

Des « lettres de faveur » aux timbres-poste

Jacques Poitras and François Drouin

Number 23, Fall 1990

À l'antenne du passé

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/7704ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

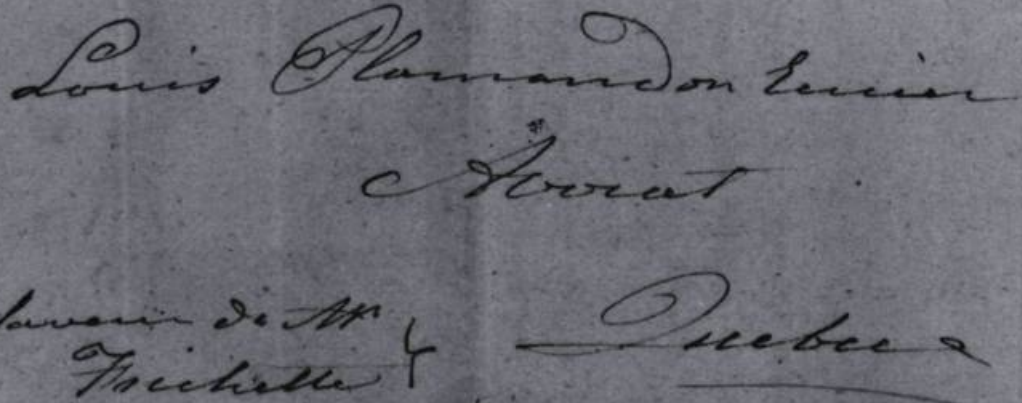
1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Poitras, J. & Drouin, F. (1990). Des « lettres de faveur » aux timbres-poste. *Cap-aux-Diamants*, (23), 18–21.

Des «lettres de faveur» aux timbres-poste



Lettre provenant de Saint-Thomas (aujourd'hui Montmagny) et envoyée à Québec par «faveur de Mr. Fréchet», en 1816. (Collection Faucher-Poitras).

par Jacques Poitras* et François Drouin**

EN NOUVELLE-FRANCE, LA PLUPART DES INFORMATIONS circulent de bouche à oreille. Dès la fin du XVII^e siècle, un certain Dasilva est chargé du transport du courrier à travers la colonie, mais, il transmet la majorité de ses messages de vive voix. Après l'ouverture du Chemin du roy entre Québec et Montréal, en 1737, les gens commencent à communiquer par lettre. Cependant, l'absence de marques postales nous empêche de connaître l'itinéraire suivi par ces mises. Sont-elles expédiées avec la correspondance officielle par le grand voyer de Québec ou encore «par faveur» des particuliers de passage?

Cette question des lettres de faveur demeure méconnue. Par opposition au courrier officiel acheminé par un officier du gouvernement, on appelle en effet «lettres de faveur», les plis transportés par des voyageurs. Par exemple, dans le Bas-du-Fleuve et le Témiscouata, des courriers privés portent les lettres moyennant rémunération. Au cours du siècle précédant la Confédération, le système postal officiel va détrôner l'envoi du courrier «par faveur».

Un service postal officiel

Après la Conquête, l'Angleterre rêve de relier sa nouvelle colonie au reste du continent. Dès 1763, le célèbre Benjamin Franklin, en sa qualité de maître de poste général des colonies d'Amérique, est chargé de mettre sur pied le service

postal sur le territoire de la province de Québec. Hugh Finlay, un jeune Écossais, en assure alors la direction jusqu'en 1799. Ce système, dépend du bureau de poste de Londres. Cette situation entraîne de nombreuses plaintes des élus locaux, incapables de contrôler les fonctionnaires à la tête du service. En 1851, l'Assemblée législative du Canada-Uni hérite de cette responsabilité.

Au XVIII^e siècle, le service postal dessert à peine quelques villages le long du fleuve Saint-Laurent. Après 1815, le réseau se développe sous la direction de maîtres de poste qui jouent un rôle déterminant dans l'amélioration des communications. Aubergiste ou marchand général, les maîtres de poste favorisent la diffusion de l'information. Souvent, ils assurent ainsi la distribution de la presse périodique. Avec le temps, ces relais deviennent des bureaux de poste. Jusqu'à la fin des années 1830, le développement des routes postales se fait d'abord vers les centres les plus importants tel William-Henry (Sorel), Drummondville, Sherbrooke, Saint-Jean ou Kamouraska. Puis, durant les deux décennies suivantes, des bureaux de poste ouvrent leurs portes dans les villages traversés par les routes déjà en place. Réalité du développement ou relation privilégiée avec le pouvoir, les régions anglophones précèdent toujours les secteurs francophones dans l'élaboration du réseau.



Cette silhouette représente George Heriot (1759-1839), qui remplit les fonctions de maître général des Postes adjoint de l'Amérique du Nord britannique de 1799 à 1815.

(Archives nationales du Québec à Québec, collection initiale).

La route Québec-Montréal

En 1763, Franklin ouvre trois bureaux de poste le long du chemin royal: à Québec, Trois-Rivières et Montréal. Cette dernière ville est reliée à New York une fois par mois, sauf en hiver. Le service s'améliore lentement. Durant les années 1770, la liaison entre Québec et Montréal s'effectue deux fois par semaine et un nouveau bureau est ouvert à Berthier. Après 1811, une ligne de diligence aux deux jours relie les deux villes. En 1821, les malles quittent Québec pour Montréal cinq fois par semaine. Et, au milieu du XIX^e siècle, la route de la rive nord compte une vingtaine de bureaux de poste.

Plusieurs routes secondaires se dessinent à partir de cet axe principal dans Portneuf, vers Sainte-Catherine et Saint-Raymond en 1848, le long du Saint-Maurice en 1856 et dans Terrebonne, vers Saint-Jérôme en 1845 et vers Sainte-Adèle en 1852. Le lien s'établit plus lentement entre Québec et Nicolet: en 1830, la poste des habitants de Lotbinière est laissée sur la rive nord à Grondines ou Deschambault et on doit traverser le fleuve pour l'obtenir. À l'ouest de Montréal, la poste connaît une évolution rapide. En 1791, les malles quittent Québec pour les «nouveaux établissements au-dessus de Montréal» une fois par mois. L'évolution du Haut-Canada modifie la situation. En 1821, deux routes se rendent dans cette direction: une première longe le lac Ontario deux fois par semaine, et une autre dessert l'Outaouais, une fois par semaine.

La route d'Halifax

La Guerre d'Indépendance américaine coupe le lien postal entre New York et Montréal. Une fois la paix conclue, les dirigeants coloniaux s'inquiètent de l'absence d'un port de mer ouvert à l'année et de l'efficacité de leur communication avec Londres. Via la Nouvelle-Écosse, des courriers acadiens et amérindiens assurent le transport des lettres selon le système de la «faveur» mais leur service est coûteux et plusieurs doutent de leur loyauté.

En 1783, le gouverneur Frederick Haldimand ouvre à grands frais un chemin entre Québec et Halifax. Les récits rapportent le mauvais état chronique de cette route, souvent fermée. Pendant longtemps, les lettres ne sont même pas distribuées entre Québec et la frontière du Nouveau-Brunswick. Le premier bureau de poste apparaît sur cette route à Kamouraska en 1816. En 1832, le chemin rejoint Rimouski. La région comprise entre Gaspé et New Carlisle est reliée à l'axe Québec-Halifax, en 1837, avec l'ouverture du chemin Kempt. Durant les années 1850, les nouveaux établissements de la Gaspésie sont desservis: Matane en 1851, Sainte-Anne-des-

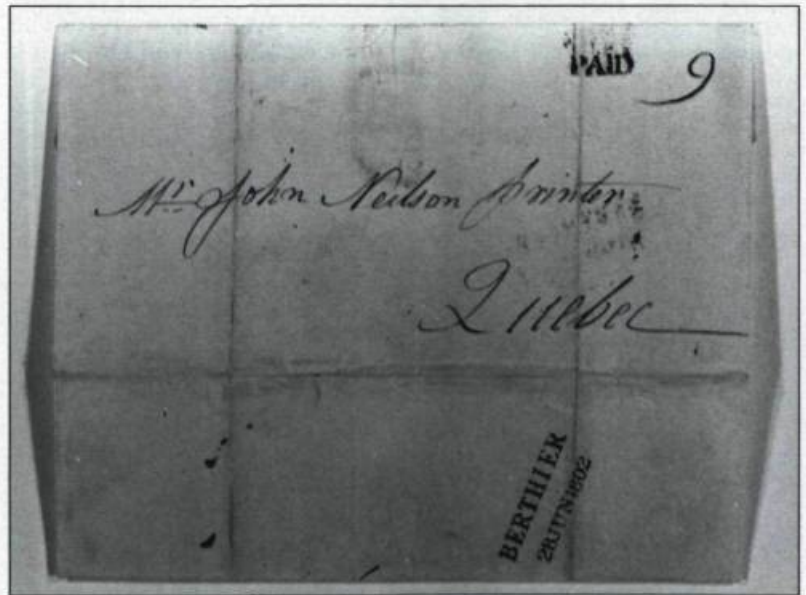


En 1963, le Canada émet un timbre afin de souligner le bicentenaire de l'ouverture de la première route postale qui reliait Québec, Trois-Rivières et Montréal. (Collection Faucher-Poitras).

Monts en 1853. Ici aussi des routes secondaires se greffent à la route principale pour atteindre, en particulier, les comtés de Bellechasse et de Dorchester.

Le lien Montréal-New York et la route des Cantons

Au cours des années 1790, le lien privilégié Montréal-New York reprend. Une entente entre les deux administrations postales reconnaît Montréal comme le point tournant pour l'échange du courrier. Dès 1794, la route de William-Henry à Saint-Jean compte sept relais. Au dernier point, les malles sont embarquées par bateau pour le lac Champlain. Des bureaux de

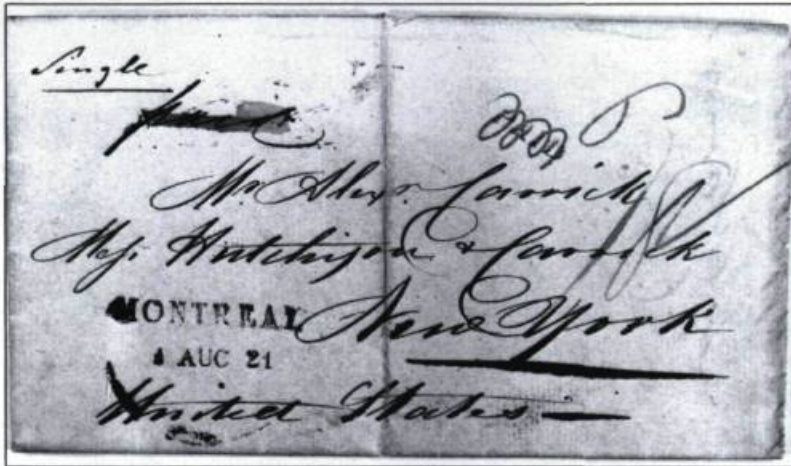


poste sont ouverts à Saint-Jean en 1812 et à Chambly en 1816. La route des Cantons de l'Est ouvre après 1810, à la suite de pressions exercées par les Britanniques établis dans la région. Drummondville, Richmond et Sherbrooke possèdent leur bureau de poste, respectivement en 1816, 1817, 1818. Cette route est reliée à Québec par le chemin Craig puis par la voie ferrée Québec-Richmond. Le lien avec Montréal passe par la baie Saint-Antoine (Baieville) et William-Henry. Au sud des cantons, le courrier local atteint la frontière américaine à Stanstead.

Les premiers bureaux de poste reçurent des marques linéaires, qu'on apposait à l'arrière des plis. La marque «PAID» signifie que, contrairement à l'habitude de cette époque, le tarif postal fut payé par l'expéditeur. (Collection Faucher-Poitras).

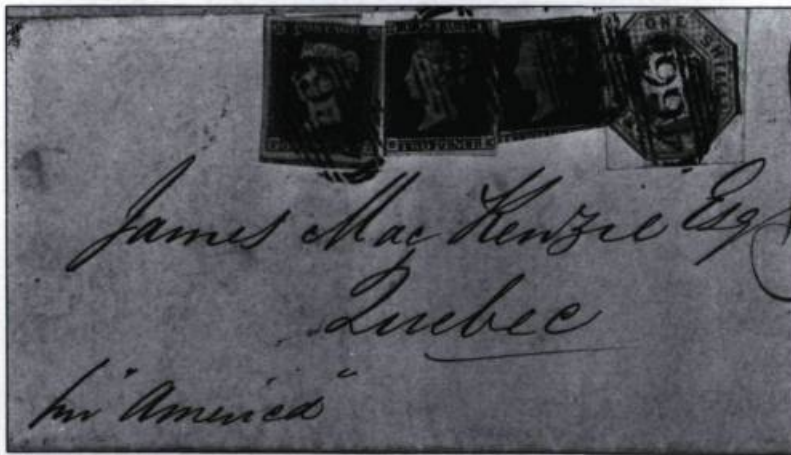
Charlevoix et le Saguenay

Le service postal dessert ces deux régions après toutes les autres. Ce retard s'explique par l'absence d'une voie carrossable et l'efficacité du lien maritime. En effet, les lettres sont traditionnellement remises aux capitaines de bateaux qui les transportent «par faveur» à Québec. En 1832, des bureaux de poste ouvrent à Château-Richer, à Baie-Saint-Paul, aux Éboulements et à



Le tarif de ce pli de 1821 fut payé de Montréal à la frontière américaine, les marques canadiennes furent alors effacées et le tarif couvrant la partie américaine du trajet fut chargé au destinataire. (Collection Faucher-Poitras).

Murray Bay (La Malbaie). Puis, au cours des années 1850, plusieurs bureaux naissent: Beaufort, Saint-Férol, l'Isle-aux-Coudres et sur l'île d'Orléans, Saint-Pierre, Sainte-Famille, Saint-François et Saint-Laurent. Le service postal atteint alors le Saguenay. Un bureau nommé «Grande-Baie-Saguenay» ouvre à la Baie-des-Ha-Ha en 1850 et un autre à Chicoutimi la même année.



Ce pli envoyé de Liverpool (Angleterre) à Lévis, en 1851, date de l'année même de l'apparition des timbres au Canada. Cette mesure visait à hâter l'acheminement du courrier en faisant payer le tarif par l'expéditeur. (Collection particulière).

L'évolution des tarifs

Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, les frais de poste demeurent élevés. Par exemple, en 1786, à l'époque des «lettres de faveur», il en coûte une piastre à l'armateur Louis Chaperon de Québec pour communiquer par courrier privé avec le capitaine de son bateau en rade à Gaspé. Sachant que ce capitaine gagne sept piastres par

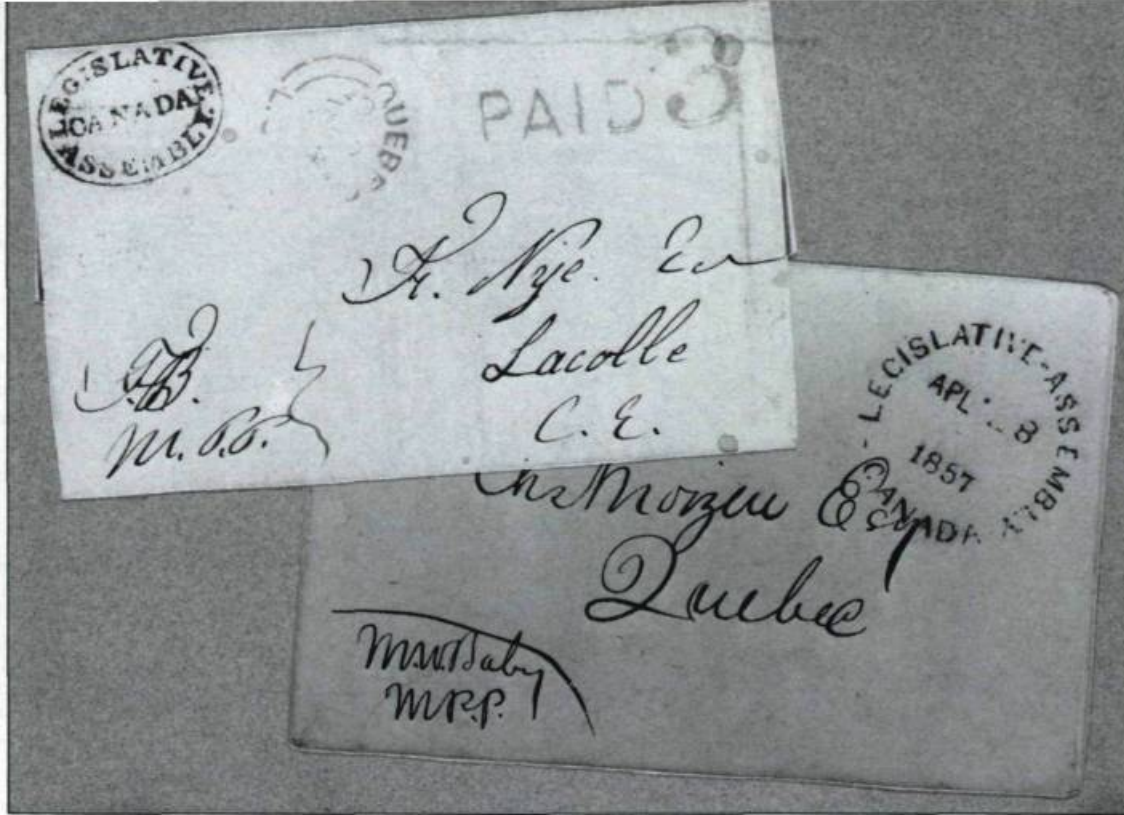
mois, on comprend les hésitations du sieur Chaperon! Jusqu'en 1844, la distance et le nombre de feuilles à livrer déterminent le tarif. Chaque feuille acheminée sur une distance de un à cent milles coûte sept deniers et environ deux deniers et quart pour chaque cent milles supplémentaires. Ces tarifs de la poste officielle correspondent à ceux de l'Angleterre. Mais, durant cette période, les maîtres de poste ont droit à la franchise postale. Cette exemption favorise la prise en charge de cette fonction par les élites locales dont la profession exige l'expédition d'un volumineux courrier.

Les destinations plus éloignées exigent davantage. Ainsi, la correspondance échangée entre Québec et Kingston coûte un chelin et deux deniers par feuille. Les coûts augmentent pour envoyer une lettre aux États-Unis. L'expéditeur doit d'abord payer le tarif jusqu'à la frontière. De là, la lettre est soumise à un nouveau tarif pour la partie américaine de son périple, assumée par le destinataire. En 1820, un pli posté à Québec pour New York coûte onze deniers et demi à l'expéditeur pour son transport vers la frontière; puis, la poste américaine réclame dix-huit cents et demi au destinataire.

En 1844, le critère du nombre de feuilles est remplacé par celui du poids. Toutefois, les tarifs commencent à baisser réellement après 1851. Le critère de distance est abandonné et un tarif fixe de trois deniers pour toutes les destinations au Canada-Uni est adopté. Cette mesure stimule l'usage du service postal et augmente considérablement le volume du courrier. L'utilisation des enveloppes se généralise au détriment du pli cacheté traditionnel. La rareté du papier explique également l'existence des «turned covers», ces plis ou enveloppes retournés dont on réutilise le côté vierge. Ces documents contiennent donc deux adresses et des marques postales des deux côtés.

L'administration désire aussi encourager les expéditeurs à défrayer les coûts d'envoi plutôt que de les réclamer au destinataire. L'apparition des premiers timbres-poste en 1851 constitue une mesure en ce sens. En 1859, après l'adoption de la monnaie décimale, le tarif des lettres payées par l'expéditeur devient moindre (cinq cents) que celui exigé du destinataire (sept cents). Pourtant, les maîtres de poste se montrent réticents à utiliser des timbres qu'ils doivent payer à l'avance au bureau de poste central. La plupart préfère encore utiliser leur marque «PAID» signifiant que l'expéditeur a défrayé les coûts.

Jusqu'à la fin du siècle, la tendance à la baisse du tarif postal se maintient et, dès 1868, le tarif simple diminue à trois cents seulement. En 1844, les maîtres de poste perdent le privilège de



Ces deux lettres datées de 1854 et 1857 proviennent de l'Assemblée législative du Canada. Notez que les parlementaires eurent droit à la franchise postale à partir de 1855. (Collection Faucher-Poitras).

la franchise mais les membres du parlement l'acquièrent en 1855. Ceci explique les nombreuses marques «FREE» retrouvées sur la correspondance de l'époque.

Les innovations technologiques

Cette évolution du système correspond à une amélioration du service. Dans la première partie du XIX^e siècle, l'apparition des navires à vapeur permet de réduire considérablement le temps de livraison du courrier. Les capitaines représentent de sérieux concurrents à la poste officielle. Après 1840, ils signent des contrats en bonne et due forme pour le transport des malles. Des malles-cabines sont aménagées sur les bateaux. Les commis utilisent alors des tampons spéciaux marqués «STEAM BOAT LETTER» pour exercer leur fonction. Ce moyen de transport permet la réception des lettres à Montréal le lendemain de leur départ de Québec. Les grandes firmes recourent systématiquement à ce service afin de réduire les délais dans l'échange de l'information entre leurs bureaux régionaux. Outre la route Québec-Montréal, celle du lac Champlain est également desservie très tôt par les navires à vapeur. Des navires ont également rempli ce rôle en aval de Québec mais aucune marque ne les caractérise si ce n'est l'inscription manuscrite courante «pressée».

Après 1850, le chemin de fer remplace progressivement le bateau à vapeur. Le train se révèle plus sûr, fonctionne en hiver et bénéficie des subventions de l'État pour assurer son expansion. Dès le début, les méthodes éprouvées pour le transport maritime sont appliquées au train: signatures de contrat, chambre réservée aux malles et



commis assurant le fonctionnement du service. Des marques postales en témoignent. Elles précisent le nom de la compagnie, les points de départ et d'arrivée du train et sa direction: «EAST», «WEST» et même «UP» et «DOWN».

Ces innovations permettent d'accélérer le service et d'augmenter la quantité du courrier transporté. Dès la seconde moitié du XIX^e siècle, avec l'extension du réseau, l'augmentation des routes postales, la baisse du tarif et la modernisation de son service, la poste s'affirme comme un des moyens de communication fondamental de notre société. ♦

Dans les années 1850, le navire à vapeur était le moyen le plus rapide d'envoyer une lettre entre Québec et Montréal et des marques spéciales furent alors émises. (Collection Faucher-Poitras).

* Professeur au Cégep de Limoilou
 ** Historien