

## À fond de train

Susan McLeod O'Reilly

Number 33, Spring 1993

Ah! Les belles vacances!

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/8371ac>

[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

McLeod O'Reilly, S. (1993). À fond de train. *Cap-aux-Diamants*, (33), 70–70.

## À fond de train

Pendant plus d'un siècle, au Canada, le courrier est transporté et trié à bord des trains. Tandis que les locomotives foncent à toute vapeur à travers le pays, les employés des postes font le tri dans de petits bureaux de poste aménagés dans des wagons. Les premiers wagons-poste sont mis en service en 1854; les derniers cessent de rouler en 1971.

kilomètres à parcourir pour amener une lettre à destination. Mais souvent, en plus du chemin de fer, il faut recourir au bateau, au véhicule à traction animale, à l'avion ou au camion, selon l'époque et selon la région, pour la livrer.

D'une manière générale, les tâches accomplies dans le wagon-poste sont les mêmes

de bureaux de poste et les itinéraires de liaison. L'efficacité même du système postal repose sur leurs capacités à cet égard.

La majorité du courrier chargé à bord a déjà été frappée du timbre dateur. Les commis ambulants utilisent leur marteau à oblitérer seulement pour timbrer le courrier recommandé, ainsi que les lettres déposées par la fente pratiquée dans la paroi du wagon ou ramassées dans les boîtes aux lettres des gares. Au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, les commis apposent en revanche un cachet dateur sur chaque lettre ou colis de correspondance trié.

De toutes les activités du service postal ferroviaire, une seule lui est propre: le système du «happe-dépêches» permettant de saisir au vol des sacs postaux à partir du train en marche. À une certaine époque, on voit souvent des mâts de happe-dépêches le long des rails de chemin de fer à la campagne. Ils sont installés à des endroits où les voies passent près d'une agglomération, ainsi que dans les gares où le train ne s'arrête pas. Un maître de poste ou un messenger apporte le courrier de la ville au mât, y attache le sac postal et attend le train. Au moment où le wagon-poste passe dans un sifflement, le commis ambulant actionne un bras installé sur la paroi du wagon, afin d'attraper le sac fixé au mât. Il lui faut en même temps laisser tomber le sac postal destiné à cette agglomération.

Les anciens commis ambulants se plaisent à évoquer le solide esprit de corps qui règne parmi eux. Étant donné que les hommes travaillent souvent pendant des années au sein de la même équipe, coincés dans le wagon-poste, y campant parfois ou dormant à l'hôtel les nuits où ils sont de service, et les trains effectuaient des arrêts prolongés, il est inévitable que des liens étroits se nouent entre eux. De nombreux commis ambulants se targuent d'être supérieurs au postier moyen. Non seulement ils connaissent davantage de points de distribution du réseau postal que leurs collègues «de l'intérieur», mais ils sont capables de faire leur travail dans des conditions matérielles difficiles. ♦

Adapté du livre *À fond de train*, publié en 1992 par l'auteure pour le Musée national de la poste.

**Susan McLeod O'Reilly**  
Musée national de la poste



L'équipe affectée au wagon-poste comprenait de 1 à 10 commis selon les dimensions du bureau de poste et le volume du courrier à bord. (Photographe inconnu, vers 1905. (Archives nationales du Canada, PA. 59920).)

Ces postiers, répartis en équipes, passent leur vie à sillonner le pays dans les convois ferroviaires. Leur quart de travail commence au moment où le train quitte la gare pour se terminer au retour du train, souvent plusieurs jours plus tard. Dans l'intervalle, les commis doivent s'occuper du flot quasi continu de courrier provenant des sacs chargés à bord au départ du train et lors des arrêts. Il faut faire vite pour être en mesure de le laisser à destination le long du trajet. On mange à bord, et il n'est pas rare qu'on passe la nuit étendu sur un amoncellement de sacs postaux.

À peine le chemin de fer fait-il son apparition dans le vaste paysage canadien, au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, qu'on se met à transporter le courrier à bord des trains.

Dans l'histoire du service postal ferroviaire, les trains constituent parfois l'unique moyen de transport utilisé pour la livraison du courrier. Parfois même, le train n'a que quelques

que dans le bureau de poste classique, la principale différence tenant à ce que les commis ambulants n'offrent pas de services au comptoir.

L'intérieur du wagon-poste ressemble, en plus petit, à la partie du bureau de poste classique réservée au tri du courrier, sauf que le mobilier est conçu de façon à pouvoir résister aux secousses et aux oscillations d'un wagon en marche.

La plus grande partie du travail du commis ambulant est consacrée au tri du courrier. Comme aujourd'hui, cette activité se situe au cœur même du système postal. Les sacs de courrier sont chargés à bord et empilés du plancher jusqu'au plafond dans le wagon-poste ou bien traînés dans un compartiment à bagages. Dès leur chargement, on commence à les vider et à trier leur contenu.

Pour trier le courrier, les commis ambulants doivent connaître l'emplacement de milliers