

LA POSTE FLUVIALE SUR LE SAINT-LAURENT

par Michel Gagné

Depuis l'établissement de la colonie en Nouvelle-France jusqu'à nos jours, de multiples moyens pour transporter le courrier furent employés. Toutes les possibilités furent exploitées: à pied, à cheval, en diligence, en canot, en cométique, en train, en véhicules motorisés et en avion.

Aujourd'hui j'aimerais vous familiariser avec un moyen qui constitue également un support important, celui de la poste fluviale. Par contre, le présent sujet couvre une période et une région bien précise de l'estuaire du Saint-Laurent.

En premier lieu, il est important de mentionner que le courrier était transporté sur les navires dont les compagnies propriétaires obtenaient les contrats et non sur des bâtiments affrétés expressément par les Postes canadiennes.

Malgré sa longévité, l'histoire de la poste fluviale au Québec n'est pas tellement abondante comme telle. Pour mieux la situer, il faut connaître les compagnies maritimes qui avaient la charge de transporter le courrier, et comprendre que ces navires avaient, à prime abord, une vocation commerciale ou touristique.

La région étudiée aujourd'hui concerne principalement l'axe Rimouski/Sept-Îles/Matane et pointe jusqu'à Blanc-Sablon, à proximité

du Labrador. Quant à la période, elle se situe entre 1926 et 1961, celle-ci étant la dernière année citée par Ludlow.

Avant 1912, année de l'établissement du chemin de fer entre Québec et Gaspé, le service côtier fut assuré par la compagnie Quebec and Gulf Ports Steamship Co. Le courrier portait les inscriptions GAMBELTON and GASPE et GASPE ROUTE et était transporté par le S.S. Admiral. Mais les compagnies qui desservaient les deux rives du Saint-Laurent étaient encore plus nombreuses. Le service s'effectuait soit à partir de Québec, soit en transversal comme le démontre l'illustration à la figure 1.

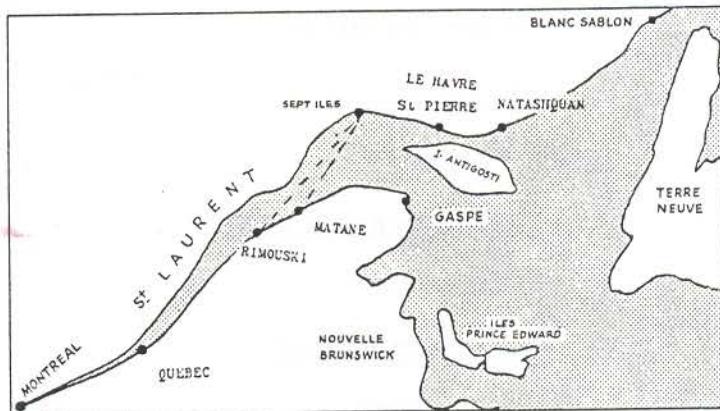


Figure 1

Les oblitérations utilisées sur ce courrier sont relativement rares mais heureusement il existe des épreuves qui témoignent de

leurs existences. Deux types principaux d'oblitérations sont répertoriés, tous les deux circulaires. L'un porte la mention "Poste fluviale", dans la partie inférieure, et était utilisée lorsque le courrier livré demeurait dans les limites territoriales de l'estuaire du Saint-Laurent; tandis que la mention "Sea Post" correspondait à un trajet plus long jusqu'à la lisière du Labrador, soit Blanc-Sablon. Diverses variétés existent de ces marques. Voyons les maintenant, dans un premier temps, pour ensuite enchaîner avec l'historique des compagnies et de la mise en place du service.

Sur le trajet Rimouski/Sept-Iles, l'opération était effectuée par la Lower St. Lawrence Co. Une escale dans dix petits ports était également au programme et le trajet s'étendait parfois jusqu'à Clarke City, aujourd'hui partie intégrante de la ville de Sept-Iles.

La figure 2a montre une oblitération rencontrée sur ce courrier. Il existe également une variété de celle-ci qui est représentée à la figure 2b. On y voit la mention PM au lieu de la direction tandis que l'année se retrouve dans la partie inférieure.



Figure 2a

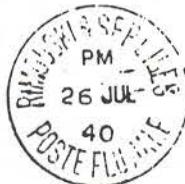


Figure 2b

Cette dernière marque est extraite du cahier d'épreuve et démontre qu'elle fut employée après le 26 juillet 1940. Sa période d'utilisation se prolongea jusqu'en 1961.

Un autre service de courrier couvrait la distance Matane/Sept-Iles. La figure 3 en fait foi. On retrouve aussi une marque identique à la précédente, tirée du cahier d'épreuve, indiquant la mention PM. La période d'utilisation indiquée couvre la période 1940-1954.



Figure 3

Pour les destinations sisées au-delà de Sept-Iles, elles étaient desservies par les navires de la Clark Steamship Co. qui partaient de Québec et allaient jusqu'à Natashquan. On y connaît deux types d'oblitérations. Le premier, illustré à la figure 4a, confirme son utilisation pour l'année 1947.

La figure 4b, pour sa part, extraite du cahier d'épreuve, présente seulement la mention PM et la date MY 30. Ce qui nous laisse sur notre appétit quant à l'année de sa mise en service.

Une seconde marque, identique à la figure 2b, mais avec l'inscription QUEBEC & NATASHQUAN / SEA POST, est aussi disponible. En plus du PM, il est possible d'y rencontrer la lettre E, qui signifie en direction est. Quant à l'année, Ludlow indique uniquement

l'année 1937. Sa rareté est possiblement la raison du manque d'information à son sujet.



Figure 4a



Figure 4b

La Clark Steamship Co. desservait occasionnellement la région isolée de la Côte Nord orientale. Dans cette partie de la province confinée à la limite du Labrador, on y retrouve deux petites municipalités, Lourdes-du-Blanc-Sablon et Blanc-Sablon.

Chacune des destinations possède sa propre marque postale. La figure 5 correspond à Blanc Sablon, reconnue comme le poste frontière entre le Québec et le Labrador. Divers cachets nous montrent qu'on peut y rencontrer les directions E et PM, en plus du W présentement illustré. Sa période d'utilisation s'échelonne de 1935 à 1960.



Figure 5

Un second type pour Blanc-Sablon existe mais semble n'avoir jamais franchi l'étape de la marque d'épreuve. A l'intérieur du cercle, on peut y lire QUEBEC & BLANC SABLON S.P. / .;

la seule autre information disponible est l'année 1913. En ce qui concerne les lettres S.P. il est possible d'envisager qu'elles signifient SEA PORT au lieu de SEA POST.

A peu de distance, à l'ouest de Blanc-Sablon, nous retrouvons Lourdes-du-Blanc-Sablon. La figure 6, identique à celle de 5, présente toutefois un élément intéressant qui apporte une précision. En plus de la possibilité de retrouver la direction E, Ludlow rapporte dans son catalogue que la période d'utilisation se situe entre 1926 et 1950.

L'illustration, elle, laisse voir l'année 1953. Ce qui nous laisse quelque peu perplexe quant à la véracité des dates mentionnées précédemment. Seule la consultation de plis ayant reçu les marques pourraient confirmer ou infirmer les dates déjà répertoriées. Mentionnons que les présentes figures 2a, 3, 4a, 5 et 6 sont extraites du volume de E. Antonini et du Dr. J. Grasset.



Figure 6

Nous voici maintenant rendu à la deuxième partie du travail qui consiste à démontrer le rôle joué par les différentes entités commerciales. Comme mentionné au début du texte, ces compagnies maritimes avaient comme but des activités commerciales ou touristiques. Pour cette raison il est tout de même important d'en connaître les bases afin de comprendre les di-

verses affiliations qui les ont amené à transporter le courrier.

A début des années 1920, des efforts furent entrepris pour améliorer l'infrastructure portuaire du littoral gaspésien, principalement le secteur de Matane. Ce qui avantagea la région et facilitera l'accostage; de là viendra la décision de faire appel à ces compagnies pour transporter le courrier.

Les deux principales compagnies impliquées étaient alors la St.Lawrence Steamship et la Compagnie de Messageries Maritimes au Nord.

Elles reliaient Québec à Sept-Iles, via Rimouski et Matane. En 1924, la concurrence augmente par la création de la Heppell Transportation Co. En 1930, cette dernière se fusionne avec la Rimouski Saguenay pour former la Lower St.Lawrence Transportation Co. qui relie Rimouski, Matane et la Côte Nord. Cette dernière constituait, en fait, une filiale de la Clarke Steamship Company Ltd. qui fut fondée en 1921.

Bibliographies

Catalogue of Canadian Railway Cancellations and Related Transportation Postmarks, Lewis M. Ludlow, 1982

L'Histoire postale des lacs et des rivières du monde, E. Antonini et Dr. J. Grasset, Publications David Feldman S.A., Suisse

L'Histoire de la Gaspésie, J. Bélanger, M. Desjardins, Y. Frénette, Boréal Express, Montréal, 1981

CURIOSITÉS PHILATÉLIQUES



Notre ami Claude Gignac nous fait part d'une curiosité intéressante. Il s'agit d'une oblitération circulaire de 30,5mm provenant du bureau de poste de SNOW ROAD STATION. Nous pouvons lire à l'intérieur l'inscription BUR/AUX PQ. Le hic c'est que ce bureau n'est pas situé au Québec mais en Ontario. Son code postal est le KOH 2R0.