matin à environ un mille dans le portage nous avons rencontré cinq voleurs qui traînaient un petit traîneau sur lequel il y avait cinq fusils et leur butin, ils n'ont pas osé nous attaquer. Aux environs d'une lieue nous avons entré dans une auberge, on nous a demandé si nous avions rencontré cinq voleurs qui avaient volé la nuit passée dans une maison tout ce qu'ils avaient trouvé et avaient amarré toutes les personnes qui étaient dans la maison.
- Fev. 10 Arrivé au fort Aux à sept heures du soir.
- Fev. 22 Partis du fort Aux à dix heures du matin.
- Fev. 23 Arrivé Annapoles Royal à quatre heures après-midi.
- Fev. 24 Partis d'Annapoles Royal à huit heures du matin.
- Fev. 25 À Grand Ville.
- Fev. 26 À Willmot.
- Fev. 27 À Winsdor.
- Fev. 28 À Fresser.
- Fev. 29 Arrivé à Halifax à cinq heures du soir.
- Mars 11 Parti d'Halifax à sept heures du matin.
- Mars 12 À Fresser.
- Mars 13 À Winsdore.
- Mars 14 À CronWallisce.
- Mars 15 À Willmot.

Mars 16 Les habitants de l'endroit n'ont pas pu me dire le nom de la place.

Mars 17 À Grand Ville.

Mars 18 Arrivé à Annapoles Royal à cinq heures du soir.

Mars 20 Parti d'Annapoles Royal au matin pour le fort Aux.

Mars 23 Arrivé au fort Aux à trois heures après-midi.

Mars 24 Parti du fort Aux à neuf heures du matin avec trois acadiens qui différaient leur voyage depuis plusieurs jours pour nous avoir du renfort pour monter dans la rivière, dans la Baie du portage mon cheval et carriole a callé dans l'eau par bonheur que nous étions beaucoup de monde pour le retirer, nous avons été une heure un quart et manqué de perdre deux hommes.

J'ai moi-même callé aussi une fois jusque dessous les bras malgré que j'avais du secours l'on m'a retiré qu'à la troisième reprise, la glace recasait toujours sous moi, nous avons fait un trou le moins de trente pieds de long, par bonheur que la carriole n'a point tournée le paquet du Roi a resté en flotte dans la carriole, j'ai perdu mes deux pistolets qui étaient à ma ceinture.

Mars 25 Obligé de coucher à la pointe Derbe.

Mars 26 À Grimlasse la rivière brisée en plusieurs endroits par les chaleurs continuelles.

Mars 27 Arrivé à Otte Fague à sept heures du soir.

Mars 28 Il pleut et tonne toute la journée ce qui donna l'espérance que nous aurions du froid pour nous rendre effectivement, le lendemain il ventait Norrois et il fit bien froid.

Mars 29 Parti d'Otte Fague à six heures du matin.

Mars 30 À Modosique.

Mars 31 Dégradé par la pluie et la rivière déprise nous avons fait environ deux lieues par dedans les bois pour nous rendre à des cabanes sauvages pour prendre un canot d'écorce, nous avons aperçu un peu plus loin que la rivière était prise, j'ai dit au guide que nous avions 80 lieues à faire que nous ne trouvions peut-être pas la valeur de dix lieues de dépris et qui nous serait pas possible de traîner un canot si loin, il m'a approuvé.

Avril 1 Nous avons parti il avait bien gelé dans la nuit, nous nous sommes bien rendus à la Presqu'île. Cependant il y avait sur la glace aux environs de six pouces d'eau par endroit et autre endroit moins dans l'après-midi.

Avril 2 Aux environs trois lieues de la Presqu'île nous avons trouvé la rivière toute refoulée dans son entier les glaces toutes chevauchées les unes sur les autres le guide m'a dit qu'il pensait que nous serions peut-être obligés de nous en retourner je lui réponds qu'il fallait toujours poursuivre jusqu'à l'extrémité nous avons fait environ deux lieues et demie par dessus les glaces et nous avons trouvé la glace seulement accotée les unes contre les autres, nous avons sondé la glace entre les carreaux notre bâton passait au travers chaque coup, le guide m'a dit qu'il fallait gagner le bois qu'il ne voulait pas périr, je lui ai répondu que pour moi

j'allais toujours suivre ma route avec mes chiens qui traînaient tout notre butin, enfin il a gagné le bois et à peine eut-il fait aux environs de une lieue qu'il fut obligé de venir me rejoindre, il ne pouvait plus porter les raquettes dans le bois tant qu'il a dégelé, nous avons fait aux environs quatre lieues comme cela nous avons trouvé la rivière nette comme dans l'été, nous avons été obligés de gagner les bois, on nous avait dit qu'à une lieue plus haut que Mamquarté qu'il y avait des Français à la chasse, nous nous y sommes rendus ils nous ont appris que la glace était toute partie depuis le Grand Sault jusqu'à Mamquarté du 16 mars dernier.

Avril 3 Il pleut toute la journée.

Avril 4 Il pleut jusqu'à midi pour lors je demandai à mon guide.

Mon guide quel parti prendre, il m'a répondu qu'il fallait nous en retourner et que les vivres allaient nous manquer, que nous pourrions point nous rendre, je lui ai dit qu'il fallait faire l'impossible, il m'a répondu que si je voulais me mettre dans le péril qu'il ne voulait pas s'y mettre et qu'il était impossible d'aller plus loin par terre par rapport que toutes les rivières et ruisseaux étaient inondés. Je lui ai dit qu'il fallait qu'il fut chercher un canot en quelques endroits il m'a répondu que je ne savais pas ce que je disais, il avait raison.

Avril 5 Le guide m'a proposé que si je voulais engager un des hommes pour venir avec nous jusqu'au lac Témiscouata qu'il ferait un canot de bois, je lui ai dit que je savais percher et nager, il m'a répondu que je ne connaissais pas la rivière et que nous courrions trop de risques de périr. J'ai engagé cet homme pour quatre louis ils ont fait un canot et quand il a fallu s'embarquer notre homme n'a voulu venir avec nous me disant qu'il avait trop de risques, que la rivière était trop mauvaise. Alors j'ai pris une perche et je m'en suis embarqué avec mon guide en disant allons, à la grâce de Dieu.

Avril 7 J'ai parti, nous avons fait aux environs une lieue, nos perches étaient si grosses de glace que nous avions de la peine à les lever et les glaces drivantes nous empêchent de faire plus de chemin.

Avril 8 Dégradés par les glaces drivantes.

Avril 9 À la rivière Moiniaiche.

Avril 10 À la rivière à Taubis les battures de glace étaient si au large que nous ne pouvions plus percher, on ne trouve plus le fond, le rapide était si fort que nous ne pouvions point monter à l'aviron, nous avons tiré notre canot sur la glace pour le traîner, nous avons pas pu en venir à bout, nous avons mis notre canot dessus une traîne sauvage et nous avons attelé nos chiens dessus. Nous avons fait trois quarts de lieue aux environs. Si nous avions pas eu de chiens nous nous serions jamais rendus jamais rendus, parce que si j'avais manqué de vivres j'aurais mangé mes chiens c'est ce qui m'obligea plus d'entreprendre le voyage.

Avril 11 Dégradés par les glaces drivantes.

Avril 12 À la rivière au Saumon où j'ai acheté un canot d'écorces des sauvages.

Avril 13 Au Grand Sault.

Avril 14 Quand nous avons eu fait notre portage en haut du Grand Sault nous avons trouvé la glace bien mauvaise, nous avons fait un grand traîneau et nous avons mis notre canot dessus et avons attelé nos chiens qui ont mené notre canot et notre butin quinze lieues, la pluie a pris à midi et nous avons couché à Commequoitou.

Avril 15 Au poste de Madawaska. Toujours la pluie par le carré, aux environs de deux lieues de Madawaska nous avons trouvé la rivière déprise, nous avons embarqué dans notre canot et nous avons été couchés au poste de Madawaska.

Avril 16 Dégradés par la neige et le vent, et plus de vives.

Avril 17 À la rivière à la Truite.

Avril 18 Au Dégelé nous avons eu des vives des français qui étaient là.

Avril 19 À la petite Fourche dans le Portage.

Avril 20 À la rivière de Cape.

Avril 21 Au Kamouraska.

Avril 22 À St-Rocque.

Avril 23 À Beaumont.

Avril 24 À Québec.

ANNEXE IV

Recommandations de Pierre Durand

J'ai examiné les places pour la facilité des postes, je prévois qu'il n'y a pas de meilleurs moyens pour la diligence des postillons que de bâtir une maison au bout du Portage, une autre au poste de Madawaska, une autre au Grand Sault parce qu'il ne sera jamais possible de courir la poste par terre par rapport que les montagnes sont trop près de la rivière, les coulées et la quantité de ruisseaux et rivières causeraient trop de difficulté et obligerait de mettre un temps trop considérable, mais des voitures convenables soit berge ou bateau au Lac pour aller au poste de Madawaska, d'autres aussi convenables pour aller au Grand Sault et d'autres aussi convenables en bas du Grand Sault.

Pour se rendre au fort Howe on peut faire toute cette route en quatre ou cinq jours. Pour l'hiver il serait possible de faire tenir les paquets ou autres choses à l'établissement qui sera au bout du portage.

La glace est toujours bonne dessus le Lac, il n'y a que Madawaska qu'elle n'est jamais bien bonne.

On peut faire un chemin d'hiver qui ne coûtera pas beaucoup. Il y a dix lieues pour se rendre au poste Madawaska qui est à l'entrée de la rivière St-Jean. Pour aller au Grand Sault il y a quinze lieues, la glace y est toujours bonne au Grand Sault. Il faudra un chemin aux environs de deux lieues par rapport aux rapides que la chute occasionne, la glace n'y est jamais bien bonne.

Je pense qu'il ne faudrait qu'un seul homme qui eusse la conduite de ces trois postes là pour faire tenir les chemins toujours en bon ordre.



Devenez membre de la *Société d'Histoire Postale du Canada*

La SHPC publie trimestriellement une revue reconnue au niveau national ; organise des colloques et conférences et s'implique dans différentes expositions à travers le Canada en récompensant les meilleures collections d'histoire postale.

Le numéro spécial du journal (200 p.) publié à l'occasion de CAPEX 87 est encore disponible au prix de 15\$, port compris.

Pour de plus amples informations ou pour obtenir un formulaire d'adhésion, prière d'écrire au secrétaire :

R.F. Narbonne
216, Mailley Drive
Carleton Place (Ontario) K7C 3X9