

La poste transatlantique au Canada à l'époque des voiliers

Par Christiane Faucher et Jacques Poitras

A- Introduction

Ce texte a pour but de présenter l'histoire des premières liaisons postales entre l'Europe et le Canada. Le sujet est si complexe qu'il faudrait au moins un livre pour le couvrir sérieusement... Il est donc évident que notre article ne saura satisfaire les initiés. Nous les référerons aux articles déjà publiés sur le sujet par Arnell, Robson Lowe ou Allan Steinhart entre autres (cf. Bibliographie).

Donc il s'agit tout au plus de quelques jalons qui permettront à ceux qui désirent s'initier ou en apprendre un peu plus sur le sujet de pouvoir le faire.

B- Le régime français (1608- 1763)

1- Le commerce maritime France- Canada

L'histoire des communications postales entre la France et le Canada était évidemment déterminée par l'histoire du commerce maritime entre la métropole et la colonie. Or cet échange ne fut jamais très important comme l'ont noté les historiens. Ainsi selon Pierre Camu (Le St-Laurent et les Grands Lacs au temps de la voile 1608-1850), le trafic maritime moyen entre les ports français et Québec ne dépassa pas une dizaine de navires par années jusqu'en 1740 et monta ensuite à environ 25 navires pour la période 1745-1760. Selon J.F. Bosher (The Canada Merchants, 1713-63), ce commerce représentait à peine une fraction du commerce entre la France et les Antilles:

« ...from the late seventeenth century French trade in West Indian sugar, indigo, coffee, rum, and some lesser products had grown so large that it eclipsed the once great Canadian fur trade. Students of the fur trade have always known this fact, but have seldom taken it into account, perhaps because it seems part of French imperial and Atlantic history rather than Canadian history. The fish trade, always much greater than the fur trade, attracted hundreds of French ships, but most of them never visited New France, of which Newfoundland was not a part after 1713(...). In most years of the eighteenth century, dozens of ships were fitted out for Québec, but hundreds for Martinique, St Domingue, Guadeloupe, and the Newfoundland banks. » p.20

La plupart des navires à destination du Canada provenaient de La Rochelle ou de Bordeaux; en fait La Rochelle fut le principal port de communication avec le Canada jusqu'en 1740, à partir de cette date la plus grande partie du commerce passa par Bordeaux. Les armateurs étaient essentiellement d'origine européenne; ainsi David Gradis, un juif portugais affréta 26 navires entre 1756 et 1759 pour le compte de Joseph-Michel Cadet, responsable de l'approvisionnement des troupes dans la colonie. Cadet et ses amis Michel-Jean-Hugues Péan et François Bigot contrôlaient une bonne part du commerce de la colonie. On retrouve aussi un autre groupe d'armateurs parmi les familles protestantes de La Rochelle et Bordeaux. La France avait à cette époque un commerce important et très rémunérateur avec les villes hanséatiques (en particulier les vins et cognacs), commerce entièrement entre les mains des protestants. La très catholique monarchie des Bourbons tolérait donc ces familles de négociants protestants cosmopolites qui prirent une part importante du marché pour le Canada. La socié-

té Paillet et Meynardie de La Rochelle affréra ainsi une trentaine de navires en partance pour Québec entre 1737 et 1758. Ils commerçaient avec des marchands de Montréal: François Chevalier ou encore Étienne Augé.

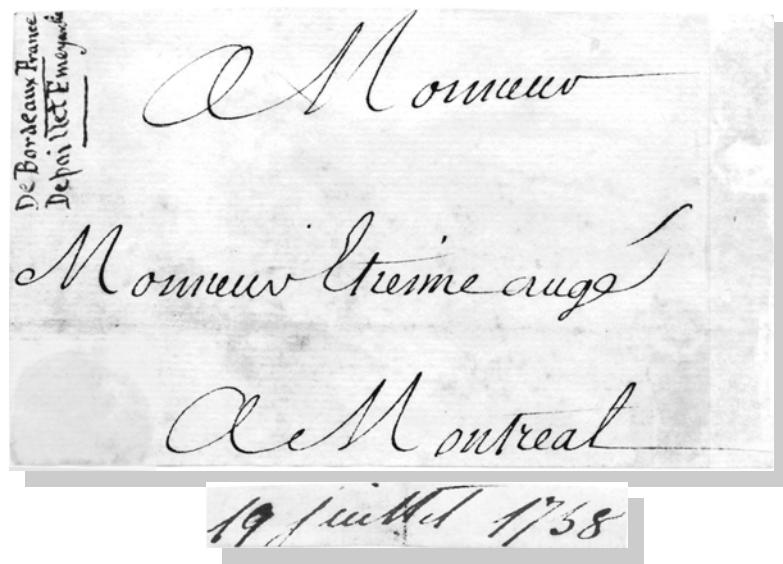
Une autre raison qui explique la rareté des lettres transatlantique à destination du Canada est le fait que beaucoup de navires ne se rendaient pas à destination. À partir de 1755 en particulier, les navires français à destination du Canada furent souvent amenés comme prises de guerre et la plupart des navires ne parvenaient pas à Québec; ceci eut pour effet de faire augmenter le prix chargé aux armateurs par les assureurs.

2- Arrangements postaux

L'histoire postale du Canada doit évidemment être mise en relations avec l'histoire de la poste dans les pays européens ou dans les autres colonies d'Amérique...

En France, on commença à charger pour le transport des lettres à partir de 1676. Au début, le maître de poste devait indiquer le nom du bureau de départ à la main. En 1690, donc quelques années avant l'Angleterre, apparaissent les premiers tampons de départ. Ils n'indiquent que le nom de la ville. Les tampons à date apparaissent ensuite, cependant ils n'indiquent que le quantième du mois. Curieusement, en France, les tampons à date sont apposés au point d'arrivée et non au point de départ comme en Angleterre.

À partir de 1723, il fut décidé que les lettres à partir ou à destination du Canada pouvaient être transportées sans frais entre La Rochelle et Québec. Les lettres à destination de Paris se voyaient apposer une marque d'entrée à La Rochelle et étaient ensuite chargées 7 sols au destinataire. Comme cette décision arriva au moment où La Rochelle était en train d'être supplanté par Bordeaux comme principal port d'attache des na-



#1 Lettre de Bordeaux, provenant des marchands huguenots Paillet et Meynardie à destination d'Étienne Augé, marchand à Montréal. La guerre entraîna le commerce entre la métropole et sa colonie et la plupart des marchands furent acculés à la faillite.

vires allant au Canada, on comprend qu'elle resta pratiquement sans effet. Cependant à partir des années 1740, on prit l'habitude de déposer les lettres à la poste à partir du port d'arrivée en France (soit Bordeaux, Bayonne ou La Rochelle); ces lettres étaient ensuite transportées et chargées selon la distance comme si elles provenaient du port d'arrivée.

En juillet 1759, les autorités postales françaises décidèrent que les lettres en provenance du Canada seraient chargées au tarif spécial de 4 sols qui s'ajoutait au tarif intérieur français. Bien que cette ordonnance ait été proclamée quelques mois

Place Fleur de Lys porte 10
552, boul. Hamel
Québec, QC G1M 3E5

Tél. (418) 524-7894
Téléc. (418) 524-0092

Centre Innovation
2360, Chemin Sainte-Foy
Sainte-Foy, QC G1V 4H2

Tél. (418) 653-9021
Téléc. (418) 653-5915

Internet: pages.infinit.net/tpm Courriel: collection@videotron.ca

seulement avant la chute de Québec, quelques lettres parvenues en France entre 1759 et 1763 présentent ce tarif.

C- Le régime anglais

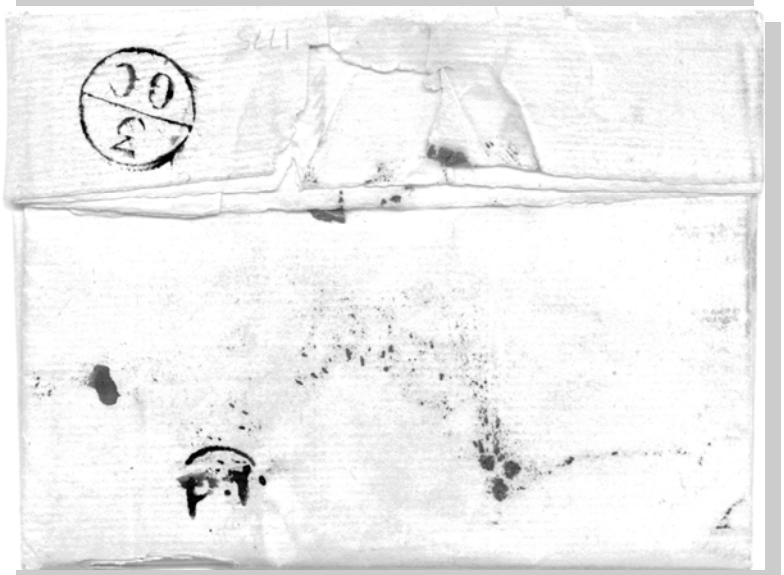
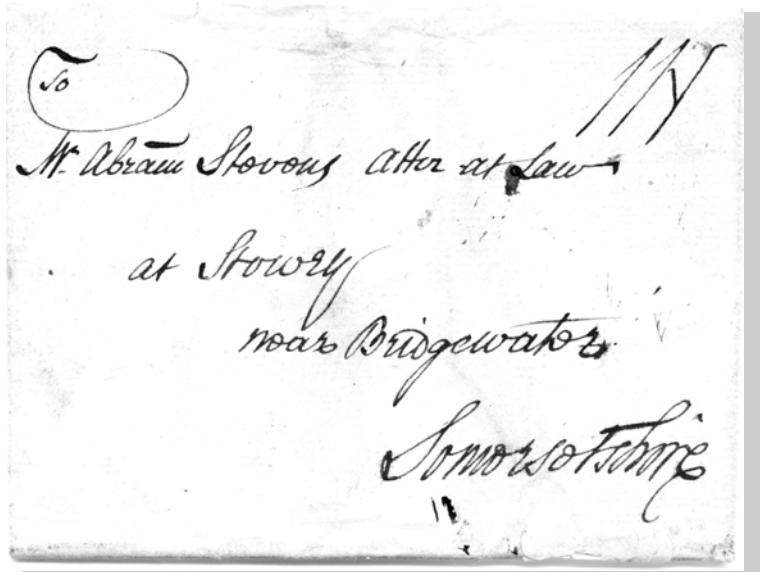
1- Les débuts du système postal anglais



#2 Henry Bishop fut le grand réformateur du système postal britannique. On lui doit le premier tampon postal, la fameuse « marque Bishop »

L'Angleterre fait figure de pionnière dans le développement d'un système postal efficace: dès 1635 une proclamation permettait au public en général d'avoir accès à la poste royale. Mais le véritable créateur du système postal moderne fut Henry Bishop: lorsqu'il fut nommé maître de poste général en 1660, les lettres arrivaient trop souvent en retard

à destination à cause de la négligence des maîtres de poste. Bishop imposa l'utilisation du tampon postal, une marque indiquant la date de départ du courrier: la première fut utilisée au bureau de poste de Londres dès 1661. Il déclara : "a stamp is invented, that is putt upon every letter shewing the day of the moneth that every letter comes to this office, so that no letter Carriyer may dare to detayne a letter from post to post; which, before, was usual." (tiré de **Before the Penny Black**, par E and R Shanahan). La marque Bishop fut utilisée pendant plus de cent ans en Angleterre. On reconnut bientôt le besoin de connaître non seulement la date mais aussi le lieu de départ des lettres et c'est ainsi que des marques « B » et « E » furent employées à Bristol et Exeter dès 1697.



#3 Pli anglais de 1775 montrant l'usage de la marque « Bishop ». Ces marques furent utilisées pendant plus d'un siècle. Le tarif était calculé à la feuille et selon la distance.

2- La poste aux Colonies britanniques

Bien qu'un embryon de service ait existé dès les années 1670, il faut attendre 1692 pour voir la création de bureaux de poste dans les colo-



#4 Lettre envoyée de Halifax en octobre 1752, chargée 1/ (ship letter) à Bristol. Notez que la lettre prit plus de 4 mois à se rendre à destination. Le tarif intérieur anglais n'est pas chargé puisque le pli est adressé au gouvernement (« Lord of Trade and Plantations »).

nies américaines. Un service intercolonial fut établi en 1693. En 1710 un acte de la reine Anne établit trois bureaux de poste principaux (New York, Boston et Philadelphie) qui étaient sous la juridiction du maître de poste général à Londres.

La poste coloniale se développa peu à peu, surtout en englobant les colonies du sud. Il faut comprendre que les colonies avaient souvent leur propre système interne et qu'on résistait à l'établissement d'un système postal unique et dominé par Londres. D'ailleurs pas un sou ne fut envoyé en Angleterre pour le système postal avant les années 1750. Ce n'est qu'à partir de 1755 qu'on développa le système des « packet boats » sur une base régulière et qu'on peut parler d'un véritable système postal reliant la Grande-Bretagne et les colonies. C'est d'ailleurs à cette époque que furent produits les premiers tampons postaux (New York 1756).

Lorsqu'en 1763 le Canada s'ajouta aux colonies britanniques du continent, la route posta-

le fut naturellement agrandie vers Montréal et Québec à partir de New York.

3- La poste transatlantique

Le mode le plus ancien de transporter les lettres à travers l'Atlantique était de les remettre au Capitaine d'un navire en partance. Celui-ci pouvait soit les déposer à un « Coffee House » dans la ville de destination ou la déposer au bureau de poste de son point d'arrivée. Dans le premier cas la lettre n'entrait jamais dans le système postal officiel et ne porte donc aucune marque postale. Dans le second cas, il était coutume de remettre un dédommagement au capitaine, dédommagement qui était chargé au destinataire. On appelle ces lettres « Ship Letter ».

Le système des « Ship Letter » était irrégulier et rapportait peu au système postal, il fut donc envisagé très tôt d'affréter des navires spéciaux qui avaient le contrat de transporter les let-



#5 Pli provenant de Trois-Rivières, daté du 23 février 1796, porté par facteur à Québec, posté le 19 mars, arrivé le 20 mai. Notez la marque « To pay IN ». La charge totale « 1/5 », représente le tarif « ship letter » soit 1/ plus 5 deniers pour le courrier intérieur (distance 30 à 50 milles).

tres pour le compte de la poste royale. Ces navires étaient appelés « packets » puisqu'ils transportaient paquets et lettres.

4- Packet boats

Bien que les premières tentatives d'établir un système postal régulier entre l'Angleterre et l'Amérique datent des années 1710, il faut atten-

dre 1755 pour voir apparaître un service régulier de « Packets » entre Falmouth et New York (Falmouth est un port de mer situé à l'extrême sud-ouest de l'Angleterre (Cornwall)). Ce service dura jusqu'à la fin des années 1770. En 1711, sous la reine Anne, on établit le tarif postal pour le transport transatlantique à un chelin (1/); à cela s'ajoutait le tarif postal intérieur. Ce tarif de un chelin demeura en vigueur jusqu'à l'arrivée des paquebots à vapeur sur l'Atlantique (1840).

Durant la révolution américaine, Halifax remplaça New York comme port d'attache des packet boats (ce mot qui désignait les navires affrétés par la poste royale pour le transport des lettres et colis est à l'origine du terme « paquebot »). Après la révolution américaine, les packet boats revinrent à New York à partir de 1783. Cependant, à partir de 1788, ils firent en été un arrêt à Halifax, à l'aller et au retour de leur voyage entre Falmouth et New York. À partir de 1795 les relations entre les deux pays ne sont pas au beau fixe, ce qui allait culminer dans la guerre de 1812 entre l'Angleterre et les États-Unis. Le port d'Halifax fut donc utilisé fréquemment comme remplacement pour New York et on tenta de maintenir ouverte la route du Témiscouata qui permettait de transporter le courrier et les dépêches militaires vers Québec. C'est ainsi que le lien postal fut conservé entre le Canada et la Grande-Bretagne pendant la difficile période napoléonienne.

Le service des « packet boats » entre Falmouth et New York reprit après l'épisode napoléonien; à partir de 1823 les navires firent halte à Halifax à l'année longue. J.C. Arnell (*Atlantic Mails*) en a dressé une liste exhaustive, de sorte que, pour la plupart des plis transportés, il est possible de connaître à la fois les routes, les dates de départ et d'arrivée ainsi que le nom du navire qui a porté la lettre.



5- Ship letters

Cependant, la coutume de confier les lettres à des capitaines de navires se poursuivit durant toute la période. Ce système coûtait peu et il était pratique. De plus n'oublions pas que la sécurité maritime n'était pas ce qu'elle est aujourd'hui et que la coutume d'envoyer plusieurs copies d'une même lettre par des navires différents était le plus sûr moyen de s'assurer que notre message se rende à destination. À l'arrivée le capitaine pouvait déposer la lettre au bureau de poste du port d'arrivée et il recevait un dédommagement pour sa peine.

Comme nous le disions plus haut la coutume en Amérique voulait qu'on remette un denier au capitaine; cette somme était ensuite chargée au destinataire de la lettre. On prit l'habitude, à la fin du 18^e siècle, d'apposer une marque spéciale « *Ship Letter* » à ces plis afin de justifier la surcharge exigée du destinataire. Dans les ports les plus importants, on reçut des marques spéciales portant une couronne et la mention du nom de la ville portuaire; au Québec, Montréal et Québec reçurent de tels tampons. En 1814, la rémunération du capitaine de navire fut porté à 2 deniers sterling, ce qu'on convertit en 2½ deniers currency. Cette charge fut appliquée jusqu'à la fin de l'ère des navires à voile.

6- L'arrivée des vapeurs

En 1833, un premier navire à vapeur le Royal William, fit la traversée de l'Atlantique. En l'espace de quelques années des navires furent conçus spécifiquement pour cette traversée. On procéda alors par soumission pour accorder le contrat du transport des malles transatlantiques et ce fut un armateur d'Halifax, Samuel Cunard qui décrocha le contrat. Le 16 mai 1840 le premier packet boat transatlantique à vapeur, le Unicorn de la Cunard partait de Liverpool à destination

d'Halifax et Boston. C'était l'annonce de la fin pour l'ère des grands voiliers.

Note de la rédaction

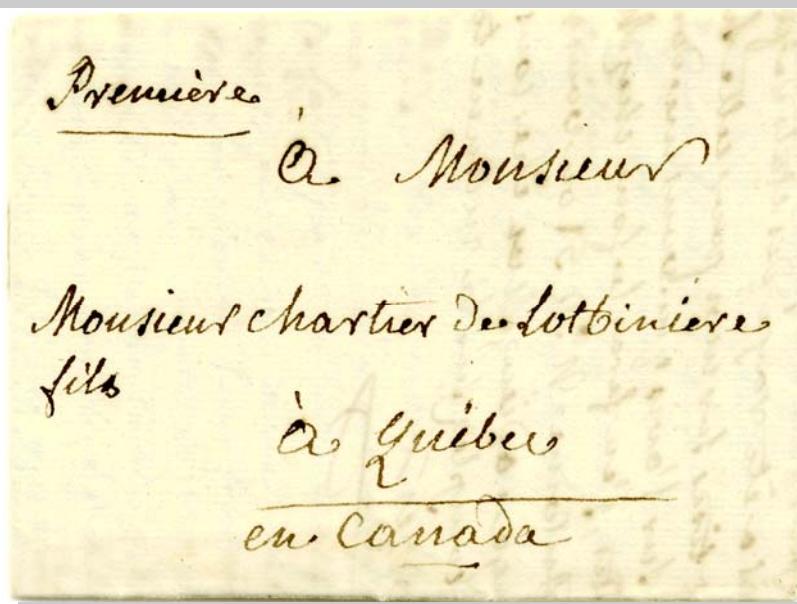
Vous trouverez dans les pages qui suivent quelques illustrations de plis transatlantiques (tirés de notre collection) transportés par voiliers et des explications sur les trajets effectués et les tarifs applicables.

Jacques

Bibliographie

- ◆ Arnell J.C. *Atlantic Mails, A history of the mail service between Great Britain and Canada to 1889*, éd. National Postal Museum, 1980.
- ◆ Arnell J.C., *B.N.A. Transatlantic Stampless Mail*, éd. Hennock's Series of Postal History Collection, 1985.
- ◆ *The Encyclopaedia of British Empire Postage Stamps*, Vol V, *The Empire in North America*, éd. Robson Lowe, 1973.
- ◆ Boggs, W.S., *The Postage Stamps and Postal History of Canada*, éd. Chambers Publishing, 1945.
- ◆ Steinhart Allan, *Illustrated Canadian Postal History 1685-1865, Selected covers*.
- ◆ Steinhart Allan, *British North America and France to, from and through 1685-1865*, éd. par l'auteur, 1991.
- ◆ Shanahan E. & R., *Letters from the Past*, (Site Internet sur l'histoire de la poste britannique).

De Blois à Québec en 1801



- Voici deux plis datés de Blois en octobre 1801 provenant de la même correspondance; notez les indications « seconde » et « première », montrant que deux plis semblables furent envoyés sur des navires différents, assurant ainsi qu'une des lettres se rende à destination.
- Il s'agit d'une rare correspondance entre la France et le Canada pendant les années révolutionnaires et napoléoniennes.
- La lettre du haut fut sans doute portée par faveur à Londres d'où elle fut postée et payée 5/6, au tarif pour 3 feuilles sur une distance de plus de 230 milles, soit 2/6, plus 3/ pour le packet boat.
- Le pli fut chargé à bord du « packet boat » Lord Charles Spencer, parti de Falmouth le 24 février 1802. Il arriva à New York le 11 avril et le 22 avril à Québec.
- À Montréal on chargea 2/3, soit le tarif pour 3 feuilles vers Québec et la charge de 5/10½ currency, pour la poste entre New York et Montréal, pour un total de 8 / 1 ½ chargé au destinataire.

Pli de 1808, de Cornwall en Écosse



- Pli provenant de Cornwall et daté du 9 octobre 1808.
- Il fut transporté par faveur à Québec où on apposa une marque « Ship Letter » et fut embarqué à destination de l'Écosse sur le navire « Ocean ».
- Il fut débarqué à Greenock le 10 janvier 1809, où il reçut une seconde marque « Ship Letter » et fut chargé 1/ sterling.
- Il fut sans doute transporté par la suite par faveur à St.Andrews.

Cornwall, Upper Canada
9th Oct. 1808

Vous déménagez?

Pensez Paradis
Paradis
Déménagement Paradis Ltée

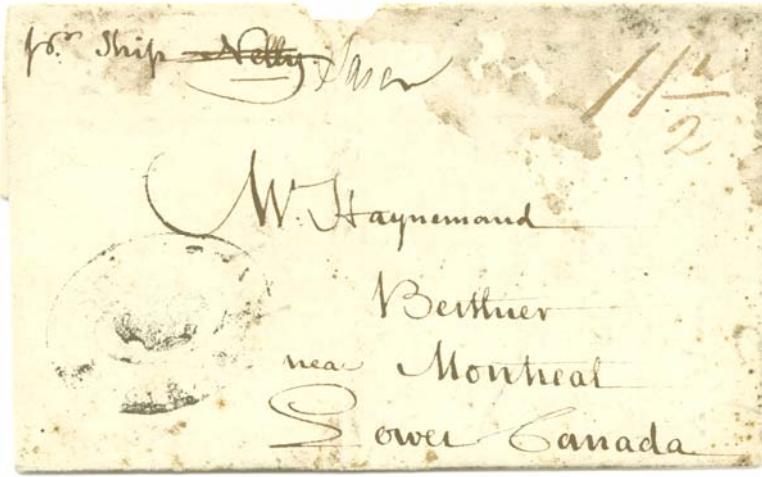
175, av. St-Sacrement
Québec (Québec)
G1N 3X4
Bur.: (418) 683-2931
Fax: (418) 683-3365
Watt: 1-800-463-6636

ALLIED
Membre: Allied Van Lines

Deux autres plis marqués « Ship Letter »

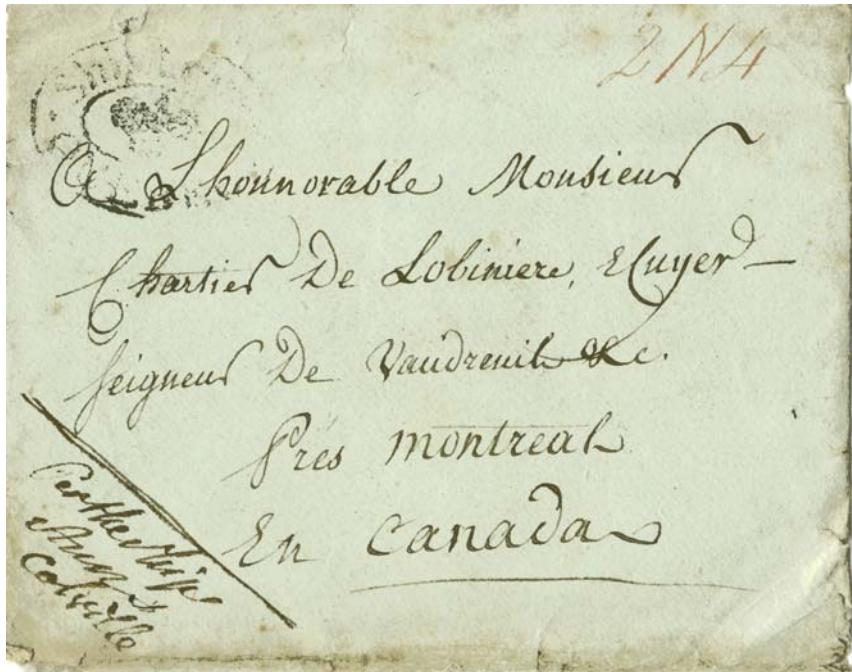


- Cette page nous montre en haut un pli de 1801 envoyé de Québec à Greenock (Écosse).
- Le pli porte une marque « Ship Letter » de Québec ainsi qu'une marque de réception du même type de Greenock.
- On ne semble pas avoir chargé pour le tarif « Ship letter », soit 1/-.
- Cependant la poste intérieure anglaise de 4d pour moins de 15 milles a été chargée.



- Le pli du bas fut expédié de Londres, le 2 avril 1817.
- Il rata le navire *Nelly* et fut mis à bord du *Saxon*.
- À l'arrivée à Québec on apposa une marque « Ship Letter » et le pli fut chargé 11½d currency; soit 9d pour la distance entre Québec et Berthierville (101 à 200 milles) plus 2½d pour la rémunération du capitaine de bateau.
- Ce tarif était passé de 1d à 2d sterling (soit 2½d currency) en 1814.

De la France au Canada, à travers les mailles du blocus continental.



- Cette enveloppe est le seul pli que nous connaissons qui ait traversé le blocus continental et soit parvenue au Canada durant la période des guerres napoléoniennes.
- Notez la remarque à l'arrière « Lettres de nos parents en France / à garder ».
- Il fut porté d'Angleterre au Canada par le navire *Aun & Colville*, et arriva à Québec le 11 juillet 1812.
- On apposa une marque de réception du type *Fleuron* ainsi qu'une marque « Ship Letter ».
- Le pli fut ensuite chargé 2/4 soit le tarif pour trois feuilles à destination de Montréal ($9d \times 3 = 27d$, soit 2/3 currency) + 1d de gratification au capitaine du navire.

D'autres marques « ship letter »



- Cette page nous présente encore trois marques « Ship Letter ».
- Les deux premières sont des marques de Québec de 1829 et 1838 respectivement.
- Celle du haut (en provenance d'Angleterre) fut reçue à Québec le 31 octobre 1829.
- Elle est adressée à Martin-town U.C., soit à 275 milles de Québec.
- La charge à payer au destinataire fut établie à 2/0½ currency, soit 2 feuilles à 11d chacune = 22d ou 1/10 + 2½d comme commission du capitaine du navire pour un total de 2/0½
- Le second pli provient de Londres et comme il est adressé à Québec, on ne chargea au destinataire que la commission du capitaine.
- Le pli du bas fut reçu à New York en 1825. Le tarif entre New York et la frontière canadienne était alors de 18½c, plus 2c pour la commission du capitaine, soit un total de 20½c ou 1/1 currency. À cela s'ajoute la poste canadienne jusqu'à Québec, soit 1/, pour un total de 2/1 currency.

Les dernières années de la poste par voiliers.



- Le pli du haut, bien que marqué « per priv(ate) ship via New York 11 Dec.) ne partit de Londres que le 13 décembre 1839, et prit le packet boat *Swift* à Falmouth, le 3 janvier 1840.

- Le *Swift* cassa un mat et dut revenir à Falmouth; ce pli n'atteignit Québec que le 27 mai 1840!

- On effaça la marque 1/1 sterlin qui payait la poste anglaise et la poste maritime; de plus une nouvelle charge de 2/1 currency fut apposée pour le transport entre Halifax et Drummondville.



- Ce pli daté de Paris du 1er novembre 1842 fut porté par faveur jusqu'à New York où il n'arriva que le 1er juillet 1843!.

- Il fut chargé comme un pli en provenance de New York; soit 18¾c pour la partie américaine de la poste, traduit en 11½d currency.

- Comme la partie américaine de la poste n'avait pas été payée, on chargea ½d de pénalité, plus le tarif de 4½d entre la frontière et Montréal, soit un total de 1/4½ currency.

Paris, le 1er Novembre 1842.