

## La diligence Postes et passagers

Bianca Gendreau

Number 65, Spring 2001

Les pays dans le pays : savoir-faire, traditions et terroirs

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/8348ac>

[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

Gendreau, B. (2001). La diligence : postes et passagers. *Cap-aux-Diamants*, (65), 51–51.

# La diligence : postes et passagers

De nombreux artistes, voyageurs et militaires ont dépeint les voitures à chevaux et nous ont laissé une image plutôt romantique de la grande époque de la diligence. Utilisée d'abord pour le transport des passagers, elle devient, surtout depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle, l'un des principaux moyens d'acheminer le courrier au Québec comme ailleurs.

Plusieurs personnes voyagent au XIX<sup>e</sup> siècle comme le révèle le grand nombre de guides de voyage. Ces opuscules sont de petites publications qui décrivent les routes, les endroits pittoresques à visiter ainsi qu'une foule de renseignements pratiques, tels que les horaires des diligences et des bateaux à vapeur. Ils contiennent également des cartes géographiques. Le *Travellers' Own Book to Saratoga Springs, Niagara Falls and Canada* nous apprend que les dames doivent s'installer dans les diligences sur les sièges arrière faisant face à la route si elles ne veulent pas être incommodées par le mal des transports.

Les voyageurs et ceux qui désirent envoyer leur courrier peuvent également se renseigner sur les horaires en lisant les journaux. Les différents trajets y sont régulièrement annoncés.

Une des premières indications d'une route parcourue par une diligence dans le Haut-Canada apparaît dans une publicité de l'*Upper Canada Gazette* du 26 mai 1798. Les propriétaires de cette ligne, J. Fairbanks et Thomas Hind, annoncent une route entre Newark et Chippawa desservie trois fois par semaine. Le coût est de 1 \$ par passager. En 1801, on fait de nouveau de la publicité pour cette route dans le *Niagara Herald*. C'est alors James Macklem, propriétaire d'hôtels à Chippawa et Markle et Hamilton, propriétaires d'hôtels à Niagara qui en assument le fonctionnement. Vers la même époque, on retrouve une complicité semblable entre le transport de la poste et le secteur de l'hôtellerie chez la famille Deschamps de Repentigny, au nord-est du bout de l'île de Montréal.

Même si les propriétaires annoncent des diligences «modernes», le voyage n'est jamais très confortable. À une époque où les véhicules n'ont pas de suspension, les voyageurs ressentent tous les cahots et les obstacles rencontrés sur la route.

Accidents et pannes sont fréquents. Le *Cornwall Observer* de mai 1836 nous rapporte que la diligence de l'*Upper Canada Stage*, disparue sous la glace à Côteau-du-Lac, près de l'île Perrot, a refait surface. Les passagers sont mouillés, mais indemnes. Parmi le courrier et les bagages, on vient de récupérer 4 000 £ qui appartiennent à la

City Bank. En 1842, dans une lettre à un ami, un voyageur relate ses péripéties durant un trajet en diligence entre Carillon et Grenville. La diligence s'est renversée et deux dames qui voyageaient en compagnie de six messieurs ont dû s'extraire d'une position des plus embarrassantes lorsqu'elles se sont retrouvées coincées sous ces derniers. Et l'auteur de terminer : «Dieu merci, nous n'avons ni jambes ni bras cassés.»

Les propriétaires de diligences sont souvent des entrepreneurs qui touchent à

l'autre «par complaisance» ou par occasion, c'est-à-dire en demandant à quelqu'un d'apporter une lettre à une autre personne, d'être le mandataire.

Avec les diligences, on assiste à l'arrivée d'un système régulier qui permet de savoir quel jour et à quel moment une lettre arrivera. Les propriétaires de diligences vivent de leur réputation de ponctualité et de sécurité. Grâce à l'importance que prennent leurs lignes de transport, certains de ces entrepreneurs deviennent fort connus.



Diligence d'hiver transportant courrier et passagers entre Montréal et Napierville. Illustration tirée du *Harper's Weekly*, 24 février 1887. (Archives nationales du Canada).

tout. Ils peuvent être à la fois conducteur, hôtelier et commerçant. Les contrats du ministère des Postes leur assurent un revenu.

Le ministère des Postes demande des soumissions pour l'octroi de contrats postaux. Ces annonces apparaissent à de nombreuses reprises dans les journaux locaux. Dès 1815, dans le *Quebec Mercury*, le General Post Office for British North America indique qu'il désire émettre un contrat pour le transport du courrier entre Montréal et Kingston deux fois par semaine. Quelques années plus tard, en 1849, des soumissions sont demandées dans le *British Colonist*, pour des contrats de transport du courrier entre Kingston et Belleville, Belleville et Cobourg, Cobourg et Toronto, puis Hamilton et London.

Pour les personnes qui bénéficient de ce service de transport de courrier, cela peut ressembler à un service postal organisé et fiable. Avant l'arrivée des lignes de diligence, le courrier est acheminé d'un endroit à

La Royal Mail Line de William Weller fonctionne sur plusieurs routes du Haut-Canada. Weller obtient de nombreux contrats postaux et il établit un réseau de transport par diligence entre Toronto et Montréal, Toronto et Holland Landing, Toronto et Hamilton et Niagara. Le centre de ses opérations est situé à Cobourg, en Ontario. La carrière de Weller est un exemple de l'expansion du système de transport du courrier par diligence jusque vers les années 1860.

À partir des années 1830, les routes parcourues par les diligences sont de plus en plus nombreuses. Dès que l'arrière-pays se développe, on instaure des routes de diligence. Cette expansion se poursuivra jusqu'à l'arrivée du chemin de fer. Le train remplacera les trajets de la diligence pour les voyages sur de longues distances. ♥

Bianca Gendreau  
Musée canadien de la poste