

# LA PREMIERE ROUTE POSTALE DU HAUT-SAINT-LAURENT

par François Bourbonnais

C'est avec la révolution américaine de 1776 à 1783 que la colonisation de la vallée du Saint-Laurent se mit à prendre de l'ampleur. Le passage des rapides de la région de Soulange, véritable obstacle pour les voyageurs, stoppait la route fluviale menant vers les Grands Lacs.

Pour améliorer la navigation sur le Saint-Laurent, les ingénieurs de l'armée britannique se mirent à la construction de canaux aux points stratégiques des rapides, soit à Cascades, Les Cèdres et Coteau-du-Lac. A ses débuts, en 1779, Coteau-du-Lac revêtait une importance militaire. Le fort servait à l'entreposage d'hiver d'équipements et de ravitaillements militaires destinés, le printemps venu, aux garnisons de l'Ouest.

L'armée, désireuse d'améliorer la navigation sur la rivière et de contourner les dangereux rapides de Coteau, érigea en 1780 le premier canal à écluse au Canada. La construction des canaux de Cascades et Coteau était sous la surveillance de William Twiss, membre des ingénieurs royaux britanniques.

## LE TRANSPORT DU COURRIER PAR BATEAU

Dès son inauguration, en 1781, les militaires et les marchands considérèrent le canal de Coteau comme un élément important du réseau de transport du Saint-Laurent. A cette époque, le ravitaillement militaire, les marchandises et le courrier étaient d'abord acheminés de Montréal vers Lachine et chargés à bord de bateaux plats et de barges pour être expédiés vers l'Ouest.

Les bateaux voyageaient fréquemment en groupe de 5 à 12, dirigés par un seul conducteur. L'équipage pouvait ainsi s'entraider pour le portage. Les bateaux devaient franchir le lac Saint-Louis puis, à la Pointe-des-Cascades, contourner les premiers rapides.

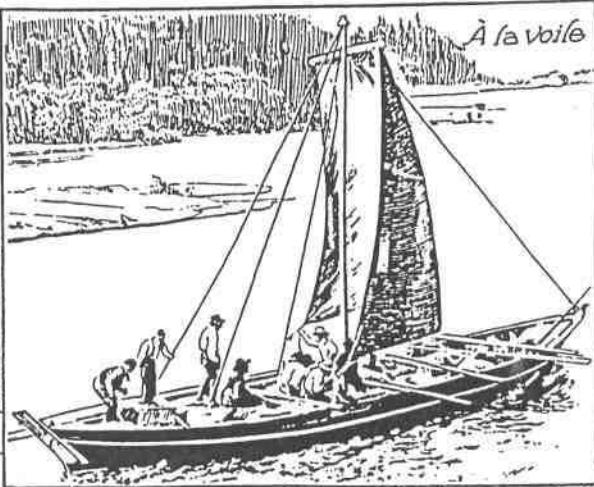
Les voyageurs devaient décharger une partie de la cargaison des bateaux pour les alléger lors du portage qui allait jusqu'à l'embouchure des rapides des Cèdres. On rechargeait les bateaux pour ensuite se diriger vers les rapides de Coteau-du-Lac et au canal, recharger la marchandise destinée vers l'Ouest sur d'énormes barges qui continuaient vers la région des Grands Lacs.

Le bureau de poste de Coteau-du-Lac, premier bureau de poste du comté de Soulange, était situé dans le logement du commandant du fort qui servait également de poste de douane. Pour transporter le courrier l'hiver, le traineau tiré par des chevaux servait de moyen de transport. En temps de guerre, les traîneaux comme les bateaux voyageaient en groupe sous escorte d'un contingent de soldats de Cascades à Coteau. Ainsi, en hiver comme en été, la garnison de Coteau-du-Lac devait assurer un service de transport efficace sur le canal et veiller aux marchandises.

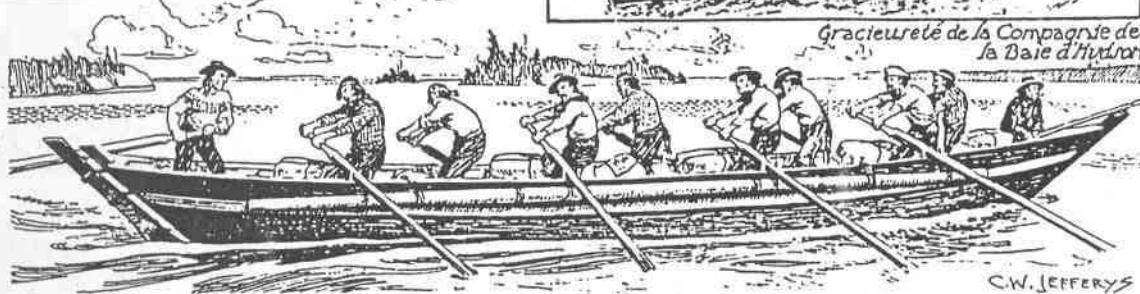
## EMBARCATIONS D'YORK



*Remorquée à la perche d'un cours d'eau peu profond*



*Gracieuseté de la Compagnie de la Baie d'Hudson*



*C.W. JEFFREYS*

## MARQUES POSTALES DE L'ÉPOQUE A COTEAU-DU-LAC

### COTEAU DU LAC

COTEAU DU  
LAC  
1819  
1820

Oblitération linéaire qui  
fut utilisée de 1819 à 1929

Cercle interrompu avec date  
manuscrite utilisé après 1819

En 1789, on ouvrit des bureaux de poste tout le long de cette route fluviale postale de Montréal à Kingston. Les bureaux étaient ceux de Lachine, Cedars (Les Cèdres), Coteau-du-Lac, Charlottenburg, Cornwall, Kingston et quelques autres.

### LA POSTE ROYALE EN DILIGENCE

Vers 1816, avec la construction du canal Cascades, un service de diligence fut établi entre Pointe-des-Cascades, Coteau-Landing et Kingston. Les postes situés aux extrémités de cette route postale disposaient de grandes écuries et d'auberges pour les voyageurs. Le fort de Coteau-du-Lac, par exemple, était pourvu de dix-neuf stalles pour chevaux. L'ivrognerie étant à cette époque très fréquente, le mauvais état des routes et la recherche d'un logis pour la nuit incitaient les cochers à s'arrêter souvent.

Ce service de transport du courrier partait de Montréal à Cascades en bateau et de Cascades à Kingston en diligence. Ce service de messagers en diligence était assuré une fois par semaine. En 1831, des messagers livraient le courrier entre Montréal et Niagara cinq jours par semaine et mettaient six jours à couvrir cette distance.

Mais cette route postale et commerciale était tellement mauvaise, que la diligence de la poste royale arrivait souvent à destination en piteux état. La route longeait généralement le bord du fleuve et au printemps le chemin était parfois boueux. Des trous de 12 à 18 pouces de profondeur s'y formaient et la route devenait presque impraticable. A quelques endroits, des ruisseaux et des rivières croisaient la route pour se jeter dans le Saint-Laurent. Des ponts de bois d'une vingtaine de pieds de longueur étaient aménagés pour relier les rives des ruisseaux. Mais ces ponts étaient tellement étroits que la diligence ne disposait que de dix pouces de liberté de chaque côté des roues.



Relier les 16 milles entre Cascades et Coteau-Landing était, à cette époque, toute une aventure. Les voyageurs s'en plaignaient constamment. Ainsi, en 1843, on fit construire un chemin en madriers de bois de trois pouces d'épaisseur par douze pieds de longueur de Cascades à Coteau-Landing. Les voyages étaient maintenant moins pénibles et moins longs. Ce service de diligence dura jusqu'en 1850, alors que l'ouverture du canal Beauharnois et du chemin de fer Grand Tronc facilitaient beaucoup plus le transport du courrier.

#### BIBLIOGRAPHIES

Cahier d'archéologie de d'histoire, "Le métier de soldat à Coteau-du-Lac de 1780 à 1856", Ottawa

Le parc des ancras "Sur le chemin de l'histoire...", Pointe-des-Cascades

Le service postal au cours des siècles, Postes Canada, Ottawa, 1974

Revue Impérial Oil, 1967

Collaboration spéciale de l'Académie Vasophil Jeunesse