

J.-H. DAVID FORTIN

COMMIS AMBULANT DES POSTES CANADIENNES

par Marguerite Fortin

HOMMAGE AU COMMIS AMBULANT

Le Canada est très vaste et pour cette raison la poste ambulante empruntait quelque 40000 milles de voie ferrée et parcourait annuellement plus de 47 millions de milles.

Le service postal, chez nous, était assuré depuis Terre-Neuve jusqu'à la côte occidentale de l'Île de Vancouver et depuis l'Île Pelée (Ontario), point le plus méridional du pays, jusqu'aux établissements et missions de l'intérieur de l'Arctique.

Mon père faisait partie de ce personnel de plus de deux cents commis ambulants, seulement pour le district de l'est de la province. Leur tâche consistait à classer, échanger le courrier en cours de route, dans le wagon-postal ainsi que dans les bateaux qui desservaient les établissements côtiers de Terre-Neuve.

Cet exposé se veut un hommage à ce fonctionnaire du Grand-Tronc qui, pendant quarante-trois ans a été au service du public, conscientieux de la responsabilité de sa tâche, compréhensif des sacrifices qui étaient imposés à la vie de sa famille, appréciant le courage de sa généreuse épouse qui a élevé presque toujours seule ses neuf enfants.

La poste ambulante, c'était un travail d'équipe qui se reléguait à différentes étapes. Donc, nous n'avons pas connu les heures régulières de travail avec congé durant les fins de semaine. Le calendrier était préparé des mois

à l'avance. Mon père savait qu'il devait nous quitter à tel ou tel jour. Nous pouvions compter les Noël qu'il a passé avec nous.

BIOGRAPHIE

Joseph Henri David Fortin est né à Saint-Cyrille-de-l'Islet. Il avait à peine quelques mois que la famille descendit des Appalaches pour venir s'établir à l'Islet dans la partie de Trois-Saumons, sur la rive sud du majestueux fleuve Saint-Laurent.

Il grandit là, fréquentant la petite école en compagnie de ma mère qui demeurait sur la terre voisine, car ces gens étaient des cultivateurs. Puis David alla poursuivre ses études plus avancées à Saint-Raymond, dans le comté de Portneuf.

Pourquoi aussi loin alors que la paroisse de l'Islet comptait un collège renommé? Tout simplement parce que sa mère avait été la ménagère du curé de Saint-Cyrille-de-l'Islet. Son oncle, l'abbé Maxime Filion, ne lui versait qu'un salaire minime. Il avait alors dit: je te récompenserai en faisant instruire tes deux premiers enfants.

Maxime, l'aîné, étudia au collège de l'Islet. David, le second, partit pour Saint-Raymond où l'abbé Filion venait de recevoir une nouvelle obédience, celle de curé de cette paroisse.

Les jeunes filles de ce village n'ont pas su conquérir le cœur de David, mais son frère ainé, en venant rendre visite à son oncle,

eut le coup de foudre pour Germaine Moisan, qui était la plus belle fille du village. David lui, resta attaché à la compagnie de la petite école, Émilie Caron, et l'épousa le 20 janvier 1920.

Elle maintenait le contact avec David en lui écrivant occasionnellement. Loin des yeux, loin du cœur! Dans les archives familiales, nous avons trouvé une carte postale qu'Émilie adressa à David; il s'agit d'une vue du bureau de poste de L'Islet vers 1915 (Figure 1).

Que d'étonnement de le voir, au cours de la semaine, assis sur la galerie à lire son journal. Est-il en chômage ou bien est-il malade? Que se passe-t-il?

Nos petites amies de la rue étaient scandalisées de le savoir au devoir le dimanche. C'était péché de travailler le jour du Seigneur. La réflexion que l'on entendait: *Mais ton père travaille le dimanche!* Cependant nos parents nous avaient bien expliqué le rôle de cette fonction qui était un service rendu à la population.

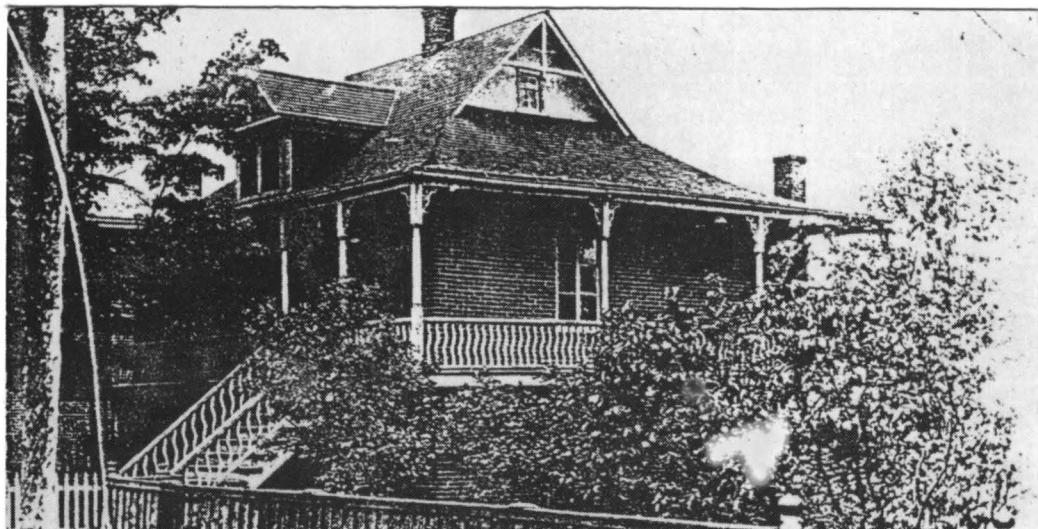


Figure 1.

Carte postale d'Émilie destinée à David. On y voit le bureau de poste de L'Islet vers les années 1915. La carte a été oblitérée à ce bureau.

Ses études terminées, il revint au foyer familial et obtint cet emploi du gouvernement fédéral. Etre *commis de malle* ou *conducteur des malles*, fonction mystérieuse et méconnue du public. Partir pour le travail, avec une valise de voyage, que d'étonnement! Si papa avait besoin d'une valise, c'est qu'il devait apporter sa nourriture. Il n'était pas question à cette époque de se rendre au wagon-restaurant.

L'ouvrage commandait. L'employeur avait prévu un certain aménagement pour répondre aux besoins: entre autres, un poêle à combustion au gaz. Il fallait penser aussi à une trousse de premiers soins. A deux occasions il fut atteint d'une infection assez grave.

LA POSTE AMBULANTE

Tanner Green, qui a été directeur du district postal de l'Est du Québec, a rédigé un article sur ce mode de distribution du courrier. Le catalogue philatélique *Stamps of British North America*, édité par M. Fred Jarrett, l'a publié. Tanner Green, en quelques mots définit la tâche de la poste ambulante puis traite de ses débuts tant en Angleterre que chez nous.

Comme il le dit: *The Railway Post Office - Poste Ambulante* est une sorte de bureau de poste mobile, spécialement aménagé dans un wagon ou une partie, mesurant environ 30 pieds ou la totalité du wagon soit 60 pieds (Figure 2).

L'installation de l'équipement consiste en des râteliers où sont suspendus des sacs pour tous les bureaux de poste de la route, des cases pour classer les lettres pour tous les bureaux de poste, les points de raccordements avec d'autres lignes.

Le Ministère des postes rémunérait, pour le service rendu, les compagnies de chemins de fer, soit par un tarif pour l'espace occupé ou par la distance parcourue par ces wagons. Le commis, non en devoir, pouvait voyager à bord de ces wagons avec un laissez-passer émis par le Ministère des postes (Figure 3). Ce privilège ne leur était pas accordé dans les autres voitures.

SES DIVERS TRAJETS

J.H.D. Fortin apprit par la lettre du 14 janvier 1916, de monsieur P.O. Martineau, surintendant du Service des malles par chemins de fer, que le Département avait autorisé votre emploi comme commis de malle temporaire dans mon district.



Figure 2.

Intérieur du wagon postal dans lequel J.H.D. Fortin (2^{ème} à partir de la gauche) travailla comme commis ambulant. On peut remarquer l'exiguité dans lequel les cinq commis étaient contraints de travailler.

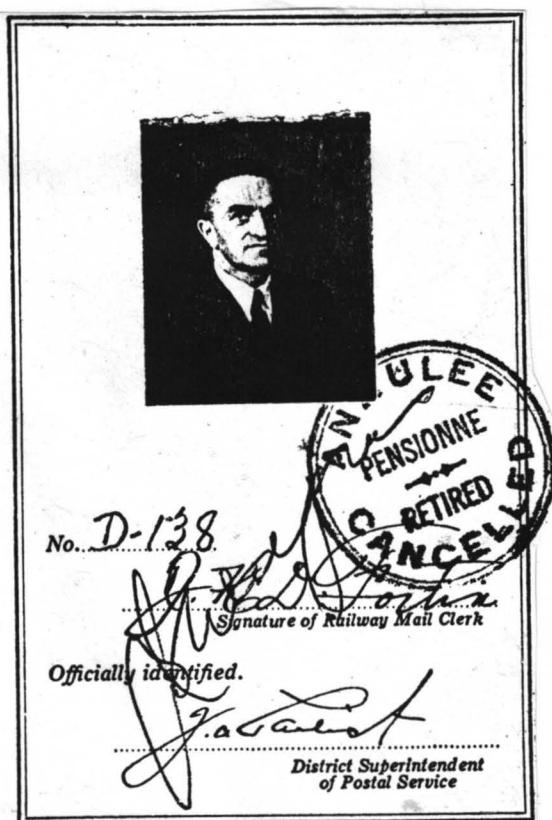


Figure 3.

Les commis ambulants étaient titulaires d'un laissez-passer qui donnait certains priviléges. Lors de la retraite, ou d'un départ, celui-ci était annulé comme en fait foi le présent tampon.

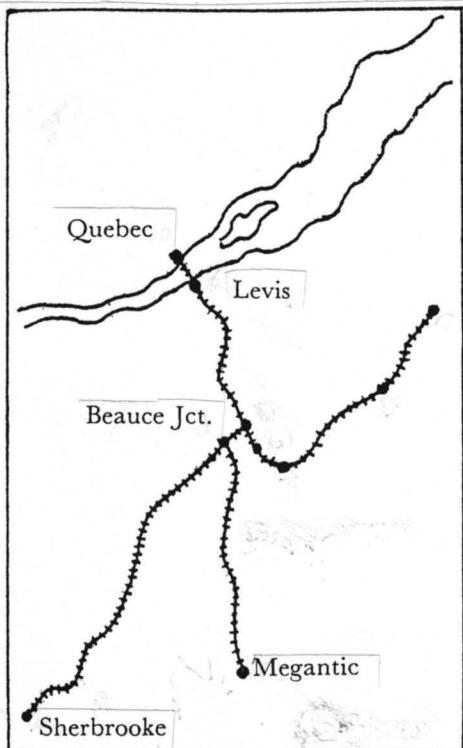
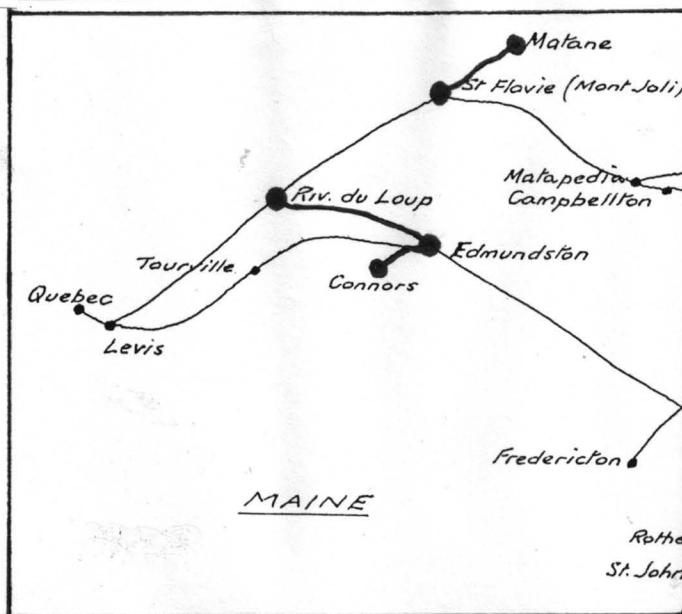
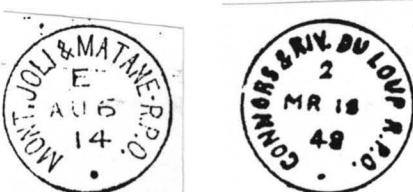


Figure 4.

Parmi les trajets où J.H.D. Fortin a dû travailler nous retrouvons le circuit Sherbrooke et Lac Mégantic.

Figures 5 et 6.

...et les circuits Matane et Mont Joli, ainsi que Rivière-du-Loup et Connors.



Il a donc commencé à manipuler le courrier à bord du wagon postal entre le Lac Mégantic et Sherbrooke (Figure 4). Puis, il remplaçait les commis absents entre Matane et Mont-Joli (Figure 5) et autres lignes. Après avoir eu sa permanence, une ouverture lui permit d'être régulier sur la route Rivière-du-Loup & Connors, au Nouveau-Brunswick (Figure 6).

Dans la brochure *Instructions aux Commis ambulants*, qui était remise à chacun, il est dit qu'un commis doit résider à l'endroit où il commence ses voyages. Au lendemain de leur voyage de noces, dans la grande métropole, Montréal, les nouveaux mariés s'installent à Rivière-du-Loup dans la maison que David avait eu la précaution d'acquérir avant son mariage.

Cette ligne établissait une liaison de quatre-vingt-un milles de Rivière-du-Loup à Edmundston, au Nouveau-Brunswick. Edmundston était le terminus de la compagnie du Canadien Pacifique de la branche St. Andrews. Le 10 novembre 1891, un embranchement de trente-deux milles prolongea le parcours jusqu'à Connors sur la rivière Saint-Jean.

Pour qu'un commis puisse obtenir de l'avancement, il devait s'inscrire à un concours lorsqu'il y avait un poste vacant. C'est de cette façon que la petite famille déménagea à Québec en 1927. Le cas de mon père correspondait aux critères imposés pour la fonction sur la route de Lévis & Montréal (Figure 7).

Pendant dix-sept années consécutives, il fit ce trajet de deux à trois fois par semaine, partant de Lévis vers 13 heures pour arriver à Montréal à l'heure du souper. Plusieurs commis de la poste ambulante possédaient un marteau oblitérateur identifié à leur nom. C'était le cas pour mon père comme en fait foi l'oblitération illustrée à la figure 7.

Ces lingots avec le nom des commis auraient été abolis vers 1930. On n'en rencontre plus après cette période. Celui de mon père se lit comme suit:

- la route postale: Lévis & Montréal
- l'additif R.P.O. pour Railway Post Office
- le numéro du train: TR 1 ou 2
- le nom du commis de malle: J.H.D. Fortin

Lorsque la situation l'exigeait, le commis n'avait qu'à changer manuellement la date et le quantième à l'intérieur du marteau.

Cependant ces deux groupes entretenaient une étroite collaboration. Le conducteur du train attendait que les sacs postaux soient tous livrés au **courrier** qui était chargé de les prendre avant de donner le signal de départ à l'ingénieur.

Il y avait des gares où les trains n'arrêtaient pas. Les sacs étaient alors lancés, à la main, à une distance suffisante de la voie afin qu'ils ne tombent sous le train. Parfois il y avait un happe-dépêches tel qu'illustré à la figure 9.

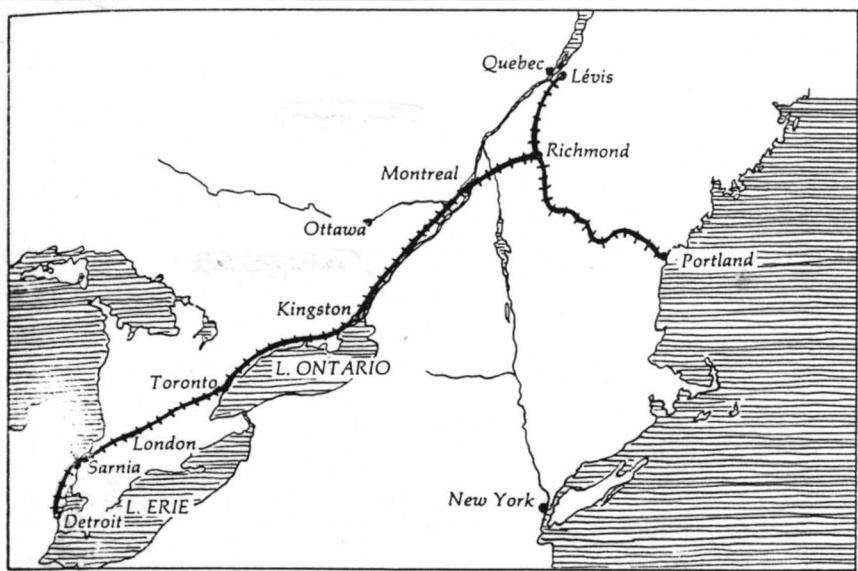


Figure 7.
Oblitération personnelle de J.H.D. Fortin utilisée durant les dix-sept ans qu'il travailla sur le trajet Lévis & Montréal.



Figure 8.
Autre trajet sur lequel M. Fortin travailla comme commis ambulant.

Après Lévis & Montréal, il passa quelques années sur l'Océan Limité, de Lévis à Campbellton (Figure 8). A cet endroit, c'est l'échange des effectifs. Les convois sont placés de manière à ce que les portes des wagons de la poste soient vis-à-vis. Le personnel arrivant de l'est enjambait dans celui des Maritimes et le même procédé pour celui qui arrivait de ces dernières provinces.

Mon père n'aimait pas se faire dire qu'il travaillait pour le chemin de fer. Il se considérait comme un fonctionnaire du gouvernement fédéral. Imaginé en 1916, avoir prêté serment d'allégeance au Roi, devant un juge de paix, être au service de sa Majesté George V. Il n'y en avait pas beaucoup qui pouvait se prévaloir de cet honneur.

Le train devait rouler à une vitesse de vingt milles. Le mécanicien avertissait à l'approche de ces gares par un coup de sifflet. Le commis avait le temps d'accrocher le sac à la perche fixée à un poteau où le postillon attendait au bas pour prendre les dépêches. Le guide postal et les suppléments publiaient la liste de ces bureaux de poste desservis par ces happen-dépêches (catch post).

PRÉPARATIFS ET TACHES

Les livres d'ordres et de routes devaient être examinés, lorsque cela était possible, avant et après chaque voyage et le commis devait alors se faire remettre les communications qui lui étaient

f.9

Happe dépêches

Figure 9.

Certaines gares étaient munies d'un happe-dépêches pour faciliter la tâche de tous les intervenants.

adressées. Comme nous étions heureux lorsque papa disait: **les enfants venez-vous, je me rends au bureau de poste pour préparer mes voyages.**

Pour nous c'était l'occasion d'une ballade en automobile. A cette époque la chambre des commis, comme on l'appelait, était située dans l'édifice du 3 rue Buade, à Québec (Figure 10). Nous pouvons encore communiquer par la cour arrière donnant sur la terrasse Dufferin, le long du Musée du Fort.

Le local était situé au deuxième étage. Lorsque nous avions fureté dans tous les coins, alors il nous fallait aller s'ébattre à l'extérieur et nous allions courir sur la terrasse Dufferin.

Pendant ce temps mon père lisait le livre d'ordres. Toutes les instructions inscrites dans le livre d'ordres des commis ambulants doivent être lues par chaque commis qui doit y apposer ses initiales et la date, comme preuve qu'il les a lues et qu'il les comprend parfaitement. Puis il s'approvisionnait d'étiquettes.

Il y en avait deux sortes: imprimées et non imprimées. Elles servaient à identifier les sacs en

les pliant d'une certaine façon pour qu'elles glissent dans la languette de métal attachée au sac. Elles mesuraient cinq pouces par trois pouces et un quart en papier mince, pour être pliées facilement.

Celles qui étaient imprimées: le nom du bureau de poste était placé entre deux lignes, espacées d'un pouce environ pour permettre d'y frapper, avec le marteau métallique, l'empreinte de la route postale, à la droite du rectangle.

Les étiquettes non imprimées servaient quant à elles pour les paquets de lettres, lorsque ce paquet devait transiter par un bureau intermédiaire.

A peine avait-il remis la malle à une station, qu'il préparait celle pour la station suivante. Pour certaines routes les stations étaient très rapprochées. Vider la case, voir s'il y a du courrier recommandé, les journaux, examiner la malle reçue à la station précédente pour voir s'il y en aurait pour la prochaine, fermer le sac et cadenasser le tout. De temps à autre vider la boîte aux lettres, dont la trappe placée à une hauteur accessible au public, permettait de glisser des lettres, les oblitérer.

Apprenant que Lewis M. Ludlow, F.R.P.S.L., était à préparer un catalogue sur les marques postales de la poste ambulante, je lui fis part de l'existence de celle au nom de mon père. Avec empressement il me demanda de lui faire parvenir un échantillon. Il ne la connaissait pas. Son volume intitulé *Catalogue of Canadian Railway Cancellation* fut publié en 1982.

Son auteur étant d'origine japonaise, l'édition fut imprimée au Japon. Cependant, M. Ludlow de par sa profession, réside à Washington. Il a été fidèle à sa promesse et à la page quarante-deux vous lirez *Levis & Montreal Railway Post Office J.H.D. Fortin*, au numéro 46a du catalogue (Figure 7). Il a aussi colligé au numéro 45c celle de A. Buies pour Arthur, le fils du poète québécois, secrétaire du curé Labelle, personnages qui ont été illustrés dans le téléroman *Les Belles Histoires des Pays d'en Haut*.

Du même prénom que son père Arthur Buies a été commis de malles, tout comme mon père et même ils ont voyagé ensemble. Lewis M. Ludlow continue toujours ses recherches.

Vous pouvez le lire dans la publication de la British North America Philatelic Society, BNA TOPICS. Il rédige une rubrique qui paraît dans chaque numéro.

Annuellement le commis avait à subir un test de vérification de sa rapidité dans la distribution du courrier, de ses connaissances du Guide Postal, sur la mise à jour des listes de distribution, des rencontres des trains.

Une fois par année, on voyait papa descendre dans le sous-sol pour aller chercher le casier tout poussiéreux. Après l'époussetage, commençait la pratique avec des petits papiers qu'il préparait avec le nom des bureaux de poste et il s'entraînait pour obtenir un bon pointage. Il n'a jamais eu à subir l'examen de reprise. Il obtenait toujours plus haut que 90% tel qu'exigé par les règlements.

Comme toute profession avec déplacements il y avait des contremorts. Pendant la guerre de 1939-1945, les trains militaires, sur la rive sud, avaient priorité de passage. Ils transportaient soit les troupes à Halifax en

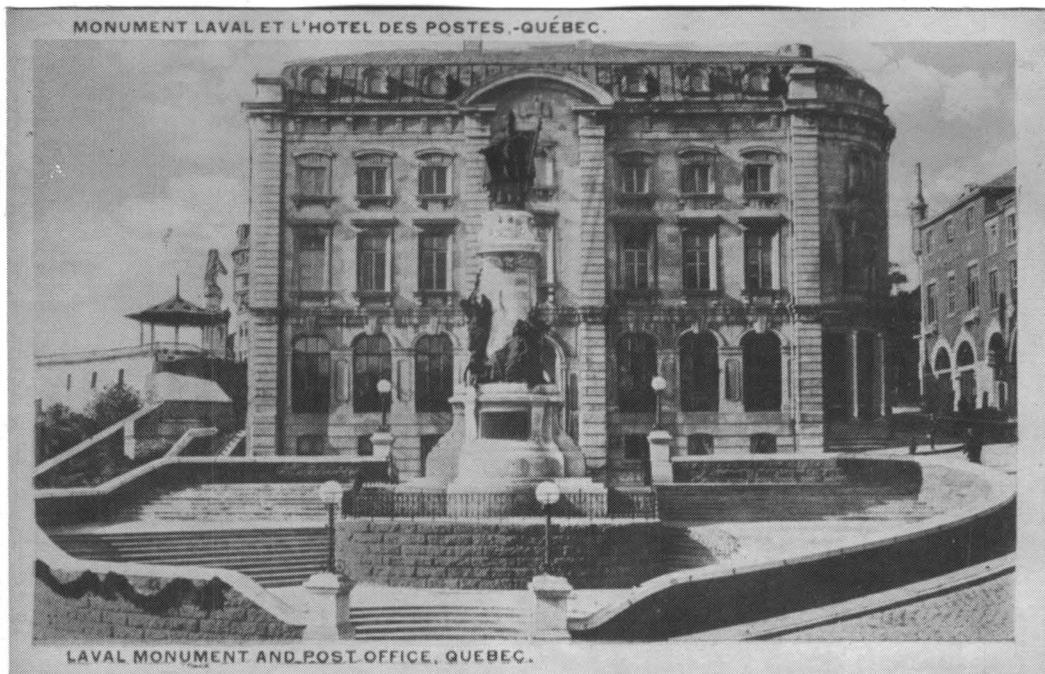


Figure 10.

La "Chambre des commis" était située dans le bureau de poste de la Haute-Ville de Québec. C'est à cet endroit que les commis ambulants préparaient leurs voyages.
(Collection M. Gagné)

partance pour le front, ou dans la Gaspésie, soit à Fort Prével ou Penouille dans la Baie de Gaspé pour la surveillance de l'ennemi. Il y avait aussi le transport des munitions et le ravitaillement.

Donc, les trains de passagers circulaient avec plusieurs heures de retard. Combien de fois ai-je remarqué l'œil inquiet de ma mère, songeant à mon père qui peut-être entraînait à Montréal, tard dans la nuit, avec le courrier recommandé qu'il devait livrer au bureau de poste. Aucune protection, non armé, assis avec le chauffeur du camion.

entrer pour le souper, l'hiver nous connaissions la raison. Parfois les bateaux descendaient jusqu'à l'Île d'Orléans et Lauzon. Mais il y avait plus d'inconvénients lorsque cela se produisait à l'heure du départ.

Le commis de charge ne doit quitter de vue le courrier recommandé. Une fois il nous a raconté qu'il avait été obligé de débarquer du traversier sur une banquise, aller rejoindre à pied, par la voie ferrée, le train qui était entré en gare.

Mais comme le conducteur avait

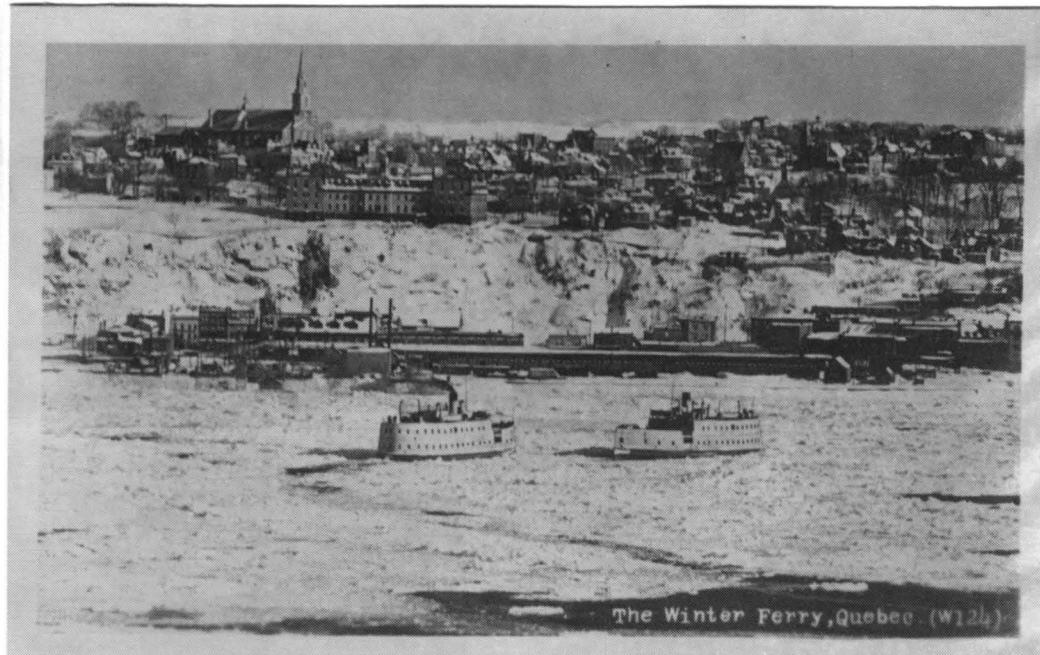


Figure 11.

Les commis empruntaient les traversiers pour rejoindre leurs effectifs à la gare de Lévis.

Les sacs dans la boîte du camion avec de nombreux colis contenant les billets de banque, des sommes considérables. Car à cette époque les camions blindés étaient peu nombreux. L'échange du papier-monnaie se faisait par la poste.

LE TRANSPORT DE LA POSTE EN HIVER

Autres contretemps, les traversiers, entre Québec et Lévis qui dérivaient avec les glaces (Figure 11). Lorsqu'il retardait à

constaté la situation précaire, il avait attendu mon père, le voyant valise d'une main et le sac avec le courrier recommandé de l'autre. La relève des commis s'effectuait à Lévis (Figure 12). Donc de ceux qui arrivaient de Campbellton, Nouveau-Brunswick, quelques-uns ont poursuivi le travail jusqu'à destination. Une équipe comptait sur cette ligne de cinq à six commis.

I.C.R. Station, Lévis, Que.



Figure 12.

C'est à partir de la gare de Lévis, propriété de l'Intercontinental Railway, que débutait les voyages de J.H.D. Fortin. (Collection M. Gagné)

LA RETRAITE

L'heure de la retraite a été devancée par la maladie. On ne retient pas toujours l'heure et la date de son arrivée. Une paralysie tremblante qui a débuté par un mouvement persévérant du doigt gauche. Puis elle a progressé, paralysant la main, le bras et la jambe. N'ayant pas atteint le côté droit, il pouvait écrire et c'est de cette façon qu'il tint le coup pendant environ dix autres années.

Le bureau du personnel usait de toutes les stratégies mises à sa disposition: congés avec un certificat médical, pour une certaine période, les vacances annuelles. Le médecin préférait qu'il occupe un emploi.

La distraction est souvent un bon traitement. Les dernières années il avait choisi la ligne Québec / Rouyn-Noranda, un parcours très long. Les localités sont très éloignées les unes des autres, moins nombreuses, qui ne demandaient pas une distribution rapide du courrier. Deux jours de trajet pour aller et deux autres pour le retour.

Si ce choix lui rendait la tâche plus facile, il aidait en quelque sorte le responsable de l'organisation du calendrier des équipes. Car bien des commis ne pouvaient supporter l'absence prolongée loin de leur famille, l'ennui s'emparait d'eux. L'exiguïté du milieu de travail, élément néfaste pour ceux qui souffrent de claustrophobie. Ils n'étaient que deux employés. Pendant que l'un s'occupait de l'échange et de la distribution, l'autre se reposait.

Un jour ma mère reçut un appel téléphonique pour l'informer que toutes les ressources avaient été épuisées et que l'heure de la retraite était arrivée. On lui demandait si elle voulait bien le préparer, sans trop de choc à cette nouvelle situation. Le choc ne fut pas fort, il savait bien ce qui l'attendait. Il a été traité avec toute la considération accordée à un loyal fonctionnaire.

Étant invité à la fête réservée aux retraités du Ministère des postes, il a refusé de s'y rendre. Son handicap l'humiliait de parader devant ses confrères qui étaient en bonne condition

f.13
fil 10

Figure 13.

Pli souvenir
commémorant le
dernier voyage de
la poste ambulante
au Canada.
(Collection M.
Gagné)

physique. Joseph-Henri David Fortin est décédé le 5 juillet 1963.

Il a impressionné ses confrères par son courage et sa persévérance en dépit de son état physique. Un jour en visitant le bureau de poste de la rue Saint-André, le hasard a voulu que je cause avec un employé qui avait voyagé avec lui pendant ses dernières années. J'ai lu, sur son visage, un souvenir bien sympathique de mon père.

FIN DE LA POSTE AMBULANTE

C'est à Lévis que le dernier fourgon postal est entré en gare le 24 avril 1971. Ce dernier trajet au Canada s'est effectué de Campbellton où il était parti à 4 heures 20 pour arriver à Lévis à 11 heures 45 (Figure 13).

Une brève cérémonie a marqué l'événement, sur les quais de la gare de Lévis, en présence des représentants des Postes canadiennes, du Canadien National et du député du comté de Lévis.

Ainsi venait de se fermer le livre de l'histoire de la poste ambulante ouvert en 1854.