

Le bureau de l'Île-aux-Œufs (*Egg Island*)

par Ferdinand Bélanger

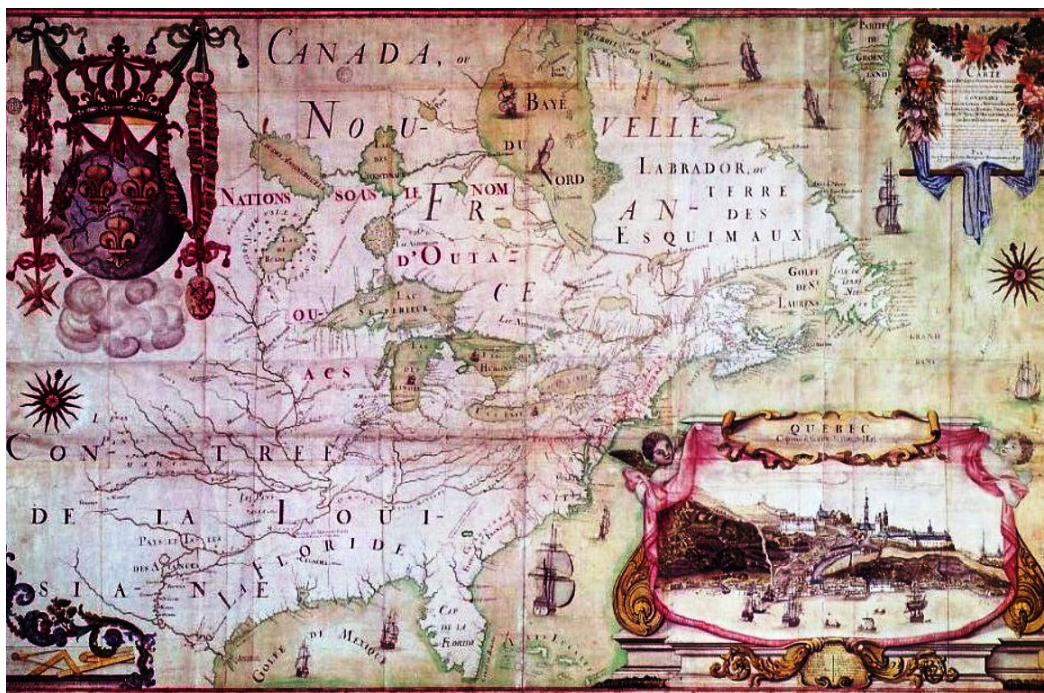


Illustration 1 : Carte produite par J. B. L. Franquelin en 1688 [Source : Service historique de la Marine, Paris]

Le toponyme Île-aux-Œufs apparaît pour la première fois sur une carte en 1678. Jean-Baptiste-Louis Franquelin (1650-1712), géographe du roi Louis XIV (1638-1715) en est l'auteur. Il a dessiné une cinquantaine d'autres cartes de la Nouvelle-France durant son séjour en Nouvelle-France (Illustration 1).

Le nom de ce lieu vient du fait que l'on y trouve une grande quantité d'œufs, résultant de la nidification de nombreuses espèces d'oiseaux, l'eider à duvet étant la plus importante retrouvée à cet endroit chaque année¹.

L'île d'une longueur de 1,4 km se situe sur la Côte-Nord du fleuve Saint-Laurent à environ 40 kilomètres de Pointe-des-Monts. Elle se trouve plus précisément à une distance de 2 km du rivage, à environ 3 km à l'ouest du village de la Pointe-aux-Anglais et à 15 km du village des Îlets-Caribou (Illustration 2). De nos jours, administrativement, elle est comprise dans le territoire de la ville de Port-Cartier et appartient à la Garde côtière canadienne.

Aperçu historique

L'île a acquis une certaine célébrité. Qui ne se rappelle pas d'avoir entendu parler dans son cours d'histoire du naufrage de la flotte de Walker? Allons-y pour un bref rappel...Le 30 juillet 1711, l'Amiral Hovenden Walker (1656 ou 1666-1725 ou 1728) quitte le port de Boston avec la mission de s'emparer de la ville de Québec². Cette splendide armada se compose de neuf bâtiments de guerre et de deux galiotes à bombes (Illustration 3). On y retrouve également soixante transports de troupes et de ravitaillements qui suivent l'*Edgar*, vaisseau-amiral armé de soixante-dix canons. Le total des effectifs comprenant également ceux de la marine s'élève à environ 12,000 hommes.

Le 13 août, la flotte entre dans le golfe Saint-Laurent. Le soir du 22 août, une tempête se lève suivie d'un épais brouillard. La catastrophe survient à ce moment-là. Le bilan est impressionnant. Sept transports de troupes et un navire de ravitaillement s'échouent sur les récifs de l'Île-aux-Œufs. Le résultat est désastreux en perte de vies humaines. Sur un total de 1390 naufragés,

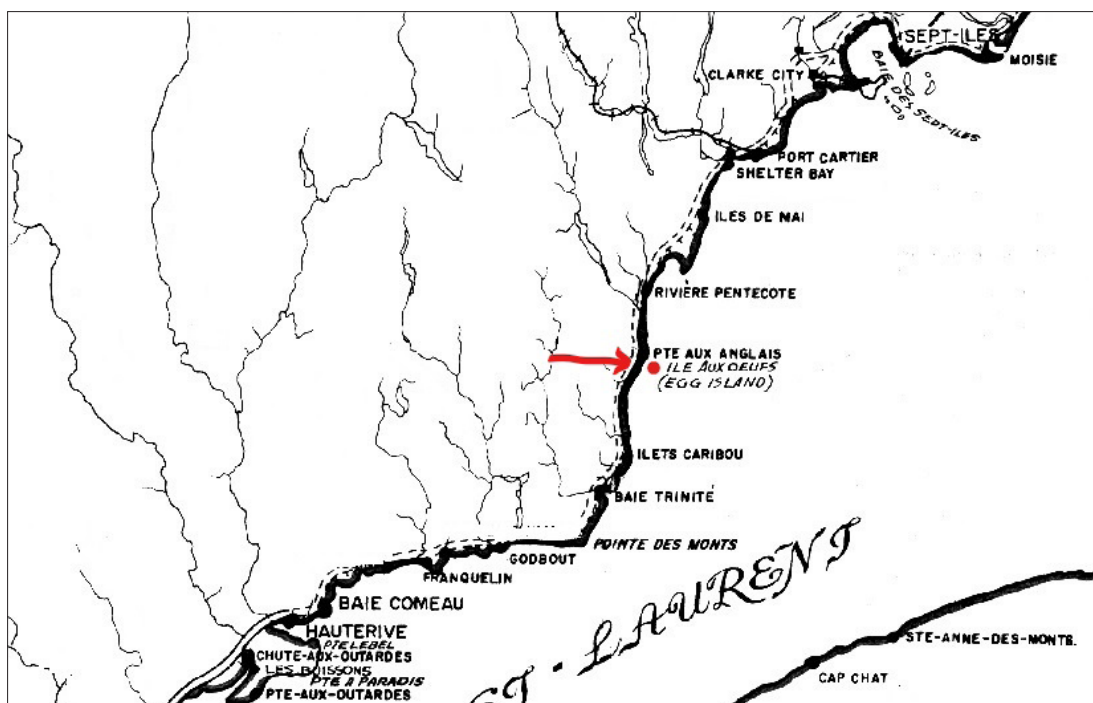


Illustration 2 : Carte situant l'Île-aux-Œufs [Source : <http://www.ileauxoeufs.info/une-%C3%AEle-de-r%C3%A9cif>]



Illustration 3 : Galiote à bombes [Source : Gueroult du Pas, 1710, <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84543459/f27.zoom>]

740 soldats et 150 marins décèdent. Face à ce naufrage, l'Amiral Walker décide de rebrousser chemin. La ville de Québec est sauvée, mais ce n'est que partie remise.

En 1868, un comité sur les pêcheries et la navigation remet un questionnaire aux pêcheurs, capitaines de bateau et percepteurs des douanes³. On veut déterminer les endroits où il serait nécessaire d'ajouter des phares pour améliorer la navigation côtière. A. Riverin, pêcheur de Sept-Îles, pour sa part mentionne qu'il est dangereux de naviguer entre Baie-de-la-Trinité et Sept-Îles. Il suggère la construction d'un phare à l'Île-aux-Œufs pour indiquer la présence de l'île et des récifs qui l'entourent.

En 1871, le ministère de la Marine et des Pêcheries entreprend de construire un phare en bois d'une hauteur de 25 mètres⁴ (Illustration 4). L'entrepreneur J.B. Spence débute la construction au cours de l'été et termine le tout, le 30 juin de l'année suivante⁵. Le coût est de 3 830 \$.

Le 4 novembre 1871, Paul Côté devient le premier gardien et s'y installe avec sa famille. Tout au long de l'existence du phare, soit du 1^{er} avril à la fin novembre, ils seront les seuls habitants de l'île. En 1874, le premier étage de la maison-phare est converti en chapelle alors que l'île vient d'être érigée en mission par Mgr F.-X. Bossé (1838-1912), préfet apostolique du Golfe St-Laurent. Sept mariages et quelques baptêmes ont été célébrés dans cette chapelle.

Six gardiens ont résidé dans la maison-phare⁵. Ce sont Paul Côté (1871-1901), Tancrede Pelletier (1901-1911), Elzéar Chouinard (1911-1937), Émile Chouinard (1937-1958), Ange-Henri Dugas (1958-1965) et Francis Poulin (1965-1969), le dernier gardien à habiter sur l'île.

En 1955, suite à un programme d'aides à la navigation, Arthur Lafontaine et Ovide Fortin érigent une tour octogonale de 14 mètres de haut en béton armé afin d'obtenir un entretien minimal (Illustration 5). Celle-ci remplace la tour en bois érigée en 1871. Cent ans plus tard, au début des années 1970, la maison-phare est démolie et la tour en béton est automatisée pour finalement être fermée en 2003.

Le service postal

Au début du mois de mai 1875, Paul Côté, ayant eu vent que l'on envisageait d'ouvrir un bureau de poste à Baie-de-la-Trinité et à Pointe-des-Monts, envoie une

lettre à William Grut Sheppard (1858-1886), inspecteur postal du district de Québec. Son intention est de préciser les raisons qui l'incitent à demander que la goélette transportant la malle entre Moisie, Bersimis et Rimouski arrête au phare⁶.

Il indique en premier lieu que l'ouverture prochaine d'un bureau à Baie-de-la-Trinité (1^{er} octobre 1875) ne serait pas avantageuse pour lui. Il explique qu'il se trouve dans un endroit difficile d'accès, à 15 milles de Baie-de-la-Trinité. Il précise que cela entraînerait inévitablement de longs délais d'attente entre la réception et l'envoi de la correspondance officielle avec le ministère de la Marine.

Il poursuit également en élaborant sur les inconvénients d'ouvrir un bureau à Pointe-des-Monts. Il mentionne que le bureau se situerait à 6 milles à l'est de Baie-de-la-Trinité où on ne retrouve qu'un très petit havre difficilement accessible, ce qui ne ferait que retarder le conducteur de malle. Il ajoute que Gervais Gauthier, le contractant, préférerait arrêter à l'Île-aux-Œufs où la navigation est beaucoup plus sécuritaire. De plus, il signale que le gardien du phare de Pointe-des-Monts est le seul habitant de l'endroit et qu'il est plus favorisé que lui étant donné que le ministère de la Marine lui fournit un cheval. Grâce à ce moyen de transport, il peut facilement parcourir le chemin carrossable qui le relie à Baie-de-la-Trinité tandis que lui, à l'Île-aux-Œufs, se trouve à dix-huit arpents de la terre ferme.

En plus de démontrer les avantages de permettre l'arrêt de la goélette à l'Île-aux-Œufs, il ajoute que l'île est un excellent havre pour le cabotage dû au fait qu'elle est beaucoup plus centrale. Il fait référence à la centaine de pêcheurs qui viennent s'établir, chaque été, à la Pointe-aux-Anglais située à environ deux milles du phare.

Il termine la fin de sa lettre en disant que son intention n'est pas de tenir un bureau de poste, mais d'obtenir, durant la saison de la navigation, que la goélette puisse s'arrêter à l'île afin de livrer et de ramasser le courrier.

Le 26 mai 1875, l'inspecteur Sheppard transmet la demande à Téléphore Fournier (1823-1896), ministre des Postes libéral (15 mai 1875 - 7 octobre 1875). L'inspecteur envoie le 8 janvier 1877, plus de 18 mois plus tard, un premier rapport à Lucius Seth Huntingdon (1827-1886), ministre des Postes libéral (1875-1878), concernant la demande d'ouverture d'un bureau à l'Île-aux-Œufs. Il mentionne qu'il n'existe

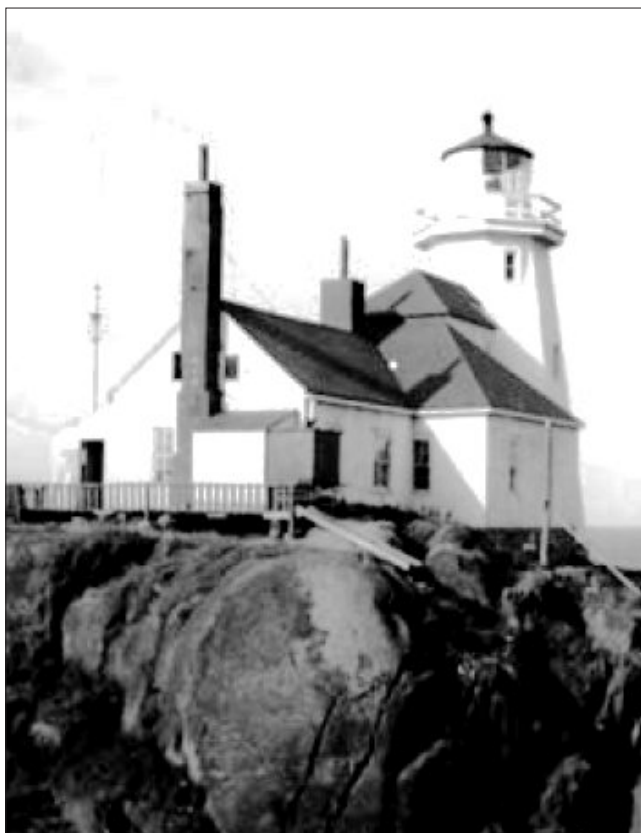


Illustration 4 : Maison-phare vers 1920 [Source : BAnQ, E57, PC-2-60]



Illustration 5 : Tour octogonale en béton construite en 1955 [Source : <http://www.ileauxoeufs.info/les-phares-de-l-%C3%AEle>]

sur l'île qu'un phare sans aucun autre établissement à proximité et que l'île se trouve à 15 milles de Baie-Trinité. Dû à cet état de fait, il ne voit pas la nécessité d'ouvrir un bureau à cet endroit. Cependant, en 1876, il avait pris l'initiative de demander au capitaine de la goélette de s'arrêter au phare afin de livrer et de recueillir le courrier, tout en souhaitant que cette décision reçoive l'accord du ministre. Il semble que la réponse du ministre a été positive puisque l'on continua à procéder ainsi.

Le 1^{er} mai 1880, soit plus de quatre ans plus tard, Sheppard achemine un second rapport à John O'Connor (1824-1887), ministre des Postes conservateur (1880, 1881-1882). Cette fois, l'inspecteur est favorable à l'ouverture d'un bureau de poste au phare de l'Île-aux-Œufs. Il énumère les raisons qui l'incitent à accepter cette nouvelle demande d'ouverture reçue de la part de Paul Côté. En tout premier lieu, il indique que le gardien accepterait d'être le maître de poste. Il ajoute que la goélette transportant la malle, deux fois par mois, entre Moisie, Bersimis et Rimouski s'arrête déjà

à l'île qui bénéficie d'un bon débarcadère. De plus, il mentionne que l'endroit est un excellent refuge pour les bateaux qui viennent s'y abriter en cas de mauvais temps. Le coût supplémentaire pour le transport de la malle serait de 10 \$ à 15 \$ durant la saison de navigation. Il indique également que plusieurs familles de pêcheurs habitent maintenant sur la terre ferme, à l'Islets-Caribou, et qu'un certain nombre de bateaux de pêche provenant principalement de la Côte-Sud fréquentent ces parages.

À la fin de son rapport, il réitère qu'un bureau de poste à l'île serait profitable aux gens de la côte, aux nombreux pêcheurs et aux étrangers qui viennent y pêcher le saumon.

Après consultation du rapport, le ministre O'Connor accepte la nomination de Paul Côté. Toutefois, elle est conditionnelle à ce que le maître de poste ne soit pas rétribué pour tenir le bureau. Cette façon de faire ne dura que quelques années.

Un timbre à simple cercle interrompu avec l'abréviation « QUE » à la base a été utilisé durant presque cinquante ans. Dans les cahiers d'épreuves de la compagnie *Pritchard & Andrews* d'Ottawa, il existe deux empreintes d'épreuves portant le nom *Egg Island*. L'émission d'un troisième timbre est apparue lors de la francisation du nom de l'Île-aux-Œufs (Illustration 6).



Illustration 6 : Empreintes des trois timbres retrouvés dans les cahiers d'épreuves [Source : Paul Hughes⁸]

Nous pouvons également mentionner que ce bureau non comptable, n'émettant pas de mandats-poste, était déficitaire. Cependant, il permettait tout de même de servir une population manquant de moyen de communication vu son isolement (Tableau 1).

Les maîtres de poste

Paul Côté (1880-10-01 / 1909-10-11)

Paul Côté est né à l'Île-Verte, comté de Rivière-du-Loup, le 29 mars 1840¹⁰. Il se marie, le 13 décembre 1866, dans la paroisse de Sainte-Hélène-de-Kamouraska avec Mathilde Michaud (1830-1916), veuve du notaire Norbert Pelletier (1820-1865) et mère de cinq enfants. À noter, le notaire Pelletier a été le premier maître de poste (1854-1865) de Sainte-Hélène-de-Kamouraska. Lors de son décès survenu le 15 février 1865, son épouse Mathilde prend la relève pour s'occuper du bureau de poste (1865-1866).

Lors de nos recherches, nous constatons que Paul Côté et Mathilde Michaud se sont remariés le 4 février 1872. La dispense du quatrième degré de consanguinité qu'on leur accordait permettait de réhabiliter leur précédent mariage et de légitimer un enfant du nom de Paul-Ernest comme leur enfant propre.

Lors de son premier mariage, il est inscrit au registre qu'il exerce le métier de navigateur. En 1871, il est nommé gardien de phare ou « gardien de lumière », comme on se plaisait à dire à l'époque. Il reçoit un salaire de 500 \$ annuellement. Au recensement de 1891, on a indiqué qu'il est un employé civil. Quant à celui de 1901, on mentionne qu'il est gardien de phare. Il a occupé ce poste durant 30 ans, du 4 novembre 1871 au 30 juin 1901, au moment de sa retraite. C'est Tancrede

Tableau 1 – L'Île-aux-Œufs ⁹		
Année	Revenu	Salaire
1900	19,20 \$	20 \$
1901	19,20 \$	20 \$
1902	24,20 \$	20 \$
1903	19,20 \$	20 \$
1904	22,92 \$	25 \$
1905	24,20 \$	25 \$
1906	24,20 \$	25 \$
1907	25,32 \$	31,25 \$ ¹
1908	26,41 \$	45 \$ ²
1909	19,52 \$	45 \$ ²
1910	26,44 \$	45 \$ ²
1911	10,75 \$	45 \$ ²
1912	26 \$	45 \$ ²
1913	9 \$	45 \$ ²
1914	9 \$	52,50 \$ ²
1915	14,14 \$	60 \$ ²
1916	16,70 \$	60 \$ ²
1917	16,17 \$	60 \$ ²
1918	12,99 \$	-
1919	17,74 \$	-
1920	15,95 \$	-
1921	23,50 \$	-
1922	16,55 \$	-
1923	21,75 \$	-
1924	29,85 \$	-

¹ incluant une allocation de nuit de 12,50 \$

² incluant une allocation de nuit de 10 \$

Pelletier, son beau-fils, qui le remplace. Nous croyons toutefois que Côté a continué à résider un certain temps dans la maison-phare avec lui.

Si nous consultons la fiche historique, il semble que Côté a opéré le bureau de poste jusqu'à la fin de la navigation en 1909 (Illustration 7). Il est fort possible qu'il a quitté l'île vers cette même période, car lors du recensement de 1911, nous apprenons qu'il demeure dans la paroisse de Cap-Chat, en Gaspésie et qu'il est pensionné. Le 30 juin 1923, il décède dans ce village. Mathilde, son épouse l'avait précédé sept ans auparavant.

Illustration 7 : Signature du maître de poste Paul Côté [Source : BAC, RG 3, dossier 386/1877, mai 1875]

Tancrède Pelletier (1910-05-29 / 1915-01-19)

Tancrède Pelletier, issu du mariage du notaire Norbert Pelletier et de Mathilde Michaud, est né le 2 juin 1857, à Sainte-Hélène-de-Kamouraska. Suite au remariage de sa mère avec Paul Côté, Tancrède ainsi que ses frères et sœurs vont résider à l'Île-aux-Œufs. Il a occupé la fonction de gardien de phare du 1^{er} juillet 1901 au 30 juin 1911. Nous croyons qu'à la fin de son contrat, il est allé rejoindre sa famille à Cap-Chat où il décède le 15 septembre 1919, à l'âge de soixante-deux ans.

Le recensement de 1891 nous apprend qu'il est commerçant et celui de 1901 nous indique qu'il est garde-forestier. Quant à celui de 1911, nous mentionne qu'il est célibataire, gardien de phare et qu'il réside avec sa sœur Malvina à l'Île-aux-Œufs. Il a passé quarante ans de sa vie sur l'île.

Une question se pose. Est-ce que Tancrède Pelletier a été maître de poste jusqu'en 1915 tel que l'on indique sur la fiche historique du ministère étant donné qu'il a cessé son travail de gardien le 30 juin 1911 (Illustration 8)? Nous en doutons! Plusieurs éléments nous incitent à penser le contraire. Nous savons que Gabrielle, fille d'Elzéar Chouinard, est née à l'Île-aux-Œufs, le 29 septembre 1913. Sur le registre de baptême, on stipule que le père est « gardien de lumière ». De plus, Élise, son épouse qui était maîtresse de poste aux Islets-Caribou a démissionné le 28 avril 1912. Il est fort probable que la famille se préparait pour aller s'installer sur l'île puisque Elzéar devait débiter officiellement comme gardien du phare le 1^{er} juillet. Cela laisse donc supposer que Tancrède a quitté l'endroit vers la même période. À la lumière de ces faits, nous ne connaissons pas la raison pour laquelle le ministère a inscrit 1915 au lieu de 1912 comme changement de maître de poste.

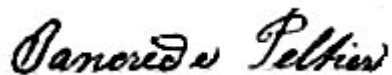


Illustration 8 : Signature du maître de poste Tancrède Pelletier [Source : Ancestry]

Elzéar Chouinard (1915-03-23 / 1938-12-03)

Elzéar Chouinard est né le 8 juin 1867, aux Islets-Caribou. Il est baptisé le 2 juillet à Betsiamites. Il est l'aîné de dix enfants issus d'une des familles pionnières des Islets-Caribou. Le 26 janvier 1893, il épouse Élise Fraser (1869-1953) dans la paroisse de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, située sur l'Île-Verte (Illustration 9). Elle est une descendante de Pierre Fraser, le premier

Fraser à s'installer sur l'île. Il est intéressant de noter qu'Élise a été opératrice du télégraphe durant quelques années et maîtresse de poste aux Islets-Caribou (1911-04-03 / 1912-04-28). Son expérience lui permet de s'occuper du télégraphe et d'être assistante au bureau de poste de l'Île-aux-Œufs. De leur union sont nés neuf enfants, dont Émile qui succèdera à son père comme gardien du phare en 1937. Le 3 avril 1947, Elzéar décède à l'hôpital de Matane. Au mois de mai, il est inhumé au cimetière des Islets-Caribou. Élise Fraser, son épouse y a été également inhumée en 1953.

Lors des recensements de 1891, 1901 et 1911, nous apprenons qu'il est chasseur et pêcheur. Le 1^{er} juillet 1911, il devient gardien du phare et supposément maître de poste à partir du 23 mars 1915. C'est sous son mandat que le timbre à cercle interrompu avec les abréviations « P.Q » à la base a été émis (Illustration 6). Le 4 mai 1937, il se retire à l'âge de soixante-dix ans, soit après plus de vingt-cinq ans comme gardien de phare.

Fait intéressant à noter : Elzéar a été décoré par le roi George VI pour ses longs et loyaux services comme gardien de phare pour le gouvernement du Canada¹¹.



Illustration 9 : Elzéar Chouinard et Élise Fraser [Source : <http://www.ileauxoeufs.info/les-gardiens-du-phare>]

Elzéar Chouinard

Illustration 10 : Signature d'Elzéar Chouinard [Source : Ancestry]

Émile Chouinard (1938-12-22 / 1947-12-31, 1948-04-01 / 1949-12-01)

Émile Chouinard est né le 6 avril 1903 aux Islets-Caribou et est baptisé le 13 juin à Rivière-Pentecôte (Illustration 11). Il se marie le 5 juillet 1932 à Bernadette Landry de Havre-Saint-Pierre. De cette union sont nés sept enfants. Il assiste Elzéar, son père, durant quelques années, avant de le remplacer le 5 mai 1935. Au printemps de 1958, il est transféré au phare de Métis-sur-Mer, dans le comté de Matane. En décembre 1958, il décède à l'hôpital de Rimouski et est inhumé par la suite dans le cimetière des Islets-Caribou.

Une semaine avant que son père ne démissionne comme maître de poste, il est nommé par intérim (Illustration 12). Le bureau demeure régulier jusqu'en 1947. Au cours des deux années subséquentes, il est devenu un bureau d'été. Il sera le dernier maître de poste de l'Île-aux-Œufs. Il semble qu'il a résidé en permanence à l'île comme en fait foi cette enveloppe oblitérée durant l'hiver 1939 (Illustration 13).

Le transport postal

Au cours de l'existence du bureau de l'Île-aux-Œufs, plusieurs contractants se sont succédé afin de livrer et de ramasser la malle. Avant l'avènement de l'avion, selon les saisons, deux moyens de transport ont été utilisés sur la Côte-Nord.

Durant la saison de navigation, en fonction des époques, les goélettes, les bateaux à vapeur et plus tard les bateaux-ravitailleurs sillonnent le fleuve Saint-Laurent afin de livrer et de recueillir la correspondance aux différents bureaux de poste échelonnés sur la Côte-Nord (Illustration 14). Une fois le courrier ramassé, il est acheminé vers le bureau de poste de Rimouski ou de Québec afin qu'il puisse être trié et expédié. Ce mode de transport par voie d'eau s'avérait être assez rapide si l'on tient compte de l'éloignement des villages situés le long de la Basse-Côte-Nord.

En hiver, par contre, on n'avait d'autre choix que de procéder par voie terrestre. Ces longues distances étaient franchies, au début, à pied ou en raquettes.



Illustration 11 : Émile Chouinard [Source : <http://www.ileauxoeufs.info/les-gardiens-du-phare>]

Émile Chouinard

Illustration 12 : Signature d'Émile Chouinard [Source : Ancestry]

Plus tard le cométique, sorte de long traineau tiré par des chiens, s'est avéré être plus rapide. Il a permis le transport d'un plus gros volume de courrier (Illustration 15). Pour ce faire, on utilisait un convoi composé de plusieurs traineaux. La route entre Blanc-Sablon et Bersimis était divisée en plusieurs sections, chacune étant sous la responsabilité d'un contractant dû aux longues distances. Il semblerait que l'utilisation régulière du cométique a persisté jusqu'à la fin des années trente... C'est à ce moment que le service postal aérien commença à prendre la relève.

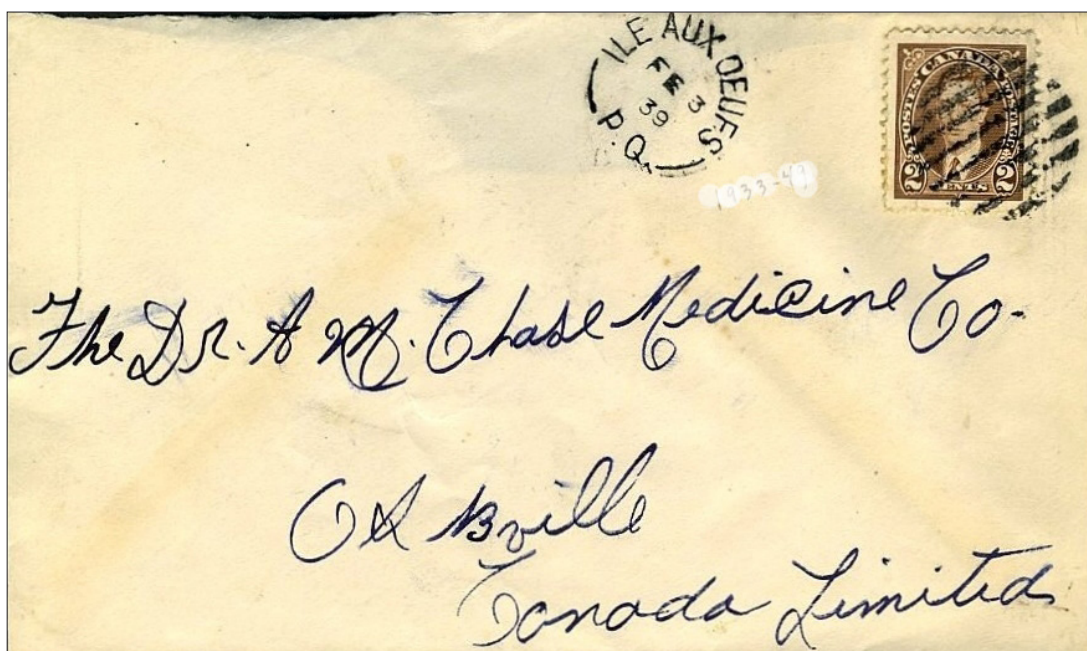


Illustration 13 : Enveloppe oblitérée « ILE AUX ŒUFS / P.Q » le 3 février 1939 [Source : eBay]

<i>North Shore Steamship Line</i>		PASSENGER RATES.		
THE FINE IRON STEAMSHIP				
ST. LAWRENCE				
Under contract with the Dominion Government.				
~ LEAVE QUEBEC ~		QUEBEC TO	Cabin.	Steerage.
TUESDAY,	May 17	Escoumalns	\$4 00	\$2 50
FRIDAY,	" 27	Manicougan	9 00	3 00
MONDAY,	June 6	Godbout	9 00	3 00
THURSDAY,	" 16	Pt. des Monts	9 00	3 00
MONDAY,	" 27	Trinity Bay	9 50	3 00
THURSDAY,	July 7	Cariboo Island	9 50	3 00
MONDAY,	" 18	Egg Island	9 50	3 00
WEDNESDAY,	" 28	English Point	9 50	3 00
MONDAY,	Aug. 8	Pentecost	10 00	3 50
THURSDAY,	" 18	Seven Islands	10 75	3 50
MONDAY,	" 29	Clarke City	10 75	3 50
THURSDAY,	Sept. 8	Molsic	11 00	3 50
MONDAY,	" 19	Riviere au Grain	11 00	3 50
THURSDAY,	" 29	Shallup	11 00	3 50
SATURDAY,	Oct. 8	Sheldrake	11 50	3 50
TUESDAY,	" 18	Thunder River	12 00	3 50
FRIDAY,	" 28	Magpie	13 00	3 50
MONDAY,	Nov. 7	St. Jean River	13 00	3 50
THURSDAY,	" 17	Longue Pointe	13 00	3 50
		Mingan Harbour	15 00	3 50
		Esquimaux Point	15 00	4 00

This is the route to Canada's famous Salmon fishing waters and hunting grounds.
Children under twelve years, half fare.
Cabin passage tickets, good to stop over.

The Steamer has first class accommodations, light and airy; modern conveniences and electric light.

Illustration 14 : Horaire de la compagnie maritime North Shore en 1904 [Source : Nautical Times¹²]



Illustration 15 : Arrivée de cométiques à Clarke City en provenance de la Basse-Côte-Nord
[Source : eBay]

1 Île-aux-Œufs, http://www.toponymie.gouv.qc.ca/CT/toposweb/Fiche.aspx?no_seq=45224

2 Jacques Lacoursière et Hélène-Andrée Bizier, *Nos racines, l'histoire vivante des Québécois*, Éditions Transmo, Longueuil, 1979, p. 377-378.

3 <http://www.lighthousefriends.com/light.asp?ID=1622>

4 Damase Potvin, *Le Saint-Laurent et ses îles*, Garneau, Québec, p. 266-269.

5 <http://www.ileauxoeufs.info/les-phares-de-l-%C3%AEle>

6 BAC, RG 3, vol. 130, dossier 386-1877, 24 mai 1877.

7 BAC, RG 3, vol. 131, dossier 572-1880, 1er mai 1880.

8 Paul Hughes, *Proof Strikes of Canada : Vol. 3 : Split Circle Proof Strikes of Quebec*, Robert A. Lee Philatelist Ltd., Kelowna, C.-B., 1989, p. 34, 41.

9 Post Office Department, *Annual Report of the Postmaster General during year ended 30th June 1901 à year ended 30th June 1924*, Post Office Department, Ottawa, 1901-1924.

10 Ancestry.ca

11 Charles-Auguste-Albini Chouinard, « Entrevue accordée au journal de Sydney », Nouvelle-Écosse, 1954.

12 *Nautical Times, Newsletter of the Canadian Inland Waterways Study Group*, Robert Parsons, éditeur, BNAPS, 1999, no 1, p. 5.

La POSTAL HISTORY SOCIETY OF CANADA offre à ses membres :



Membre affilié de :
APS – no 67
PHS Inc. – no 5A
RPSC – no 3

**Abonnez-vous
dès aujourd'hui!**

- Une publication trimestrielle, médaillée d'or, le *PHSC Journal*
- Tout nouveau site web ou peuvent être consultés entre autres :
Numéros anciens du *PHSC Journal* • Liste des bureaux de poste du Canada
Bases de données à jour de marques postales du Canada • Articles et expositions
- Projet en cours sur les tarifs postaux de l'Amérique du Nord britannique
- Des groupes d'études qui publient leurs propres bulletins et bases de données
- Séminaires et prix pour les expositions et écrits en histoire postale du Canada
- Fonds pour la recherche
- La camaraderie et rencontres d'amateurs en histoire postale canadienne
- www.postalhistorycanada.net

Pour obtenir un formulaire d'adhésion, visitez notre site web ou communiquez avec le **secrétaire** :

Postal History Society of Canada, 10 Summerhill Ave., Toronto, Ontario M4T 1A8 Canada

COURRIEL : secretary@postalhistorycanada.net