

Les voitures à chevaux à la campagne

Paul-André Leclerc



MUSÉE FRANÇOIS-PILOTE, La Pocatière

**Les voitures à chevaux
à la campagne**

En couverture:

Edmond-J. Massicotte, *Le mardi-gras à la campagne*

Dos de la couverture:

Edmond-J. Massicotte, *Le Saint Viatique à la campagne*

© Musée François-Pilote, La Pocatière, 1978.
Dépôt légal — Bibliothèque Nationale du Québec
Bibliothèque Nationale du Canada
Deuxième trimestre 1978.

**Les voitures à chevaux
à la campagne**

Paul-André Leclerc

**Musée François-Pilote
La Pocatière**

*En souvenir de ceux qui ont fait
notre pays*

PRÉSENTATION

Les Québécois font plus que ressentir de la nostalgie envers le passé de leurs pères; ils éprouvent un amour véritablement passionné pour tout ce qui constitue le cadre de vie des générations antérieures. C'est comme un ressourcement à même les lieux, les faits et gestes, les réalisations matérielles; c'est là que les «vieux» ont laissé le meilleur d'eux-mêmes, et donc les traces on ne peut plus explicites de leur vision du monde. N'est-ce pas vouloir puiser à même les réservoirs des valeurs traditionnelles où le courage et le sens du travail inventif et bien fait n'occupaient certes pas le dernier rang?

Dans ce pays aux vertes et blanches étendues, la distance représentait un obstacle à vaincre. Pour «trimer dur» autant que pour se visiter, les Québécois comptaient sur toute une gamme de voitures tirées par des animaux. Avant que ne disparaisse à jamais toute trace de ces moyens de transport, il fallait en faire un inventaire avec photos à l'appui. Dans le présent ouvrage, les Québécois d'avant 1950 retrouveront une description minutieuse des voitures qui faisaient partie de leur univers rural. Les plus jeunes seront à même de découvrir les ancêtres des moyens modernes de transport; en même temps, ils y rencontreront un autre témoignage sur la

façon dont leurs aïeux savaient s'adapter harmonieusement aux conditions parfois pénibles de la vie à la campagne.

Grâce à son érudition sur maints aspects de la vie québécoise traditionnelle, le fondateur du Musée François-Pilote de La Pocatière est l'homme tout désigné pour nous guider sur les routes du passé. L'abbé Paul-André Leclerc a le mérite d'avoir réuni dans ce travail beaucoup de renseignements et de souvenirs en voie de se perdre. Il l'a fait avec clarté, précision et méthode. Il l'a fait aussi avec respect, et j'ajouterais avec une certaine émotion... Le lecteur ne devrait point manquer de le sentir!

Guy Théberge
Société Historique de la Côte-du-Sud

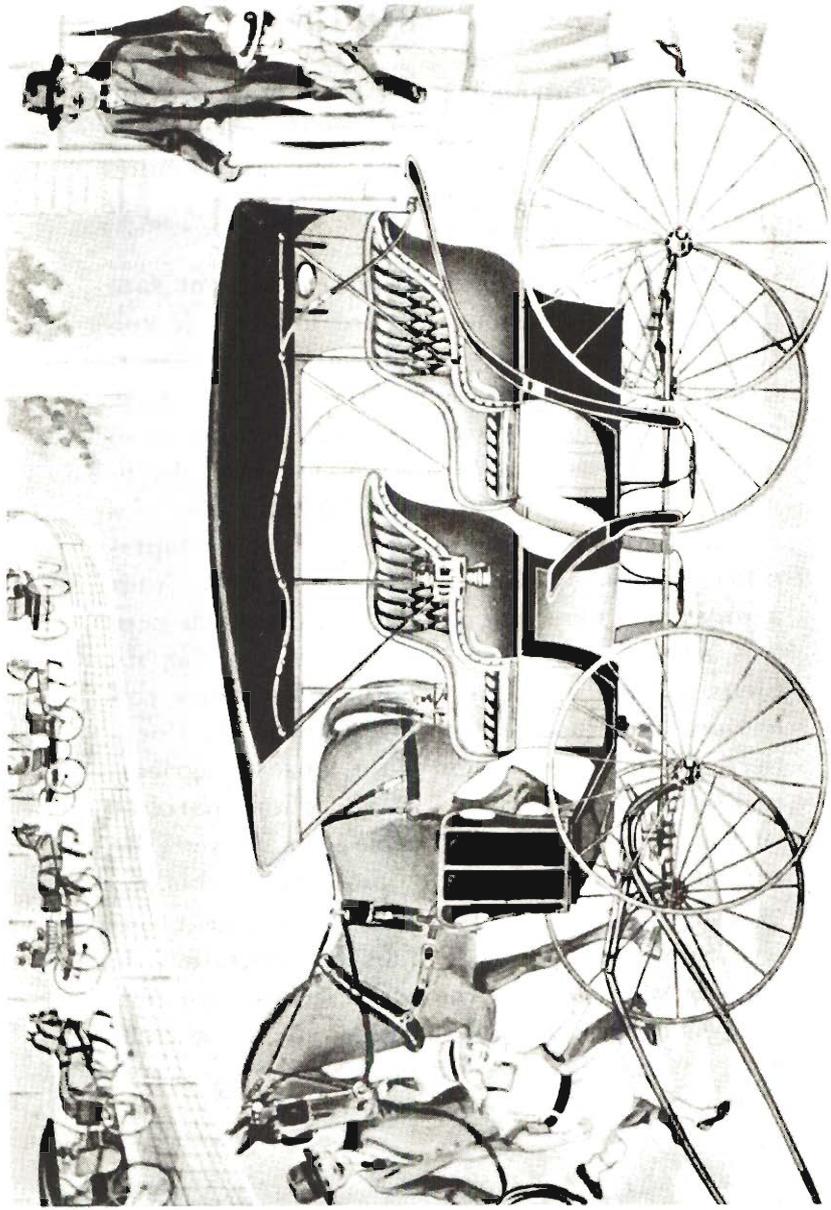
AVANT-PROPOS

En présentant au lecteur ce modeste travail, notre but est de rendre hommage à nos ancêtres qui ont su vaincre les nombreuses difficultés causées par la rigueur de notre climat et par l'étendue du territoire habité.

Les habitants de la Nouvelle-France ont sans doute apporté avec eux certains modèles de voitures d'été: charrettes et calèches. Pour l'hiver, il a fallu improviser, à partir de la traîne, et créer des véhicules simples, utiles et fonctionnels; de là viennent la «carriole» et la «berline» ou «berlot», qui nous semblent être des créations québécoises, ou du moins des adaptations heureuses de voitures importées. Nous avons puisé dans nos souvenirs personnels centrés sur les régions de Québec et du Bas du Fleuve; nous avons aussi utilisé les belles collections du Musée François-Pilote de La Pocatière. Il s'agit avant tout d'un musée d'agriculture qui nous présente la vie d'une paroisse rurale au tournant du siècle; les moyens de transport y occupent donc une place de choix.

Nous tenons à remercier bien sincèrement tous ceux qui nous ont aidé dans la réalisation de cette brève étude qui, nous l'espérons, suscitera des recherches plus approfondies sur nos anciennes coutumes hélas si vite oubliées...

P.-A. Leclerc

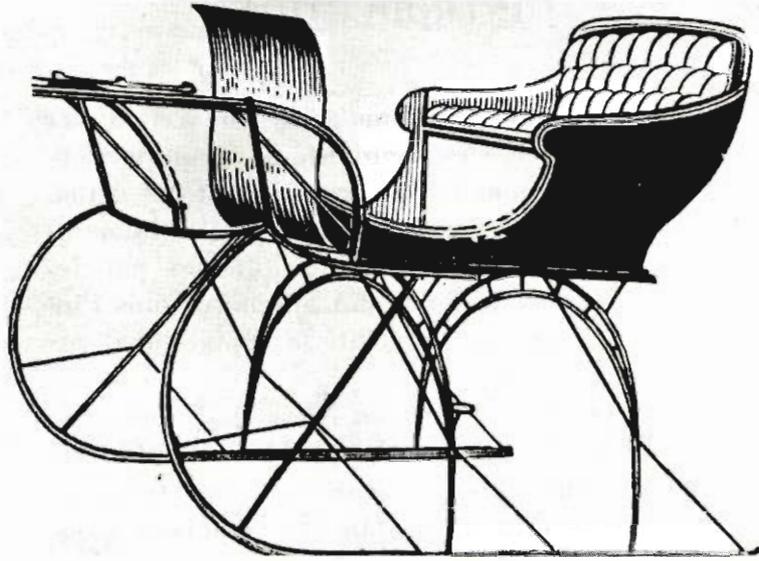


1. «Surrey» de famille

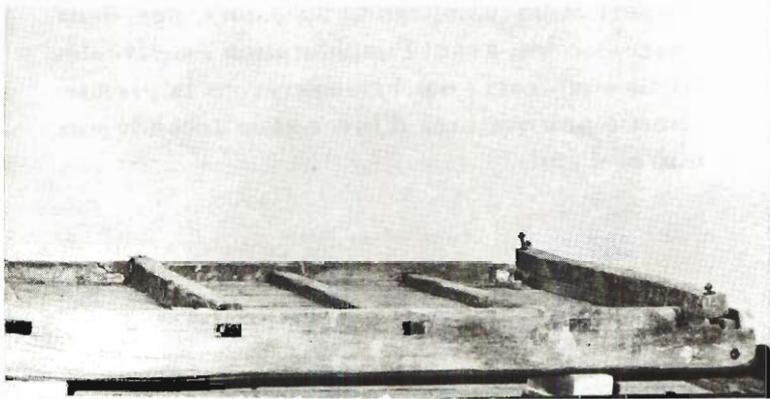
INTRODUCTION

De tout temps, l'homme a cherché à diminuer ses efforts ; ceci s'est manifesté de façon particulière dans le domaine du transport et des déplacements. Il y a bien longtemps que les humains ont découvert les possibilités offertes par les cours d'eau et la force des animaux ; puis l'invention de la roue a facilité le déplacement sur la terre.

Nos ancêtres, établis en Nouvelle-France, ont cependant dû affronter les problèmes de l'hiver. Imitant leurs prédécesseurs qui ont fait face aux mêmes difficultés, dans de nombreux pays, ils ont utilisé « traînes » et traîneaux. Au cours des années, les Canadiens ont amélioré sensiblement les traîneaux rustiques des débuts pour en faire des voitures élégantes et confortables. Notre intention est d'étudier l'évolution du transport à la campagne, au cours des deux derniers siècles, avant l'implantation massive des véhicules-moteurs ; nous consacrerons la première partie aux voitures d'hiver et la seconde aux voitures d'été.



2. « Sleigh » de course



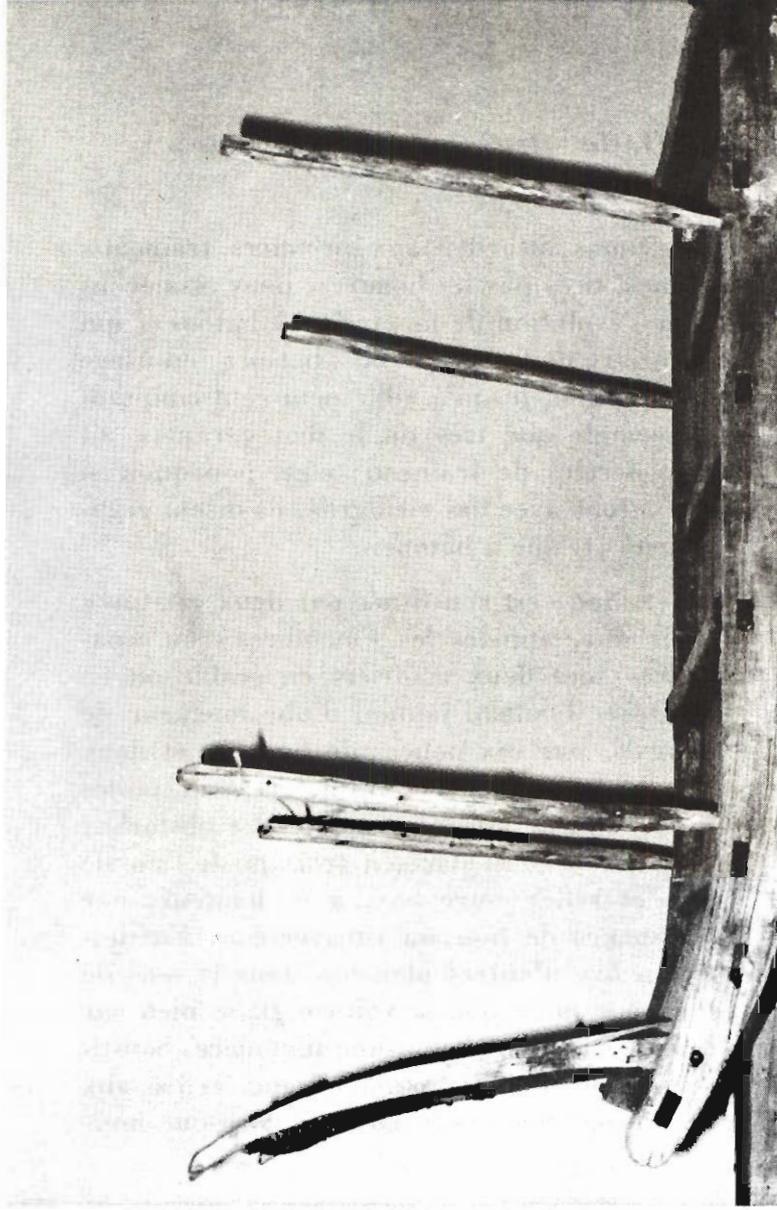
3. « Traîne » (ancêtre de la « Berline »)
Musée François-Pilote

● VOITURES D'HIVER

De la « traîne » à la « berline »

Sans nous attarder aux premiers traîneaux rustiques, tirés par les hommes, nous essaierons de voir l'évolution de la « traîne à bâtons », qui est l'ancêtre de la berline ou « berlot », en usage à la campagne, jusqu'à mille neuf cent cinquante. Il semble que très tôt le mot « traîne » ait remplacé celui de traîneau ; c'est pourquoi, si nous causons avec des vieillards, ils disent régulièrement « traîne à bâtons ».

La « traîne » est constituée par deux « patins » en bois dur, appelés les « membres » ou « patins » : ce sont deux madriers en érable ou en « merisier » (bouleau jaune), d'une longueur de sept pieds, par dix pouces de hauteur et deux pouces d'épaisseur. À l'avant, ils sont taillés en rond, afin de mieux surmonter les obstacles. Les « patins » sont placés à trois pieds l'un de l'autre et reliés entre eux, à mi-hauteur, par des planches de bois ou « traverses ». En dessous, on fixe d'autres planches dans le sens de la longueur pour que la voiture glisse bien sur la neige. À l'avant, il y a une limonière, constituée de deux limons en bois franc, reliée aux « patins » par des organeaux ; c'est ce que nous



4. « Trainé à bâtons »
Musée François-Pilote

appelons les « mémoires à arganeaux », pour atteler le cheval.

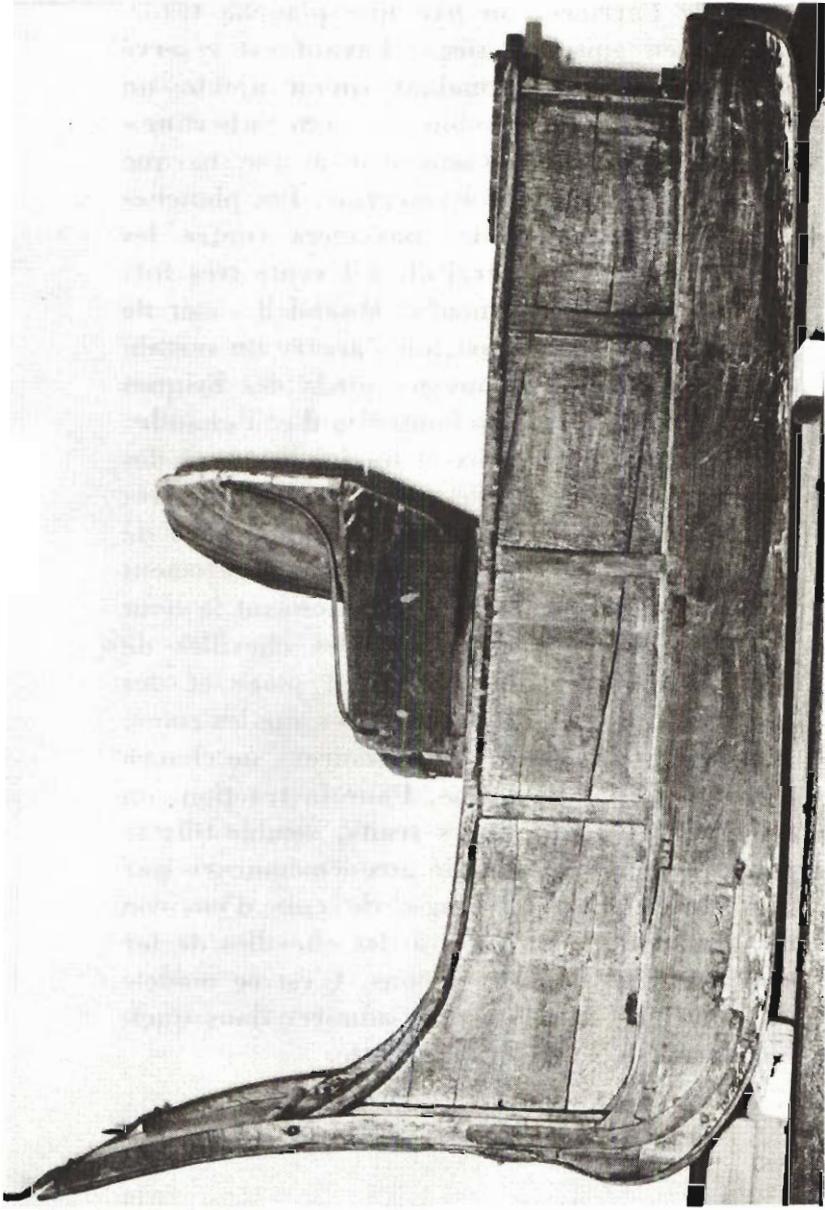
La première transformation apportée à la « traîne », c'est d'ajouter à l'avant un panneau vertical de trois pieds par deux pieds et demi, appelé « cerceau » ou pare-neige ; il sert à protéger le conducteur et les occupants contre les morceaux de glace ou de neige durcie, que le cheval lance avec ses sabots quand il va au trot. Puis on fixe à la verticale quatre bâtons, deux de chaque côté : on a ainsi la « traîne à bâtons », un véhicule à multiples usages. En effet, cette voiture sert à transporter le bois, les poches de grain, les bagages etc. Dans la région du Bas du Fleuve, la « traîne à bâtons » a été souvent utilisée pour conduire les enfants à la petite école de « rang » : elle est donc l'humble ancêtre de nos « monstres jaunes » qui transportent les étudiants... quand l'état des routes le permet ! On faisait asseoir les petits et on les couvrait avec une peau d'ours ou de buffle, tandis que les plus âgés se tenaient debout. Cette voiture a servi jusqu'au milieu du vingtième siècle.

Le deuxième changement apporté à la « traîne à bâtons » la transforme en voiture servant principalement au transport des personnes. On ajoute, à l'arrière, un panneau semblable au pare-neige et les bâtons sont remplacés par des panneaux de sept pieds par deux pieds et demi.



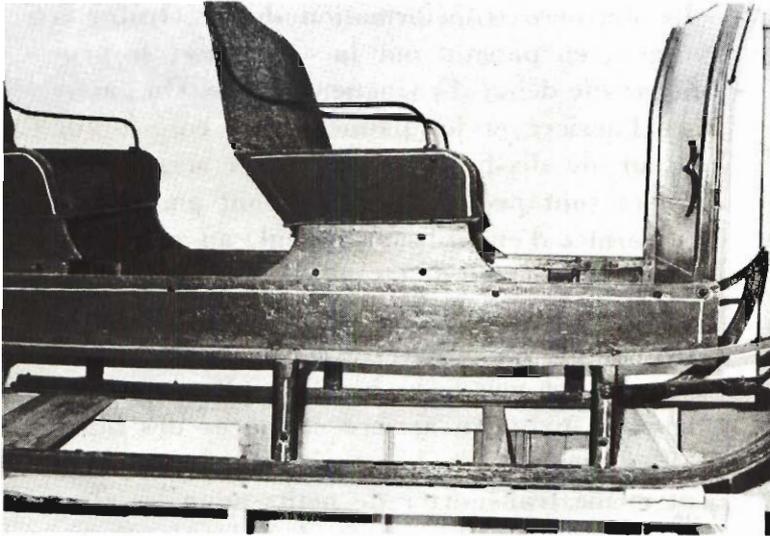
5. « Berline » en forme de barque
Musée François-Pilote

Près de l'arrière, on fixe une planche transversale en guise de siège; l'avant est réservé aux bagages, en attendant qu'on ajoute un second siège. L'ensemble de cette «berline» primitive ressemble vaguement à une barque rustique ou à un grand réservoir. Les planches des côtés protègent les passagers contre les grands vents, car, paraît-il, «il vente très fort sur les côtes de Portneuf». Quand il s'agit de parcourir un long trajet, on s'assure un certain confort en mettant sous ses pieds des briques chauffées ou même des bouteilles d'eau chaude; on se couvre les genoux et les jambes avec des peaux d'ours, de buffle ou de poil de chèvre. Un peu plus tard, on améliore l'apparence de la «berline» antique en inclinant légèrement l'avant et l'arrière, puis en amincissant le bout des «membres» («patins»). Des chevilles de bois maintiennent les pièces en place et des ferrures en forme de S sont fixées sur les coins. La limonière ou paire de «mémoires» ne change à peu près pas de forme. Pour la traction, on n'utilise pas toujours les traits, semble-t-il; le collier du cheval est relié aux «mémoires» par des «bracelets», ou longues de cuir d'environ dix-huit pouces, attachés à des chevilles de fer qui pénètrent dans les limons. C'est ce modèle de «berline» que l'on peut admirer dans quelques crayons de E.-Z. Massicotte.

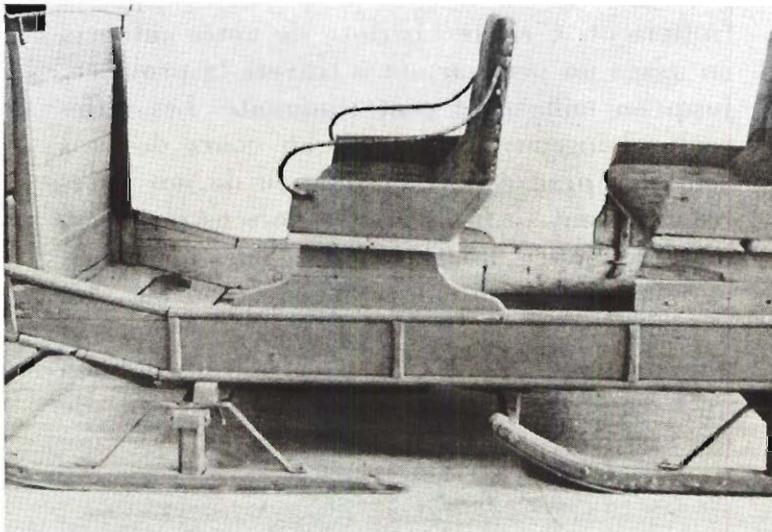


6. « Berline » traditionnelle (1940)
Musée François-Pilote

La dernière transformation de la « traîne à bâtons », en passant par la « berline », se produit vers le début du vingtième siècle. On baisse alors l'arrière et les panneaux de côté à une hauteur de dix-huit pouces. Deux sièges avec dossiers sont prévus, mais ils sont amovibles : ceci permet d'en utiliser un seul, au milieu ou à l'arrière, ou bien de les enlever complètement. La voiture peut donc servir à tous les usages : transport des passagers, des bagages, des poches de moulée et même du bois ; en effet, on peut enlever le panneau arrière et placer des billes de bois, comme sur la « traîne à bâtons ». On peut même transporter de petits animaux attachés à un anneau fixé au fond de la « berline ». Des lames d'acier fixées en dessous des « patins » protègent le bois contre l'usure produite par le frottement. C'est le « berlot » de notre enfance, en usage un peu partout à travers la province, jusqu'en mille neuf cent cinquante. Les différents changements apportés au cours des ans sont une preuve de l'imagination de nos ancêtres, qui ont su faire preuve de sens pratique, pour régler les nombreux problèmes engendrés par la rigueur de notre climat ; souvent, les voyages, même par temps froid, devenaient une partie de plaisir avec cette voiture bien québécoise et transformée selon les besoins de nos ancêtres.



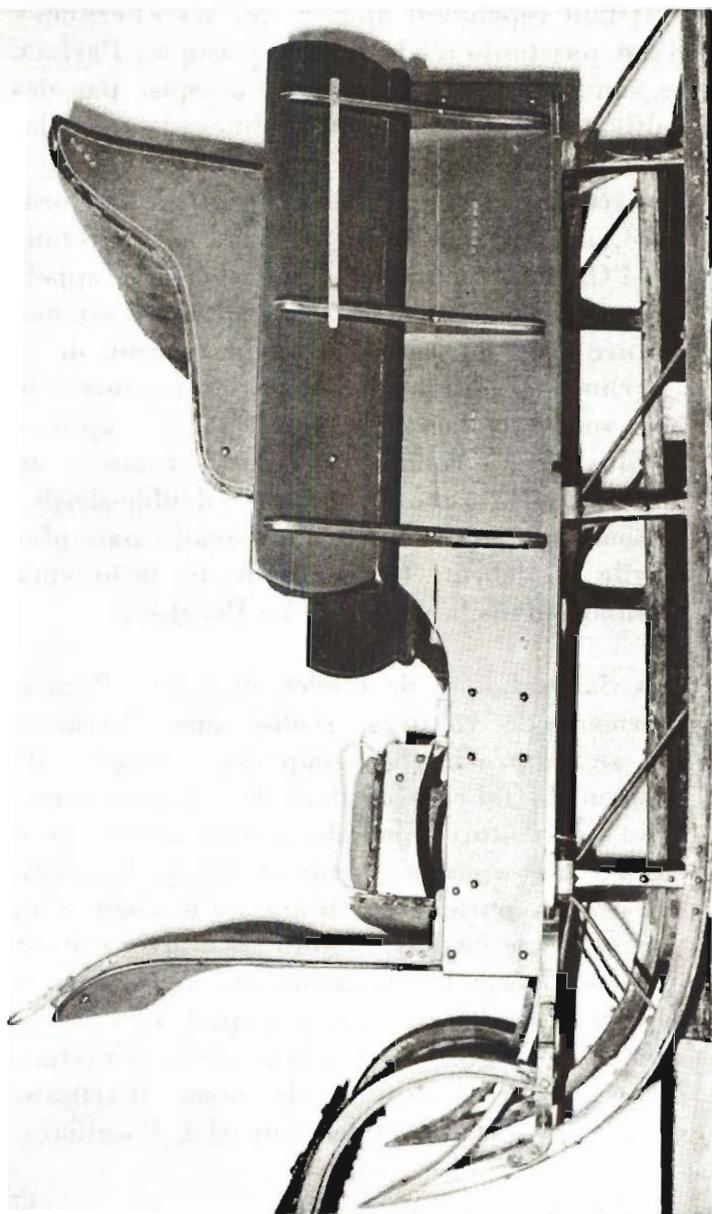
7. « Span » sur « patins »
Musée François-Pilote



8. « Span » sur « double-sleigh »
Musée François-Pilote

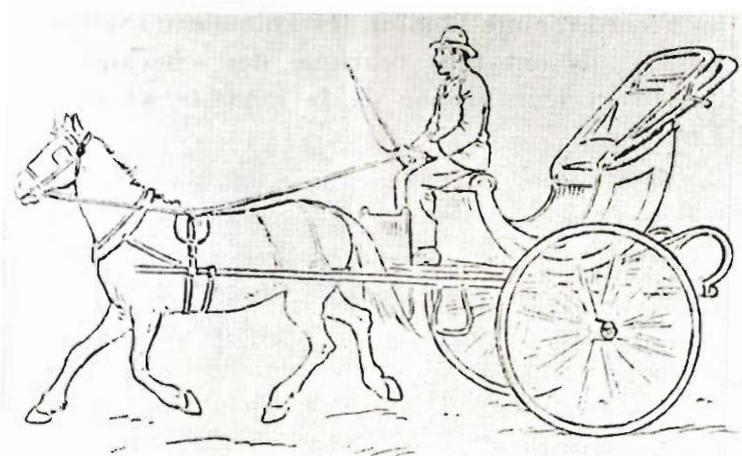
Il faut cependant ajouter que les «berlines» n'ont pas toujours la forme classique. Parfois, ce sont des produits locaux, fabriqués par des cultivateurs plus ou moins habiles; les modèles varient beaucoup selon le gré ou la fantaisie des artisans et des acheteurs. Ainsi, à La Pocatière, un certain Monsieur Guy, à son retour de l'Orégon, popularise un «berlot» appelé «span», à cause de ses deux sièges. C'est une voiture dont le châssis ressemble à celui de la «berline» traditionnelle, mais les «patins» de bois sont remplacés par des «patins» ajourés et plus légers, comme ceux des «sleighs»; un autre modèle repose sur un «double-sleigh» ressemblant aux voitures de travail, mais plus fragile et délicat. Ce genre de traîneau était populaire dans la région de La Pocatière.

À Sainte-Louise de L'Islet, Monsieur Picard, fabricant de voitures, réalise une «berline» qui se rapproche beaucoup des «sleighs» de promenade fabriquées dans les manufactures. C'est une voiture familiale, à deux sièges, montée sur des «patins» hauts et légers; les cultivateurs en parlent en disant qu'il s'agit d'un «berlot». Les modèles de voitures d'hiver varient beaucoup selon l'imagination des artisans et le caprice des usagers. C'est pourquoi, en parcourant la Province de Québec, nous pourrions retracer une multitude de noms d'artisans comme les Bérubé et les Guy (La Pocatière),

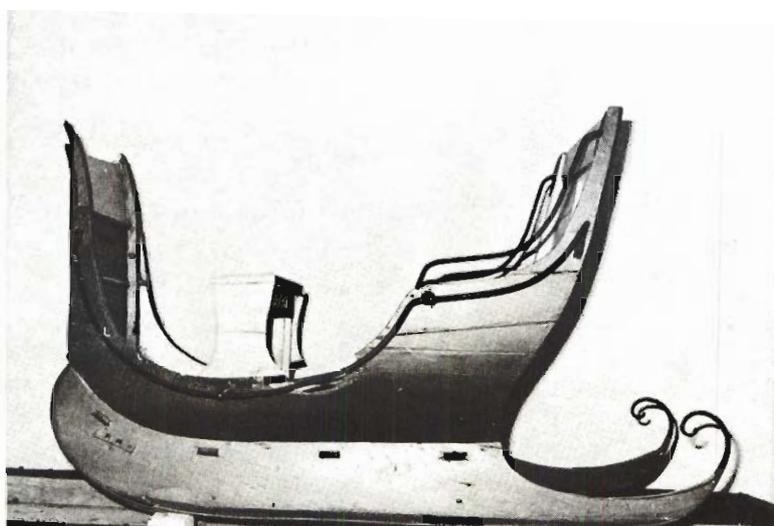


9. « Berline » de Picard (« Berlot »)
Musée François-Pilote

les Picard (Sainte-Louise), les Thibodeau (Saint-Basile); ils ont tous fabriqué des «berlines» qui tirent leur origine de la modeste «traîne à bâtons».



10. Calèche à deux roues

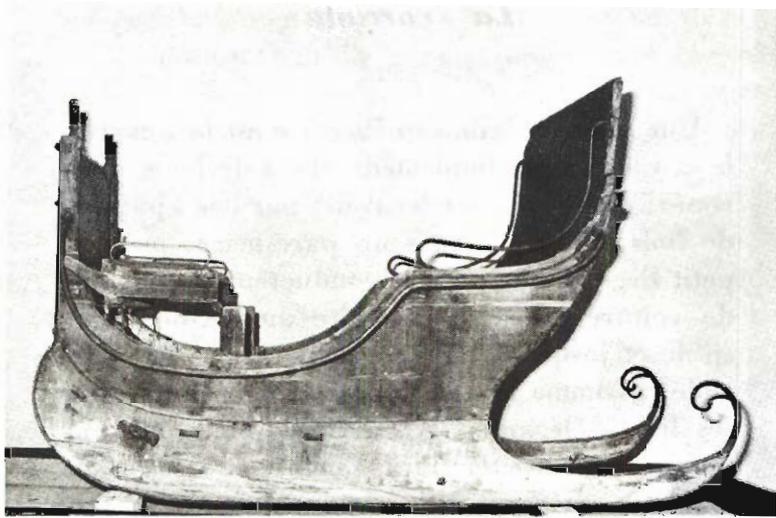


11. « Carriole » à petit banc fixe (19^e siècle)
Musée François-Pilote

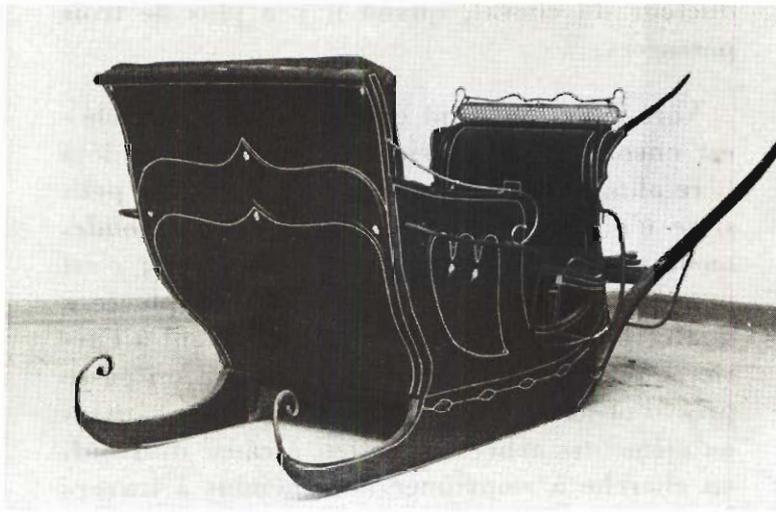
La « carriole »

Une autre création québécoise est la « carriole ». C'est tout simplement une calèche à deux roues : on a remplacé les roues par des « patins » de bois et on a ajouté un pare-neige, puis un petit siège mobile pour le conducteur. Ce modèle de voiture est très populaire au dix-neuvième siècle et jusqu'au milieu du vingtième ; la « carriole », comme la calèche, est remarquable par ses lignes élégantes. À l'arrière, nous pouvons noter une caractéristique importante : la lame d'acier protégeant le « patin » de bois se termine par une volute ; ce détail se retrouve normalement dans tous les modèles de « carrioles ». De plus, un petit siège très étroit sert au conducteur du cheval, quand il y a plus de trois passagers.

Vers mille huit cent cinquante, la « carriole » est encore un peu primitive, mais elle a déjà fière allure avec ses « patins » à volutes. Le petit siège n'offre aucun confort et il est fixé solidement aux côtés. L'avant est plus étroit ; c'est pourquoi, une tige ou barre de fer est placée à quatre pouces des côtés et va, de l'avant à l'arrière, pour protéger la voiture quand on passe près d'obstacles comme des pieux, des bâtisses ou même des arbres. En effet, à cause du froid, on cherche à emprunter des chemins à travers



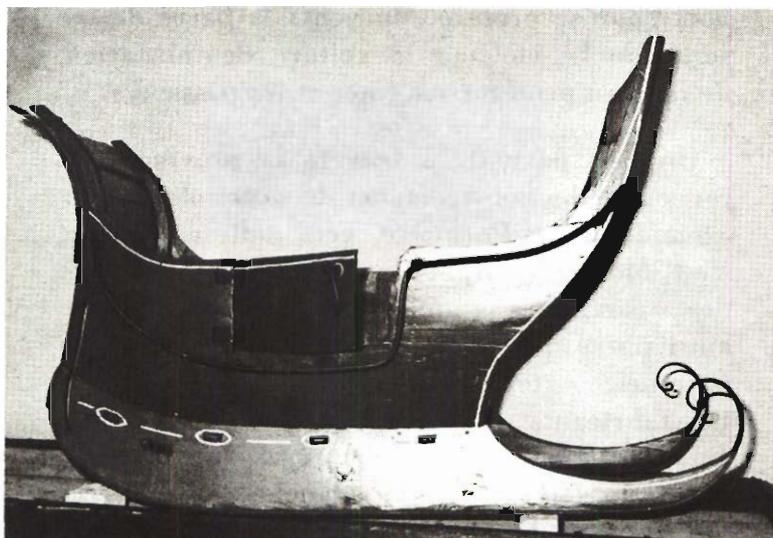
12. « Carriole à quenouilles »
Musée François-Pilote



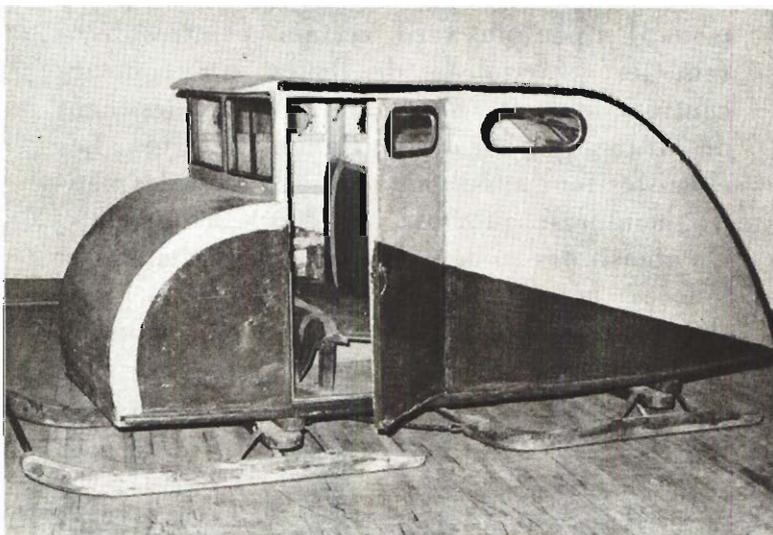
13. « Carriole » avec décorations
Musée François-Pilote

bois pour se protéger du vent : la barre de fer sert donc à éloigner la voiture des obstacles, de façon à protéger ses côtés et les passagers.

Un peu partout, à travers la province, on rencontre des constructeurs de « carrioles » ; par exemple, à La Pocatière, vers mille neuf cent, c'est Monsieur Alphonse Bérubé qui fabrique des « carrioles » à quenouilles. On les appelle ainsi parce que les poteaux de chaque côté du pare-neige se terminent en forme de quenouilles. Les fabricants artisanaux, au gré de leur imagination, ajoutent des garnitures sur le pare-neige ; au début, c'est une planche de six pouces par trois pieds, découpée de façon fantaisiste, puis c'est un encadrement de fer avec un treillis de crin de cheval ou d'osier ; on peut parfois voir une plaque métallique percée de petits trous. Un peu plus tard, certains peintres décorent les « carrioles » de lignes aux couleurs contrastantes, et selon leur talent, ils dessinent des arabesques ou des guirlandes de fleurs. Les ébénistes font aussi leur part en fixant des petites moulures, quart-de-rond ou « demi-rond ». On choisit des couleurs généralement chaudes et foncées : le vert, le brun ou le noir ; les lignes sont contrastantes, surtout de couleur jaune ou noire. On rencontre aussi des « carrioles » rouges avec des lignes jaunes, mais on préfère habituellement les teintes sombres.



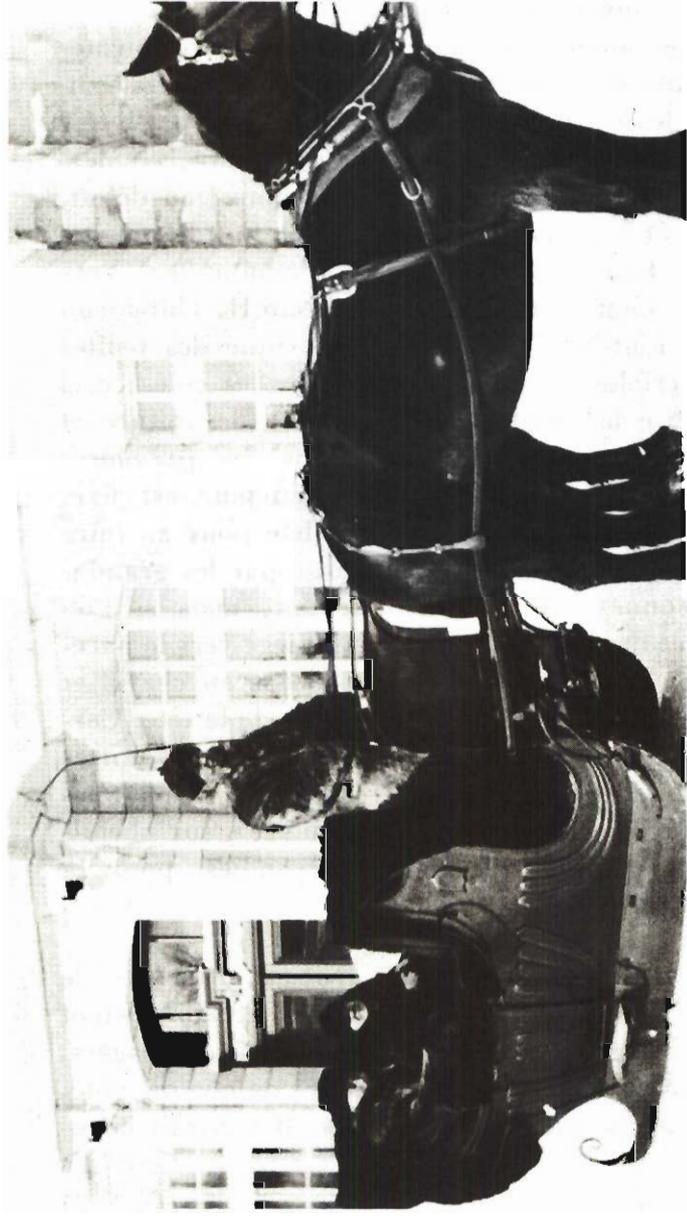
14. « Carriole » avec portes (1940)
par H. Thibodeau de Saint-Basile
Musée François-Pilote



15. Voiture « fermée » de famille (1940)
Musée François-Pilote

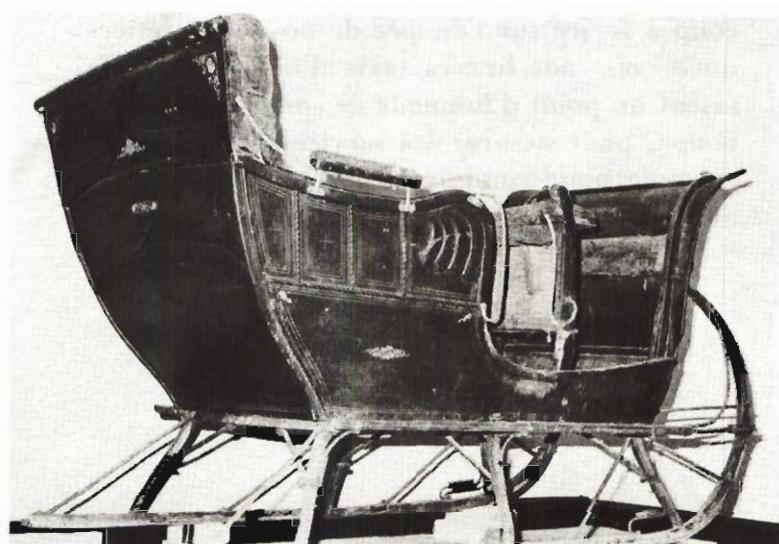
En hiver, le froid piquant devient un véritable cauchemar pour ceux qui ont de longues distances à parcourir. On s'ingénie donc à rendre les voitures plus confortables. On place une peau de bête, la « peau de carriole », en dessous, puis une autre sur les genoux ; au début, les côtés étaient bas, mais on les fait de plus en plus hauts, afin de mieux s'emmitoufler. Vers mille neuf cent quarante, l'artisan H. Thibodeau de Saint-Basile (Portneuf) fabrique des petites « carrioles » avec des portes sur les côtés : ceci facilite la montée et la descente de voiture et protège contre le vent. Dans les premières « carrioles », le siège du conducteur est fixe, mais, très tôt, on le rend mobile pour en faire un double usage. S'il est utilisé par les grandes personnes, on le laisse debout, mais si l'on assoit des enfants, on replie le siège vers le pare-neige et les petits ont alors le dos au cheval et les guides leur passent au-dessus de la tête. Certains cultivateurs ont construit des voitures « fermées » pour se mettre à l'abri des intempéries ; on a imité les « auto-neige » sur chenilles, en copiant les lignes arrondies, pour la toiture.

Traditionnellement, les grosses « carrioles de charretiers » sont plus longues et comportent trois sièges, deux face à face pour les passagers, et un petit pour le conducteur ; de chaque côté, il y a une porte assez grande. Il y aurait beau-

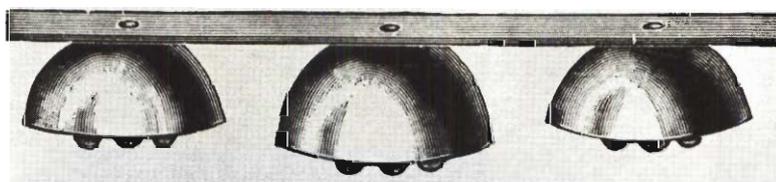


15A. « Carriole » de « charretier » (3 sièges)
Départ du Card. Villeneuve (1945)
(en face du Collège de Sainte-Anne-de-la-Pocatière)

coup à écrire sur l'épopée de nos « charretiers » québécois, nos braves taxis d'hiver; ils se faisaient un point d'honneur de sortir, par tous les temps, pour assurer les services essentiels, par exemple pour conduire le prêtre et le médecin auprès des malades...



16. « Sleigh » à deux sièges, avec décorations
Musée François-Pilote



17. Carillon populaire
(à fixer aux « mémoires »)

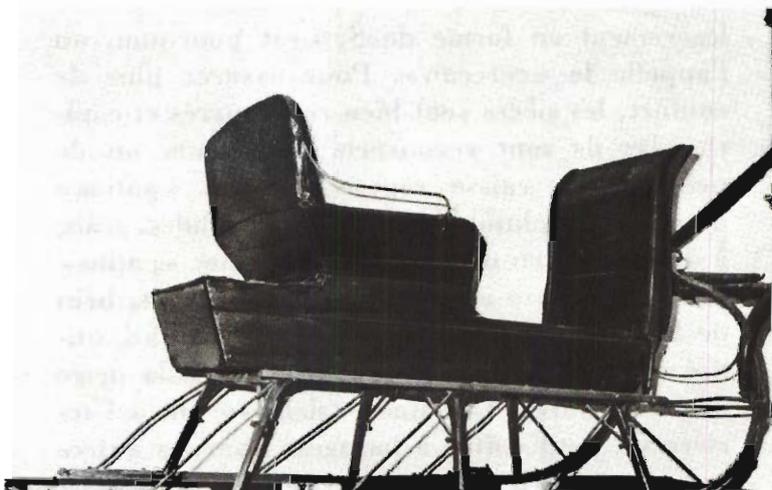
Les « sleighs »

Un modèle de voiture très en vogue, surtout au début du vingtième siècle et qui nous vient des Anglais, est la « sleigh à patins ». C'est un véhicule léger, élégant et confortable, qui est réservé à la promenade, et parfois aux courses de chevaux. Dans les manufactures, on fabrique généralement des « sleighs » à deux sièges pour les familles, et des « sleighs » de sport, à un seul siège.

On utilise du bois très mince pour construire la caisse de la « sleigh » ; à l'arrière, le dossier s'élève jusqu'à la hauteur des épaules des passagers ; à l'avant, le petit siège est mobile, comme dans les carrioles, et le pare-neige s'incurve légèrement en forme de S, c'est pourquoi, on l'appelle le « cerceau ». Pour assurer plus de confort, les sièges sont bien rembourrés et capitonnés ; ils sont recouverts de velours ou de peluche. La caisse repose sur des « patins » d'apparence plutôt grêle, mais fort solides, grâce à des appuis en métal. La hauteur des « patins » varie de quinze à vingt-quatre pouces, et, près de la base, on fixe une espèce de grattoir, utilisé comme gratte-pieds, pour enlever la neige des chaussures. Certaines « sleighs » ont à l'arrière un petit coffre à bagages ; dans les autres cas, on utilise le dessous du siège.



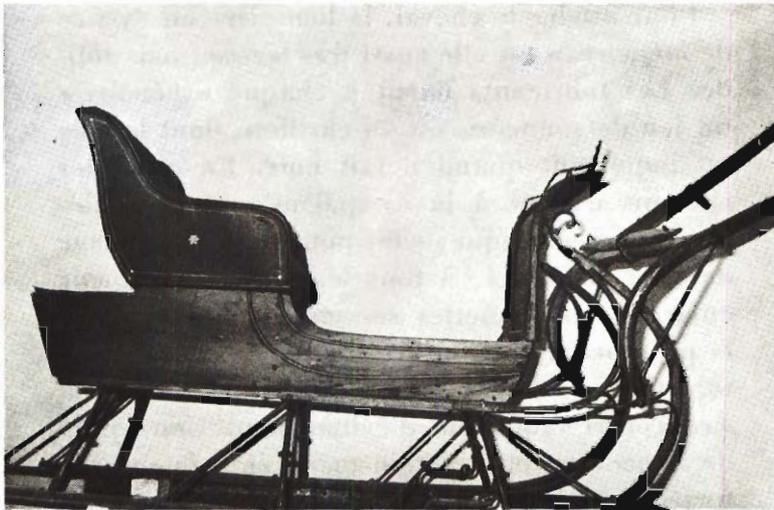
18. « Sleigh » de famille
Musée François-Pilote



19. « Sleigh » de sport en bois (un siège)
Musée François-Pilote

Pour atteler le cheval, la limonière ou « paire de mémoires » est elle aussi très légère, mais solide. Les fabricants fixent à chaque « mémoire » un jeu de sonnettes ou un carillon, dont le rôle est important quand il fait noir. En effet, les chemins d'hiver à la campagne sont généralement à tracé unique ; c'est pourquoi, on ménage des « rencontres », à tous les deux cents pieds environ : les sonnettes servent donc à signaler la présence d'une voiture, quand le cheval trotte, et les premiers rendus attendaient dans la « rencontre » ou voie d'évitement... Ces points de rencontre ont certainement été témoins de fortes « engueulades », car il arrivait que celui qui transportait une lourde charge ne voulait pas risquer de céder le passage dans une « rencontre » en moins bon état ! Souvent, on attache aussi des grelots sur le dos du cheval, surtout quand il n'y a pas de sonnettes.

La « sleigh » dite de sport ne comporte qu'un seul siège, pour deux personnes. Les « patins » sont habituellement plus hauts que ceux des voitures familiales et il y a un coffre à bagages, à l'arrière. Le pare-neige est parfois en métal, comme dans les « sleighs » fabriquées à Chatham (Ontario). Au Musée François-Pilote, à La Pocatière, en plus des voitures dont nous avons parlé, nous pouvons admirer un véritable bijou artisanal : il s'agit d'une « sleigh » de course faite à la main par un maréchal-ferrant, au milieu



20. « Sleigh Chatham » de sport
(pare-neige en métal)
Musée François-Pilote



21. « Sleigh » de sport, à hauts côtés
Musée François-Pilote

du dix-neuvième siècle. Les lignes harmonieuses de la caisse sont accentuées par les arceaux de fer forgé qui soutiennent la voiture. C'est ce modèle de voiture très élégante, qu'on peut voir sur certains tableaux du peintre canadien Cornélius Krieghoff; les enfants peuvent ajouter que le Père Noël possède un véhicule semblable! Cette voiture transportait habituellement un seul passager, par exemple le médecin de campagne en visite chez ses malades, avec son cheval trotteur. La « sleigh » que nous possédons a une tablette, à l'arrière; le conducteur peut s'y tenir debout et se pencher dans les virages à cent quatre-vingts degrés pour éviter que la voiture ne se renverse: il pouvait ainsi gagner quelques secondes et remporter la course!

Depuis l'arrivée des chevaux en Nouvelle-France, avec le gouverneur Montmagny, nos ancêtres ont toujours aimé les courses de chevaux sur la glace ou la neige. Autrefois, il n'était pas rare dans les villages, après les messes, de voir nos braves cultivateurs rivaliser de vitesse en fouettant leurs chevaux pour dépasser un rival prétentieux qui ne voulait pas céder le passage. Et ce n'est pas d'hier, puisque l'intendant Michel Bégon, le vingt-neuf février mille sept cent soixante-seize, faisait afficher à la porte des églises l'ordonnance suivante:

Sur ce qui nous a été représenté que dans les grands Chemins et particulièrement à la



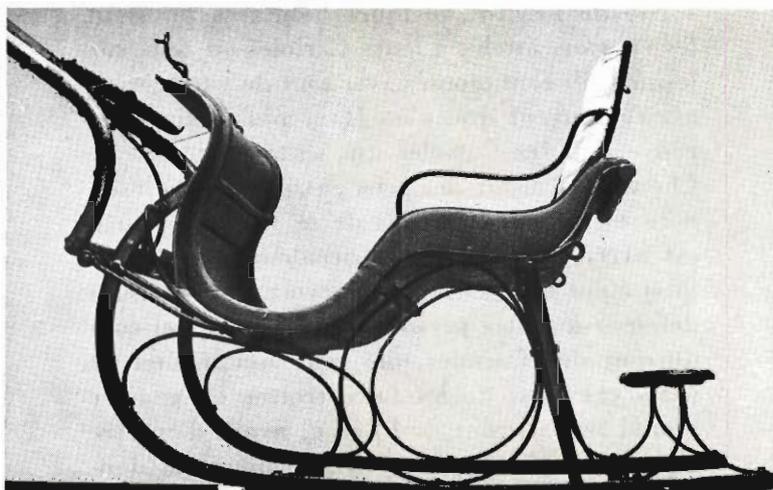
22. « Sleigh » à portes (1900)
Musée François-Pilote



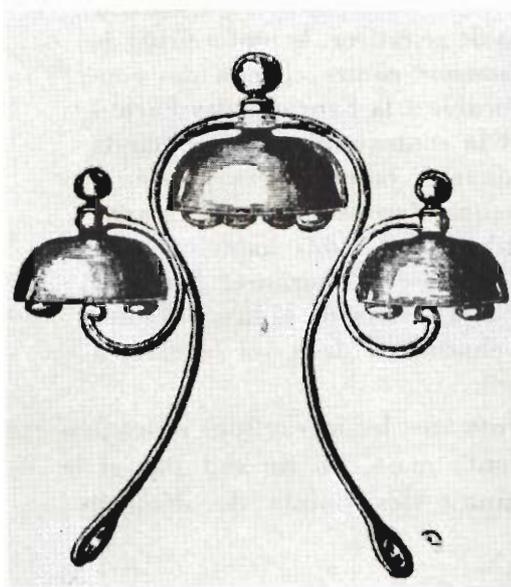
23. « Sleigh » de famille (mémoires décentrées)
Musée François-Pilote

sortie de l'Église quelques habitants poussent les chevaux attelés à leurs Carioles ou ceux sur lesquels ils sont montés avec tant de vitesse qu'il arrive souvent que n'en étant plus maîtres ils renversent les Carioles qui se trouvent sur le Chemin. et même des gens auxquels ils ne donnent même pas le temps de se ranger, d'où il est arrivé déjà plusieurs accidents fâcheux, à quoi étant nécessaire de pourvoir. Nous faisons défenses à toutes personnes, tant ceux qui conduiront des Carioles que ceux qui monteront leurs chevaux, de les faire trotter ou galoper quand ils sortiront de l'Église, avant d'en être éloignés de dix arpens, ensuite pourront donner à leurs chevaux le train qu'ils voudront, lorsqu'il n'y aura personne devant eux, ni charois ni traîne, leur ordonnons lorsqu'ils trouveront des gens de pied dans leur chemin, de s'arrêter et même de se détourner afin de leur donner le temps de se retirer, le tout à peine de vingt livres d'amende contre chacun des contrevenant, applicable à la Fabrique des Paroisses où sera fait la contravention portée par la présente Ordonnance, laquelle sera publiée à la porte de chaque Paroisse, issue de grande Messe, à ce qu'aucun des dits habitants n'en puisse prétendre cause d'ignorance. Mandons aux Capitaines et Officiers de Milice des dites côtes de tenir chacun en droit soi la main à l'exécution d'icelle.

Après deux cents ans, les infractions et les peines se ressemblent; mais, on ne sait pas si la répétition entraînait des points de démerite!

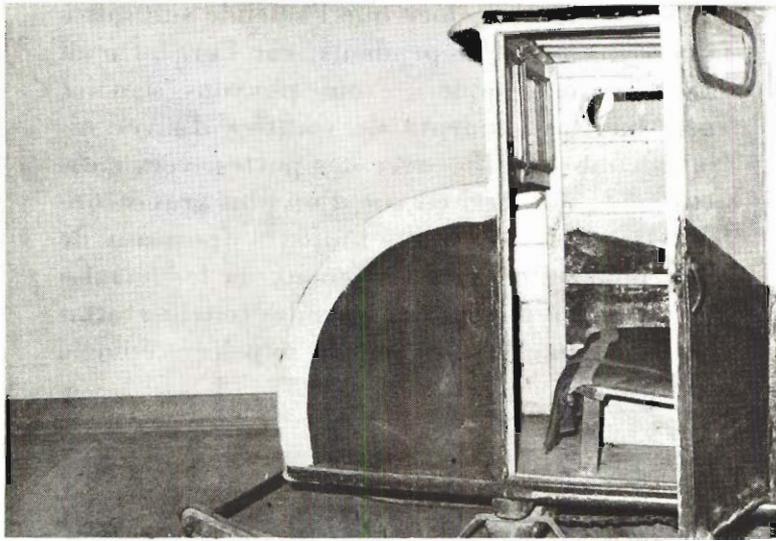


24. «Sleigh» de course fabriquée à la main
(Tablette pour le conducteur) (19^e siècle)
Musée François-Pilote

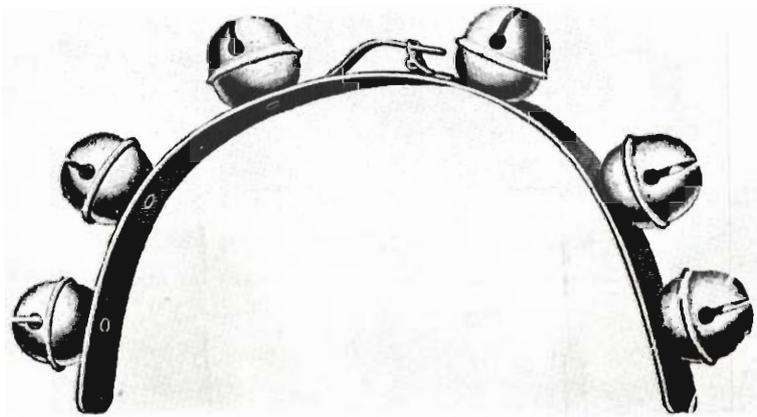


25. Carillon russe
(placé sur la « sellette »)

Nous pouvons imaginer que l'amende suffisait à faire réfléchir les imprudents, car l'argent était rare à cette époque... Nous pouvons signaler aussi que les vendeurs de voitures d'hiver offraient une « sleigh » avec des portes, vers mille neuf cent : tout ceci en vue d'un plus grand confort. De même, on utilise toujours des peaux de bêtes pour se couvrir les genoux, et les femmes portaient sur la tête une grande « chape » attachée avec une grosse épingle appelée « épingle à chape ».



26. Voiture de « facteur rural »
Musée François-Pilote

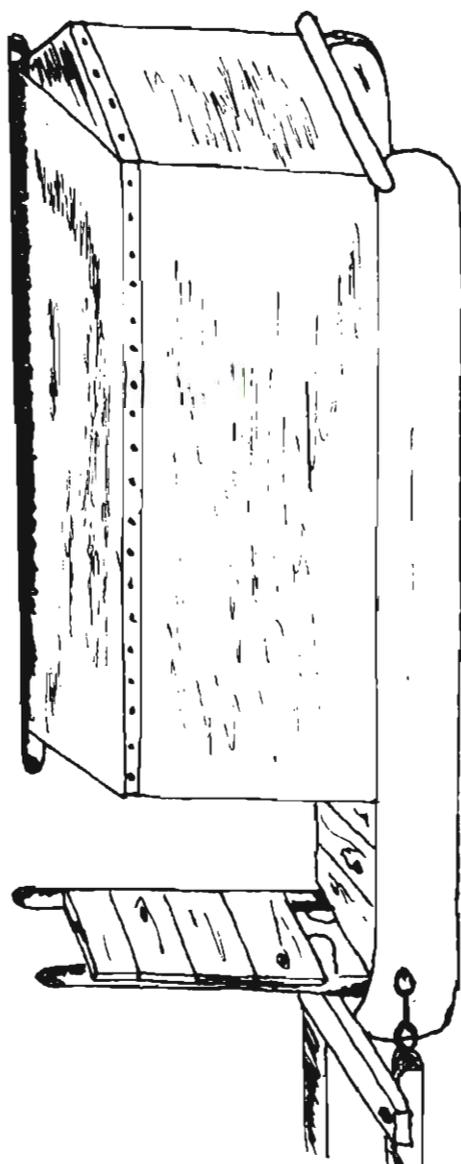


27. Grelots québécois
(6 grelots de 2 1/2 pouces sur courroie)

Les voitures d'utilité

L'hiver, à la campagne, il fallait assurer les services essentiels et souvent transporter des fardeaux. En plus des voitures de promenade, on retrouve donc différentes catégories de véhicules.

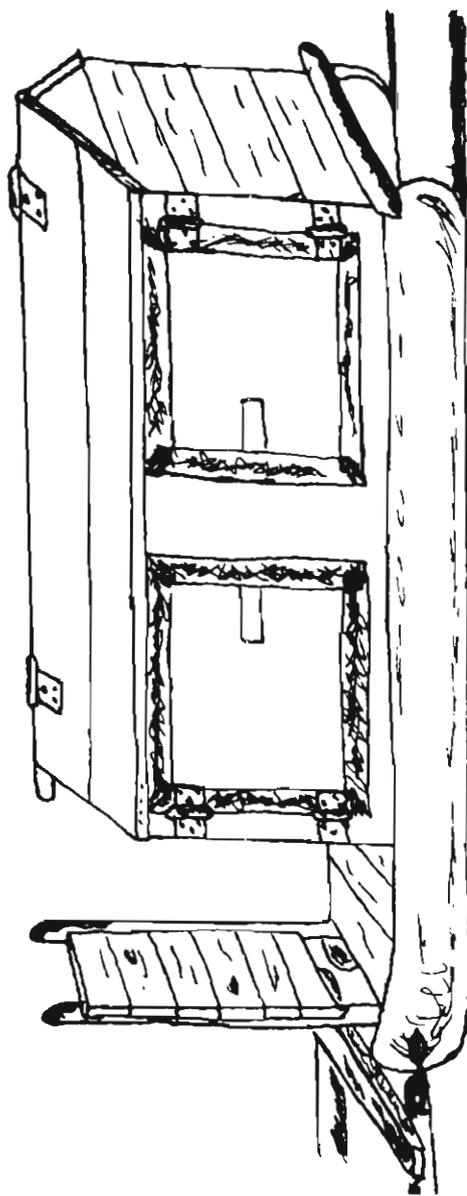
Avant le déblaiement des chemins, permettant la circulation automobile, du moins entre les tempêtes de neige, les «facteurs ruraux» d'autrefois utilisaient une petite voiture d'allure bien particulière. Comme la route est longue, de vingt à vingt-cinq milles par jour, il faut se protéger contre le froid et le vent. Le facteur se sert donc d'une petite «sleigh» à un seul siège, avec une toiture de tôle arrondie et des portes sur les côtés. Tout de même, il fait souvent très froid; c'est pourquoi, certains «facteurs» résolvent ce problème en installant près d'eux un «poêle» miniature où ils font brûler des copeaux de bois: un petit tuyau dépasse la toiture et sert de cheminée... C'est un moyen primitif, mais assez efficace pour chasser l'humidité. Il ne faut pas oublier que les «facteurs ruraux» des années trente à cinquante se font un devoir et un point d'honneur de distribuer le courrier à tous les jours, même par des températures glaciales et par des chemins parfois presque impraticables.



28. Voiture de boulanger
(dessin de Carl Morin)

Deux autres personnages, bien connus à la campagne, ce sont le boulanger et l'épicier, dont les visites sont toujours attendues par les familles. En effet, assez tôt, en beaucoup d'endroits, les gens de la campagne ont cessé de cuire leur pain pour l'acheter du boulanger; ils imitent ainsi les villageois, qui ont pris cette habitude depuis longtemps déjà. La voiture utilisée généralement par les boulangers et les épiciers est une «berline» transformée. On allonge la caisse placée sur un «double-sleigh»; les côtés ont vingt-quatre pouces, et au centre de la largeur, on place une perche de bois à une hauteur de trois pieds et demi; le tout est recouvert d'une toile disposée en forme de tente. Le pain frais repose sur des tablettes afin de conserver sa forme, tant qu'il n'est pas gelé. Le conducteur, avec coiffure et manteau de fourrure, se tient à l'avant, et reste debout, pour occuper un espace plus restreint. Il porte de grosses mitaines, qu'il garde pour transporter les brassées de pains, car les croûtes de pain gelé peuvent causer de sérieuses coupures aux doigts. Signalons une coutume assez répandue autrefois: le boulanger, s'il est généreux, donne souvent treize pains à la douzaine, ce qui est à l'avantage des familles nombreuses!

L'épicier utilise souvent une voiture semblable à celle du boulanger pour faire sa tournée bi-hebdomadaire. Il prend toujours les commandes

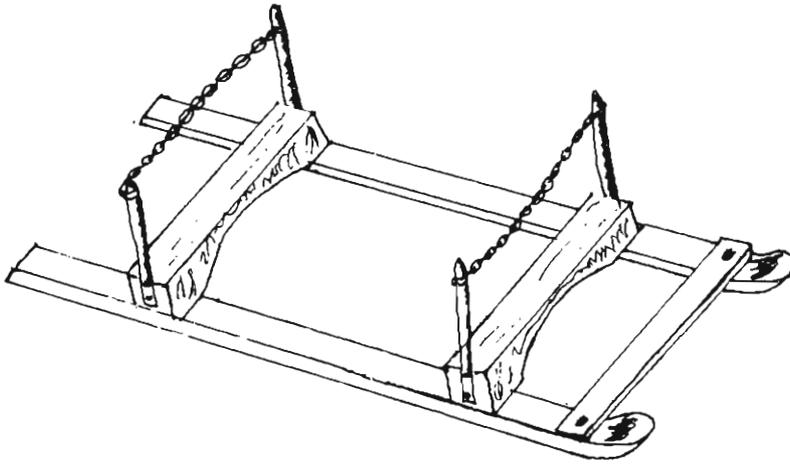


29. Voiture de laitier
(dessin de Carl Morin)

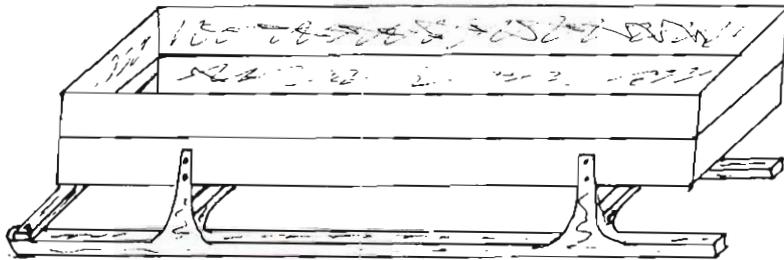
à l'avance et il livre les marchandises au cours du voyage suivant. Quant au boulanger, ses livraisons sont régulières; c'est pourquoi, il connaît le nombre de pains nécessaires pour chaque tournée. Un autre personnage bien connu se sert d'une voiture semblable, c'est le laitier, mais on ne le voit que dans les villages. En effet, un cultivateur digne de ce nom n'a pas besoin d'acheter le lait pour sa famille: il le produit sur sa ferme. À la campagne, la visite des livreurs est toujours attendue avec impatience, car c'est lui qui apporte les nouvelles, bonnes ou mauvaises, naissances ou décès... La lecture des journaux est presque un luxe pendant très longtemps et les « radios » ne viennent qu'après l'électrification rurale.

Les véhicules qui servent au transport des fardeaux portent le nom générique de voitures de travail. En plus de la célèbre « traîne à bâtons », il y a la « sleigh plate », le « bobsleigh » et le « double-sleigh » ou « sleigh-double ». Ce sont des voitures robustes et capables de supporter de lourdes charges.

La « sleigh plate » ou « grand'sleigh » est constituée par deux « patins », relevés à l'avant, de sept à huit pieds de longueur, d'une largeur de quatre ou cinq pouces et d'une épaisseur de trois pouces. Ces « patins » sont reliés entre eux par trois « traverses »; à l'avant, un solide



30. « Sleigh plate » (avec bâtons)
Dessin de Carl Morin



31. « Sleigh plate » avec boîte
Dessin de Carl Morin

madrier sert à attacher les « mémoires » ; puis, à deux pieds de l'avant, et à trois pieds de l'arrière, il y a deux grosses pièces de bois appelées les « sommiers ». Ces « traverses » ont, en dessous, une forme arquée, afin de faciliter le passage au-dessus des obstacles ; elles sont fixées aux « patins » par de grosses chevilles de fer. Au bout de chaque « sommier », on fixe verticalement un gros bâton en bois, de trois pieds de long ; ces bâtons sont reliés entre eux par une chaîne. Nous avons là la voiture traditionnelle qui servait au transport du bois. Nous connaissons l'importance du bois de sciage, pour les constructions rurales, et surtout du bois de chauffage, pour assurer le confort dans les maisons pendant nos longs hivers... Chaque cultivateur possède plusieurs « sleighs de travail » pour charroyer son bois. L'une d'elle était utilisée pour transporter le fumier qui servait d'engrais ; cette « sleigh » n'a pas de bâtons, mais on y place une plate-forme, surmontée tout le tour de panneaux de dix-huit pouces de hauteur.

Pour le transport du bois de sciage, on emploie pendant longtemps la « traîne à bâtons », mais cette voiture, tout comme la « grand'sleigh » n'est pas tellement pratique quand il faut passer entre les arbres et les souches. Le « bob-sleigh » et le « double-sleigh » viennent au secours du bûcheron, car ils permettent de tourner plus facilement dans les chemins forestiers.

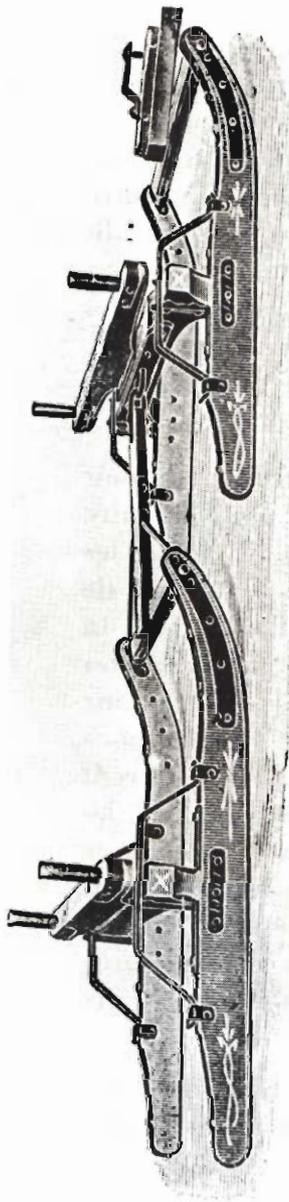


32. Transport des « billots »
cf. Aurore boréale par Rodolphe Duguay
Musée François-Pilote

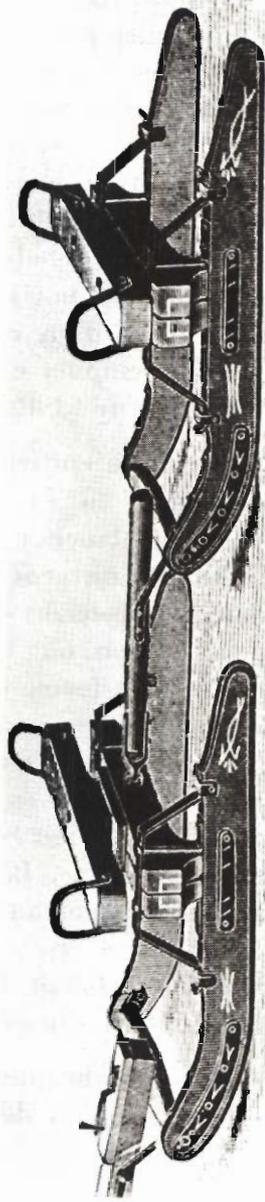
Le « bobsleigh », plutôt court, a de gros « patins » reliés par une solide « traverse » pour attacher les « mémoires », et un lourd « sommier » de bois. Un bout des billes à transporter est chargé sur le « sommier », puis on les fixe solidement avec une « chaîne à billots » ; l'autre extrémité des billes traîne dans la neige. On dit souvent un « bob », de là vient l'expression « bobber du bois », c'est-à-dire transporter les billes près d'un chemin battu et mieux tracé, pour les empiler en un tas appelé un « roll » ou « rôloué » de « billots ».

Quand le cultivateur veut charroyer son bois de sciage au « moulin à scie », pour le faire scier en planches et en madriers, il charge les billes sur un gros « double-sleigh ». Il s'agit de deux « bobsleighs » reliés l'un à l'autre par un court timon ou « pôle », et par deux chaînes croisées en forme de croix de Saint-André pour assurer l'alignement de la voiture ; en effet, sous les lourdes charges, les deux parties doivent bien se suivre, en ligne droite ou dans les détours, car il faut éviter à tout prix que la charge ne se renverse. Le transport des billes de bois se fait souvent au printemps, car beaucoup de « moulins à scie » utilisent l'eau comme force motrice : il fallait donc attendre la crue des eaux à la fonte des neiges.

Afin de fabriquer des voitures solides et durables, on se sert de bois dur et résistant comme



33. « Double-sleigh » de ferme

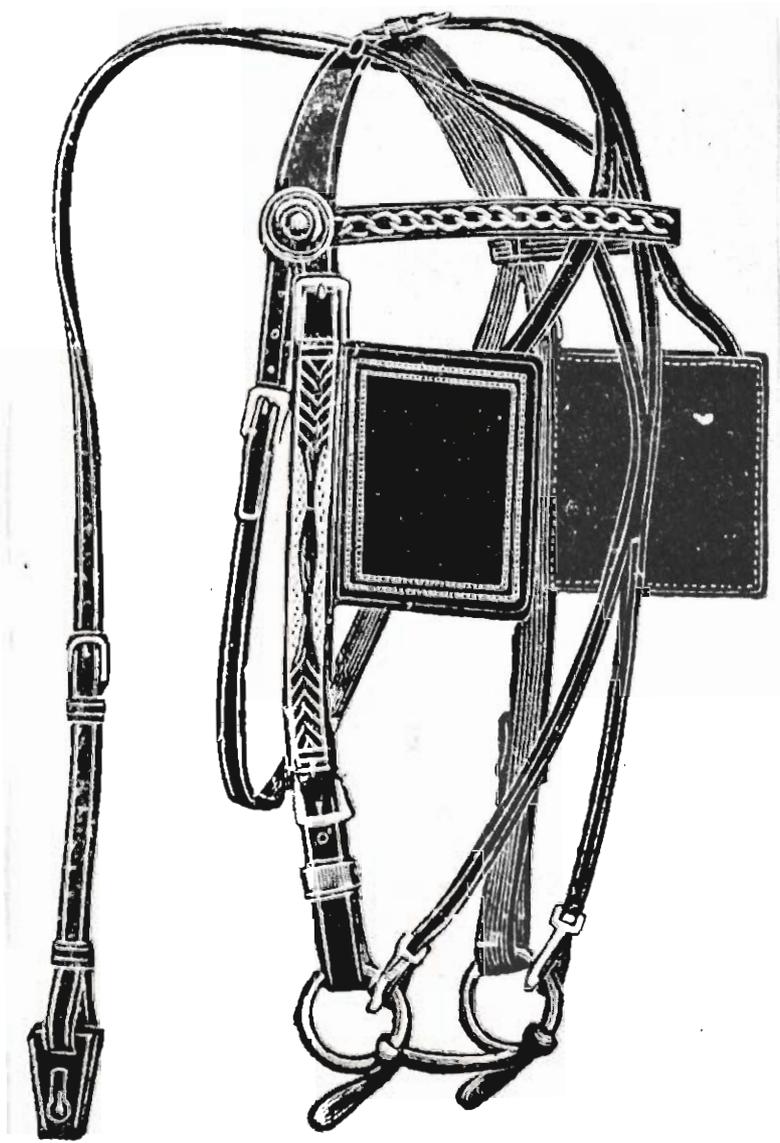


34. « Double-sleigh » de chantier

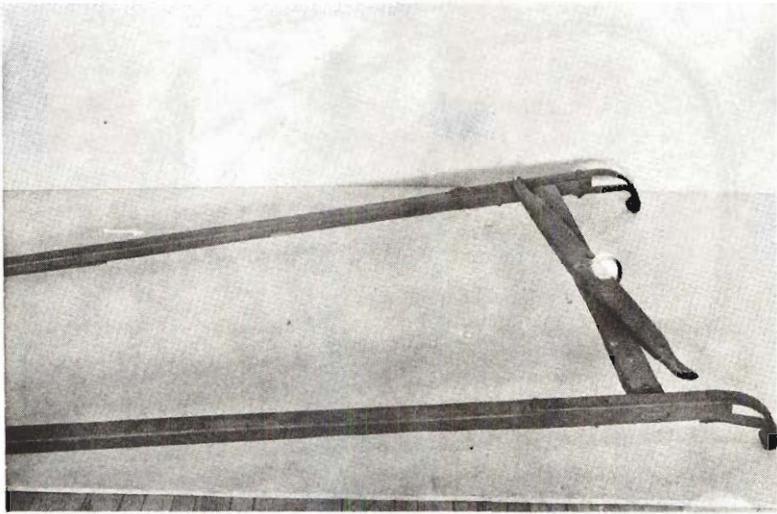
l'érable, le « merisier » (bouleau jaune), l'orme, le frêne etc. Pour protéger les « patins » contre l'usure, on ajoutait, en dessous, une lame de fer, la « lisse » ; il y avait donc des « sleighs lissés » ou non, suivant l'usage qu'on en faisait sur les routes ou dans la forêt. Autrefois, il n'était pas rare de voir un cultivateur transportant son bois avec deux ou trois voitures : il conduisait le premier cheval et les autres suivaient docilement.



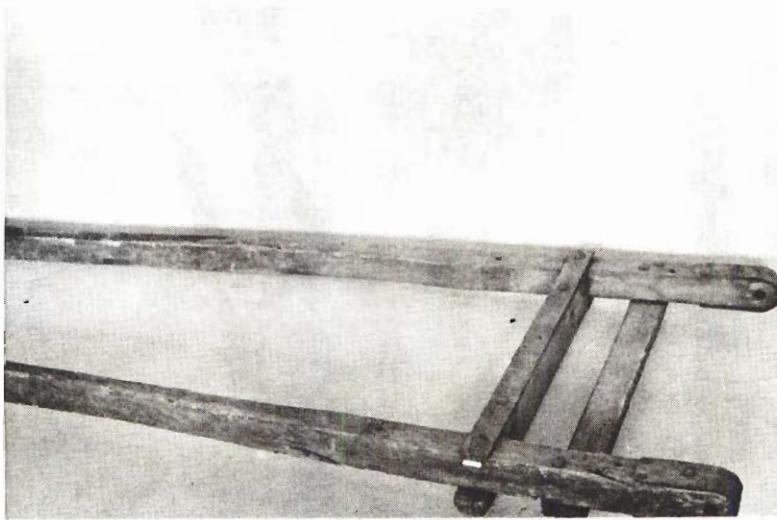
35. « Roloué de billots »
cf. Scène de chantier par Rodolphe Duguay
Musée François-Pilote



36. Bride pour attelage de promenade



37. « Mémoires de Berline »
Musée François-Pilote



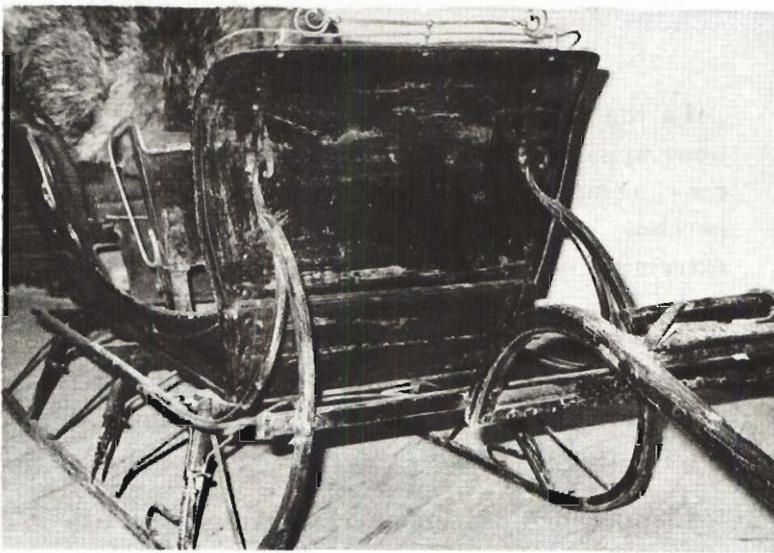
38. Grosses « mémoires » de travail
Musée François-Pilote

Les « mémoires »

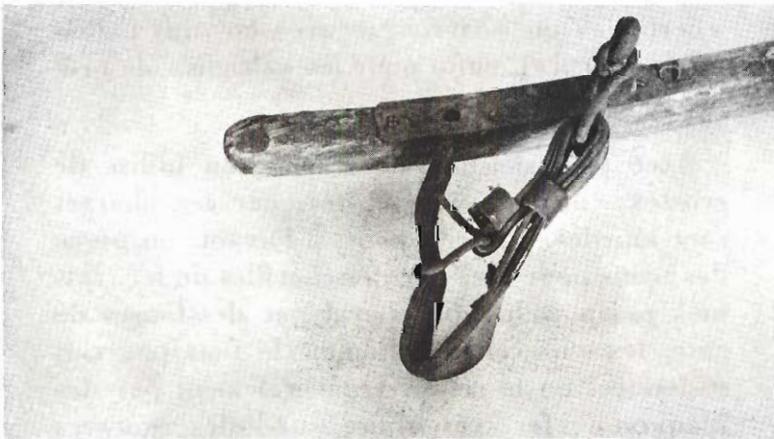
La limonière ou brancard d'une voiture, que nous appelons au Québec une paire de « mémoires », comporte deux longues pièces de bois ou perches ; elles sont reliées entre elles, à une extrémité, par une « traverse » à laquelle se rattache une voiture à traction animale. Quand on veut atteler deux chevaux, l'avant-train se compose d'une seule pièce de bois, appelée le timon ou « pôle » et les chevaux sont placés de chaque côté du timon.

L'apparence des limonnières varie selon l'usage, mais l'habileté plus ou moins grande des artisans y est pour beaucoup. Tout de même, on peut rencontrer plusieurs modèles de « mémoires » : pour les « sleighs » de travail, pour les « berlines » ou « carrioles » avec ou sans palonnier (« bacul »), enfin pour les « sleighs » de promenade.

Avec les « sleighs » de travail, on utilise de grosses « mémoires » robustes, car les charges sont lourdes. Près du bout, à l'avant, on perce des trous pour recevoir des chevilles de fer, rattachées au collier du cheval par des longes de cuir, les « bracelets ». Comme le bois pourrait se fendre, on le renforce généralement par des plaques de fer. On utilise aussi des équerres



39. « Mémoires » décentrées
Musée François-Pilote

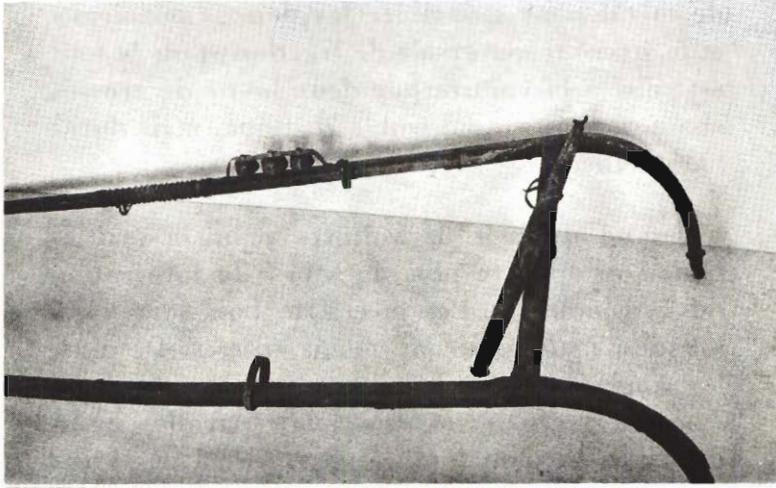


40. « Bracelet » et « Cheville »
Musée François-Pilote

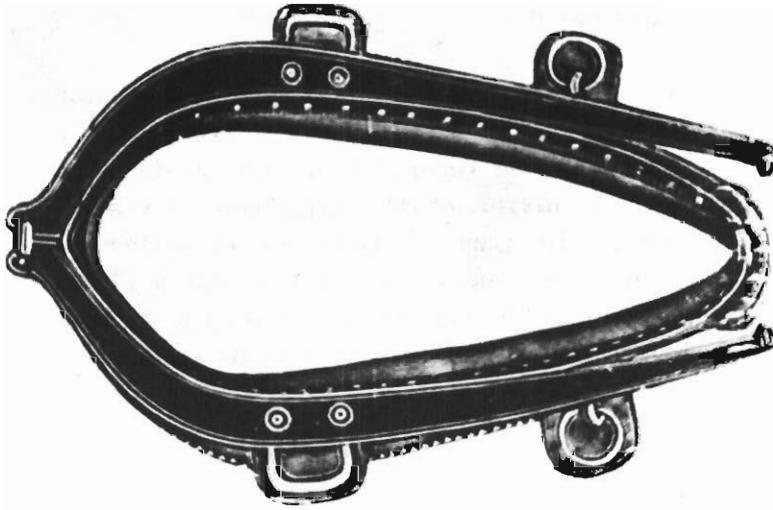
de métal pour assembler les deux « mémoires » et la barre transversale de traction ; puis le tout est relié à la voiture par deux bouts de grosses chaînes. C'est un ensemble rustique, mais durable et efficace.

Quand il s'agit de voitures pour la promenade, on apporte plus de soin à la fabrication des « mémoires ». Les pièces de bois sont aussi longues, mais beaucoup moins grosses. De plus, les « mémoires » sont fixées aux « patins » de la « berline » ou de la « carriole » par des organes ; c'est pourquoi, les gens disent des « mémoires à arganeaux ». Pour assurer la traction, on peut se servir de chevilles de fer, comme dans le cas des « sleighs » de travail, mais on emploie plus souvent les traits. Il faut alors attacher les traits à un palonnier, que nous appelons le « bacul ».

Les « sleighs » de promenade ont des « mémoires » plus élégantes et fabriquées avec soin. Le bout arrondi est recouvert de cuir ou de métal (laiton ou cuivre), et de chaque côté, il y a des sonnettes. La partie arrière est recourbée de sorte que les « mémoires » se trouvent à l'horizontale quand le cheval est attelé. En certains cas, une baguette de fer permet de centrer les « mémoires » vis-à-vis du « patin » gauche : ceci est nécessaire quand le chemin est tracé pour les attelages à deux chevaux ; s'il n'y a qu'un

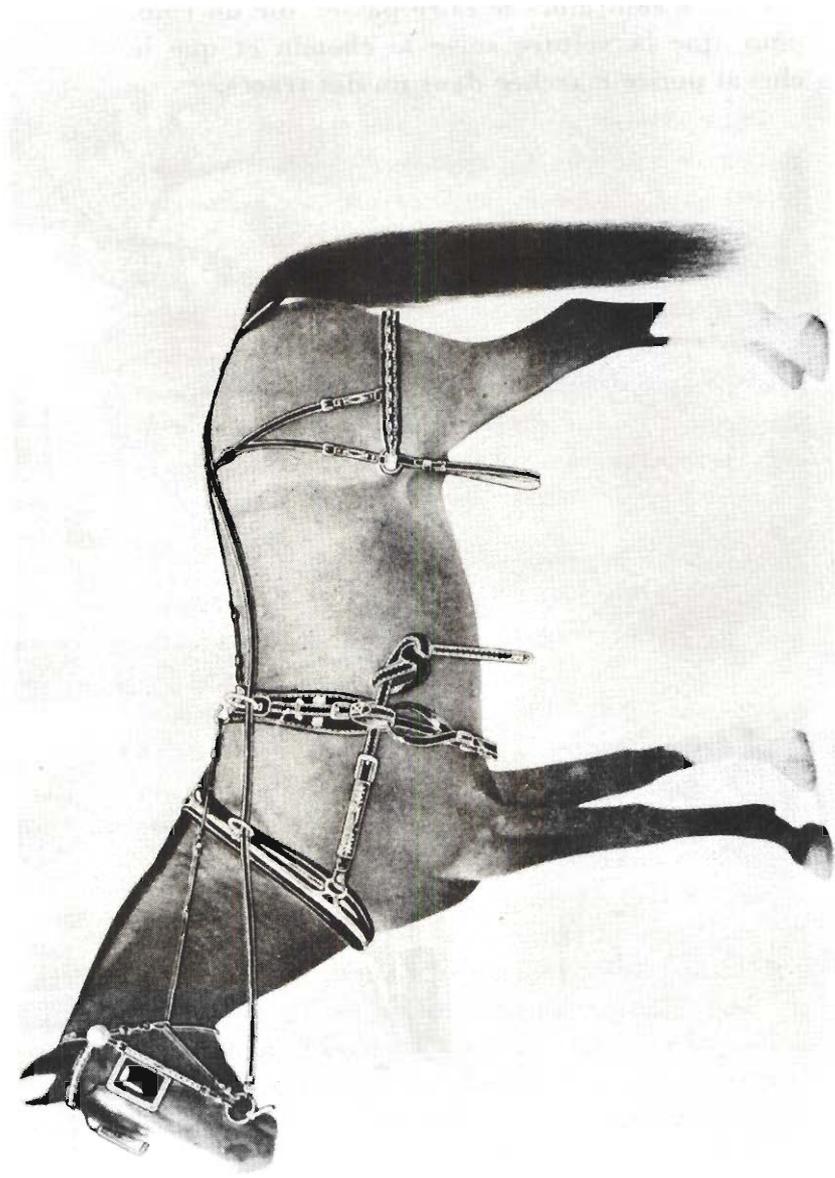


41. « Ménoires » de « Sleigh »
Musée François-Pilote



42. Collier canadien

cheval, il faut alors le faire passer sur un côté, pour que la voiture suive le chemin et que le cheval puisse marcher dans un des tracés.

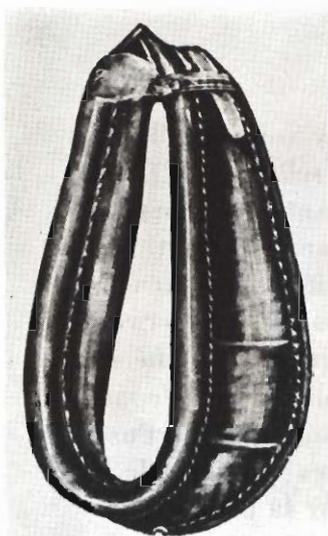


43. Harnais léger de promenade

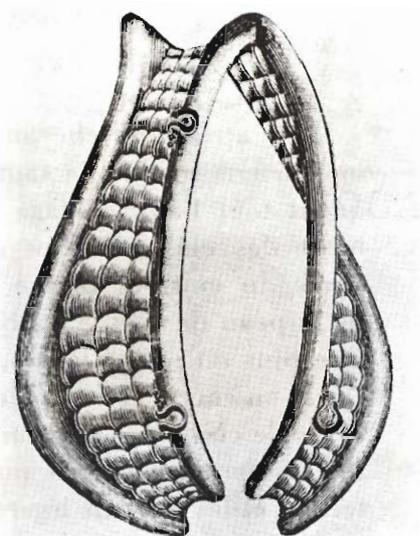
Les harnais

Pour atteler les chevaux aux voitures, il faut un harnais solide. Ce sont les selliers qui fabriquent tout l'appareillage servant au harnachement des chevaux. Ces artisans utilisent toujours du cuir de bonne qualité, généralement de la peau de bœuf; les bandes de cuir peuvent être plus ou moins larges, et quand c'est nécessaire, on coud ensemble deux ou plusieurs épaisseurs de cuir. En effet, on distingue, selon l'usage, les harnais lourds pour les travaux de la ferme, et les harnais légers pour la promenade.

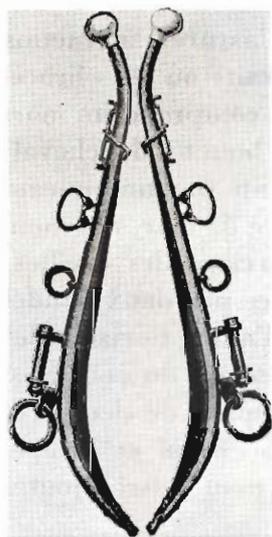
Avant de décrire ces deux genres de harnais, voyons quelques détails sur les différentes parties des harnais: la bride, le collier, la bricole, la sellette et l'avaloire; pour assurer la traction de la voiture, on utilise les traits ou les « bracelets » avec chevilles. La bride comprend un mors en fer, qui se place dans la bouche du cheval; il se termine à chaque extrémité par un anneau, auquel est attachée une lanière de cuir, qui monte sur la tête et passe en arrière des oreilles; cette lanière est tenue en place par deux bandes frontales, l'une verticale et l'autre horizontale; une autre lanière passe en dessous du cou, c'est la « gorgette ». Le tout se complète de deux œillères protégeant les yeux du cheval et l'empêchant de voir de côté. On peut aussi ajouter



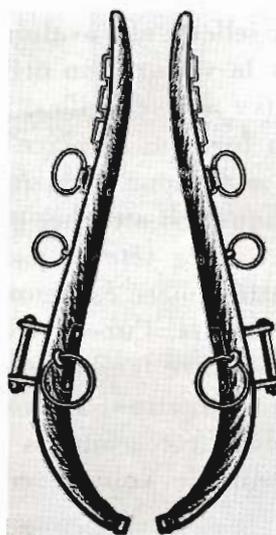
44. Bourrure de collier
lacée à la main



45. Faux collier
en feutre



46. Attelles d'acier
avec « pommeaux »



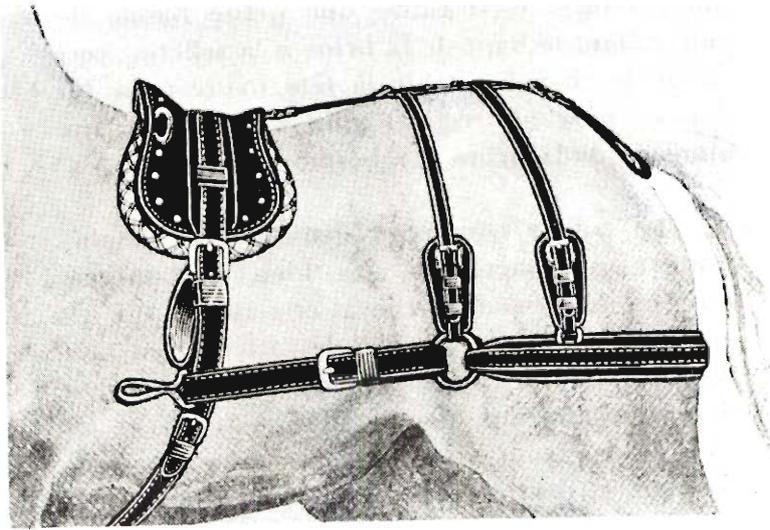
47. Attelles en bois

une « rêne », c'est-à-dire une petite bande de cuir reliant le haut de la bride à la sellette: ceci oblige le cheval à tenir la tête haute pour lui donner fière allure. Les guides sont fixés aux anneaux de la bride et reliés au mors.

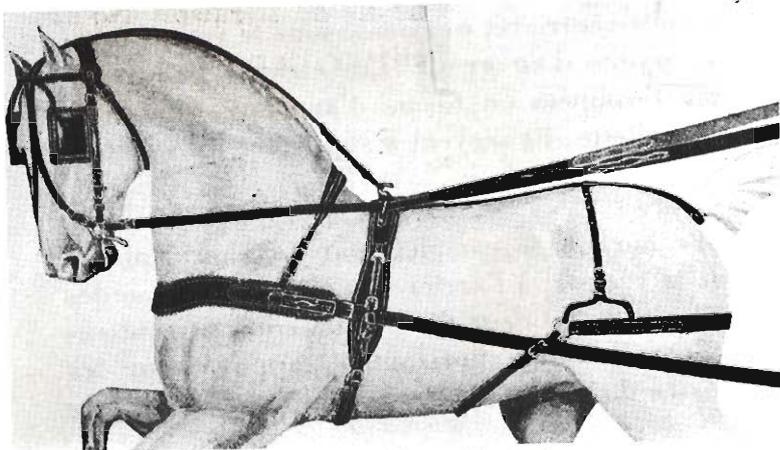
Le collier comprend deux parties importantes: une partie en cuir bien rembourrée, qui entoure le cou du cheval et s'appuie sur ses épaules, et l'autre, appelée les attelles, en bois renforcé par des lames d'acier auxquelles sont fixés des anneaux de métal. Les traits et les « bracelets » sont attachés à ces anneaux et ils permettent de tirer la voiture. Les attelles sont reliées en haut par des « serres » ou petites courroies de cuir.

Sur le dos du cheval, à l'avant, on installe la sellette, plus ou moins large, selon les travaux à exécuter. Elle est tenue en place par la sangle ou sous-ventrière, qui passe sous le ventre, près des pattes d'en avant. Les étriers, bandes de cuir terminées en forme d'anneaux, sont fixés à la sellette; ils servent à supporter les « ménottes ».

Le harnais se complète par l'avaloire, placée sur la croupe, à l'arrière du cheval. Des bandes de cuir descendent de chaque côté, et soutiennent une bande horizontale, appuyée sur les cuisses du cheval; cette dernière se prolonge de



48. « Sellette » et avaloire

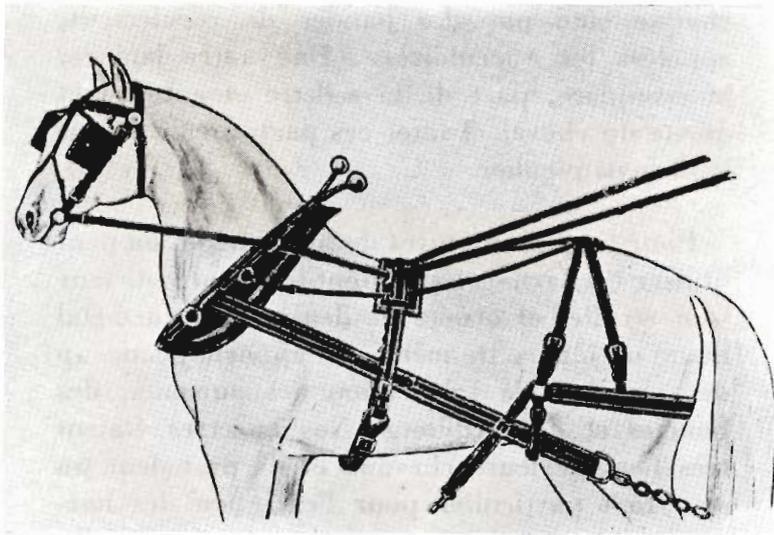


49. Harnais léger à bricole

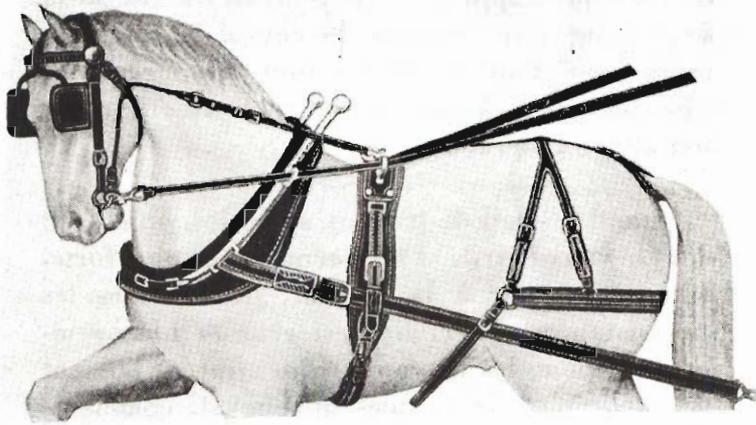
chaque côté par des bandes de reculement, appelées les « acculoires ». Une autre lanière, la croupière, part de la sellette et entoure la queue du cheval. Toutes ces parties constituent le harnais régulier.

Pour tirer les voitures de promenade, on peut utiliser un harnais léger, dont les bandes de cuir sont étroites et ornées de décorations en métal blanc ou jaune. De même, on apporte beaucoup de soin dans la fabrication des anneaux, des boucles et des ardillons. Nos ancêtres étaient très fiers de leurs chevaux et ils prenaient un soin tout particulier pour l'entretien des harnais ; c'est pourquoi, toutes les parties métalliques devaient être brillantes et on assouplit le cuir en le frottant avec de l'huile. Pour alléger encore plus l'apparence du harnais, le collier est parfois remplacé par la bricole, une large bande de cuir qui s'appuie sur le poitrail du cheval et se prolonge par les traits. Le cheval est une bête magnifique dont les formes sont très élégantes ; c'est pourquoi, le harnais doit mettre en valeur son allure générale.

Quand il s'agit de travaux agricoles, on choisit des chevaux lourds et les harnais sont plus forts, afin de résister à la tension, dans toutes les circonstances. Le collier est gros et bien rembourré, pour les travaux ardu, qui ne laissent pas de répit aux épaules du cheval, comme le



50. Harnais demi-lourd

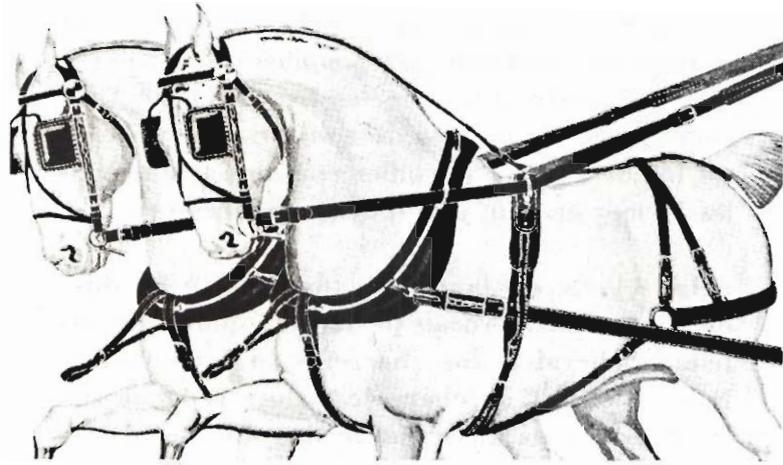


51. Harnais lourd de livraison

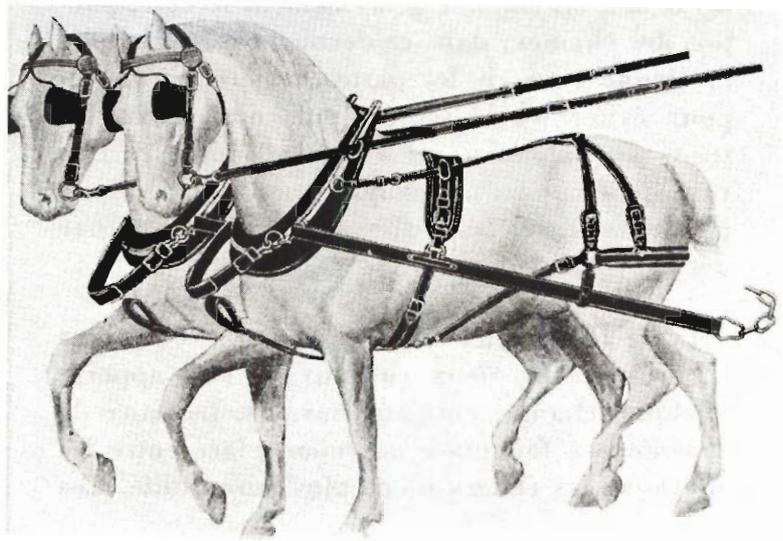
labourage; on ajoute, sous le collier, un épais morceau de feutre. Les attelles se terminent souvent en haut par des pommeaux de cuivre; aux deux extrémités, on les fixe solidement au collier par des bandes de cuir, les « serres ». Il est important que le collier épouse parfaitement les formes du cou, afin d'éviter les blessures.

La sellette est large et s'adapte bien au dos: on ajoute un morceau de feutre, quand on attelle le cheval à une charrette ou à un tombereau. En effet, la charge est alors répartie sur les roues, mais aussi sur le dos du cheval; les étriers doivent être eux aussi très résistants. L'avaloire est constituée de larges bandes de cuir cousues ensemble et on utilise aussi les bandes de reculement ou « acculoires ». Pour les traits, on emploie généralement le cuir, parfois des chaînes; dans ce dernier cas, on habille la chaîne vis-à-vis les pattes arrière du cheval pour éviter les blessures, puis on attache les traits au palonnier ou « bacul ». Pour les travaux journaliers, on remplace souvent les traits par les « bracelets » reliés aux « mémoires » par des chevilles de fer.

Les gros travaux dans les champs requièrent la présence de deux chevaux et l'on apporte quelques changements aux harnais. La paire de « mémoires » fait place au timon placé entre les chevaux: les étriers n'ont plus leur utilité. Les

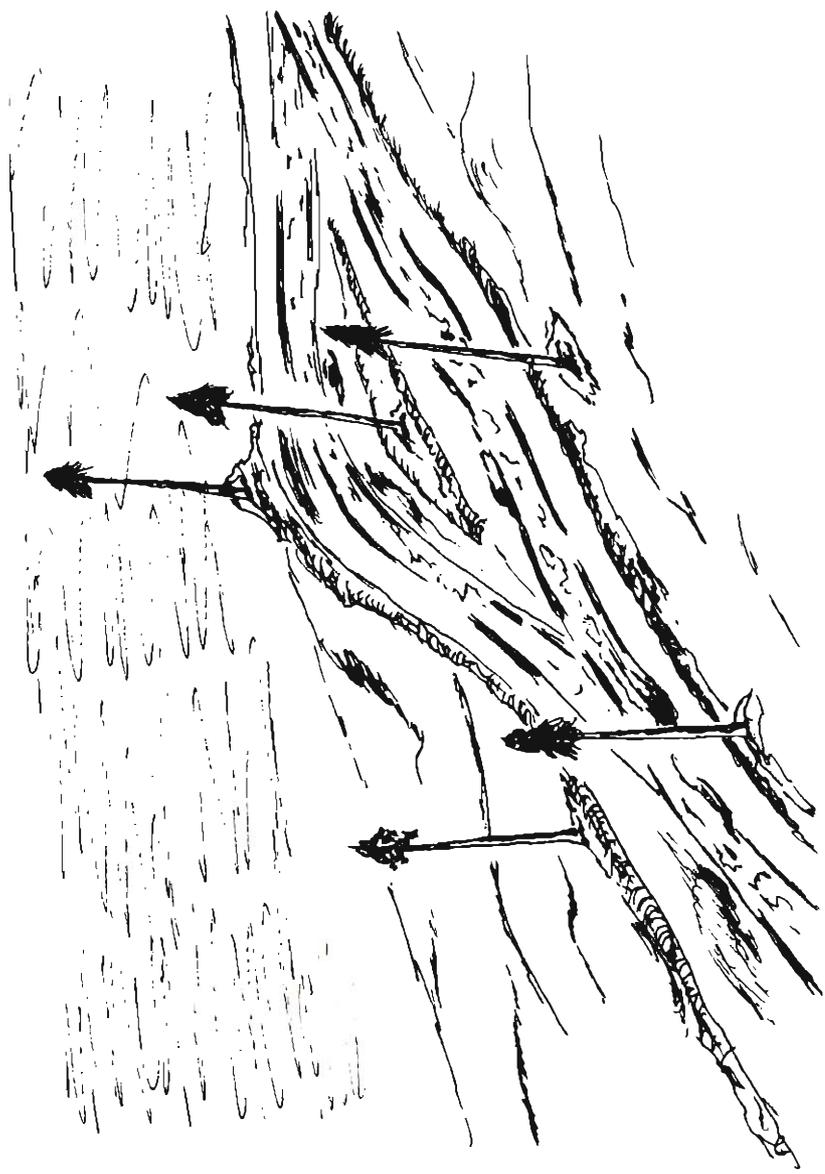


52. Harnais double de «Surrey»



53. Harnais double à «martingale»

« acculoires » se rejoignent sous le ventre, pour passer entre les pattes, sous le poitrail, et rejoindre une bande de cuir attachée au collier : c'est la martingale, reliée au collier, qui supporte l'avant du timon, auquel est attachée une « traverse » appelée le « nikiouke », de l'anglais « neck-yoke ». Pour diriger les chevaux, chaque guide se dédouble sur le dos avant de rejoindre les deux côtés du mors de la bride. Assez souvent, on utilise des guides simples de chaque côté : il faut alors réunir les deux brides par une petite chaîne, « l'entre-deux ». L'ensemble forme le harnais double qui sert à atteler une paire de chevaux, que nos gens appellent un « team » ou un « span ».



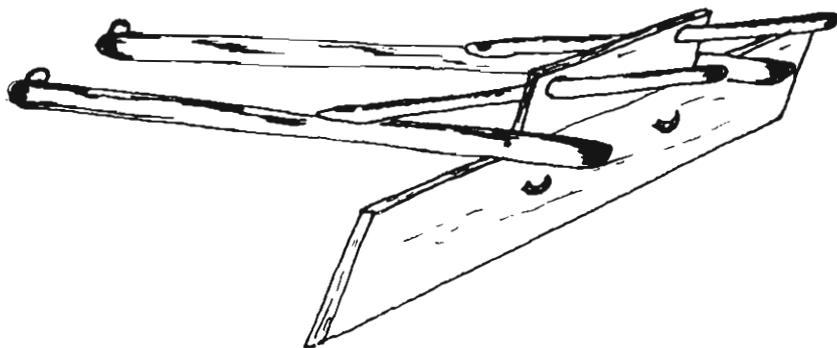
54. Chemin avec «rencontre» et balises
Dessin de Carl Morin

Les chemins d'hiver

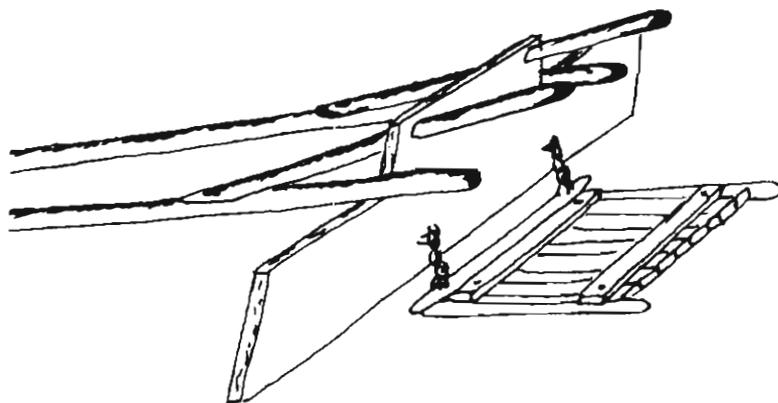
À la campagne, autrefois, l'entretien des chemins d'hiver posait divers problèmes ; c'est pourquoi, il s'est établi, petit à petit, un certain nombre de coutumes et de règlements pour éviter les litiges. Chaque cultivateur avait la charge d'entretenir tout le chemin qui passe vis-à-vis de sa ferme : c'est sa « part » de chemin.

Le travail commence à l'automne, dès les premières tempêtes. La loi oblige les propriétaires à baliser, c'est-à-dire à poser des balises, à chaque cent pieds environ, et des deux côtés du chemin ; de plus, il faut ménager des « rencontres », à gauche et à droite, en alternant, à chaque deux arpents ou moins, selon les besoins. Comme balises, on utilise des petits arbres d'environ dix pieds de long, sapins, épinettes ou parfois des feuillus ; on enlève les branches pour ne garder que les rameaux supérieurs formant une touffe ou un « bouquet » : c'est plus visible pendant les tempêtes. Quand il n'y a pas assez de neige, on la ramasse en petites buttes dans lesquelles on pique les balises. C'est le premier travail à accomplir en automne.

Tout au cours de l'hiver, le chemin doit être gardé en bon état. Le cultivateur se sert d'une « gratte à neige » tirée par un cheval ; cet ins-



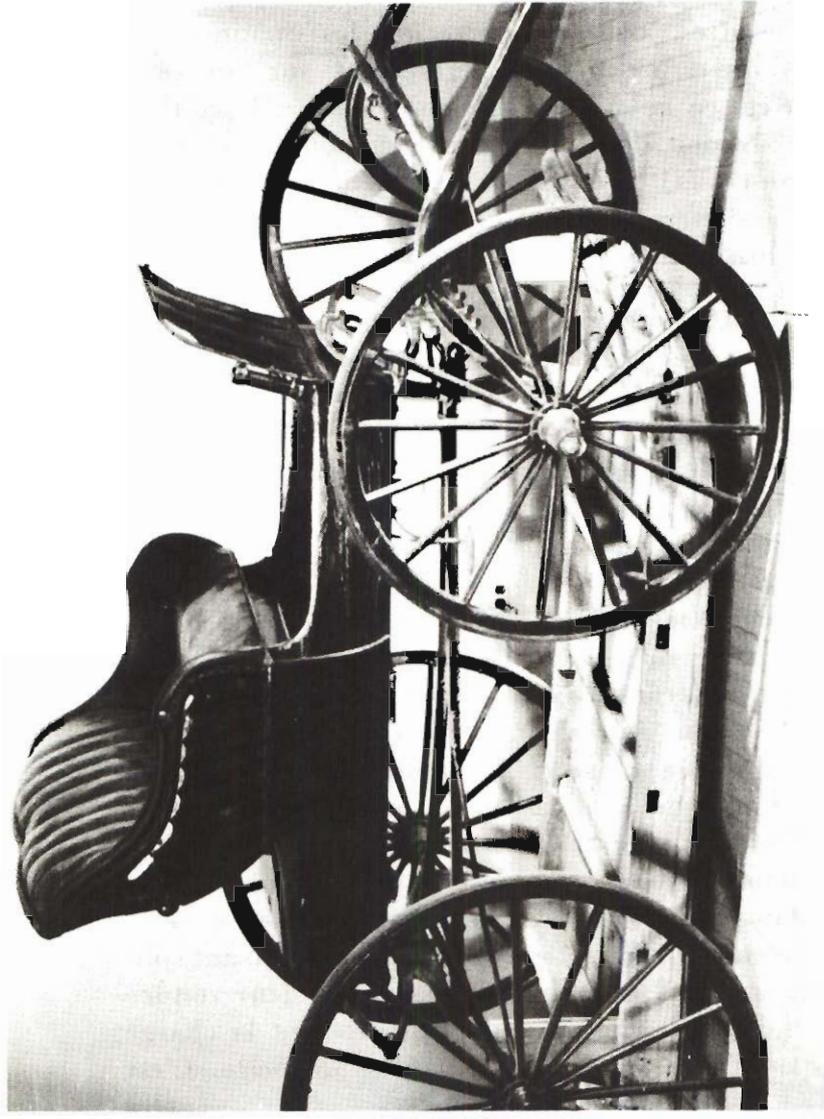
55. « Gratte à neige »
Dessin de Carl Morin



56. « Gratte à neige » avec traîneau
Dessin de Carl Morin

trument permet d'atténuer les trous, les «chaos» et de corriger les «pentes». En effet, quand la neige est molle, il arrive que les «patins» des voitures s'enfoncent légèrement sur un côté, c'est ce qu'on appelle une «pente»; le cultivateur doit donc «gratter» son bout de chemin, afin d'éviter que les voitures ne viennent à se renverser. Ce travail se continue pendant tout l'hiver.

Au printemps, une autre tâche assez ardue reste à accomplir: c'est la préparation des chemins pour le passage des voitures d'été. Comme on le sait, la neige ne fond pas également et les congères ou «bancs» de neige créent des obstacles qui retardent l'ouverture des chemins à la circulation sur roues. Quand le temps favorable est arrivé, les usagers réguliers de la route, comme le boulanger et l'épicier, avertissent les propriétaires de fermes que la semaine suivante ils viendront avec leurs voitures d'été. Chacun doit donc faire le nécessaire pour «couper les bancs de neige», et rendre carrossable sa «part» de chemin. On fait parfois des corvées. Quant aux «facteurs ruraux», qui circulent à tous les jours avec des voitures légères, il leur faut user d'astuce, car l'état des routes varie beaucoup. Ils règlent ce problème en fixant solidement, à six pouces de terre, sous leur voiture d'été, des «patins» qui supporteront la charge en traversant sur les «bancs» de neige. C'est



57. « Concord » pour le printemps (« facteur rural »)
Musée François-Pilote

un moyen astucieux qu'ils emploient pendant quelques jours,

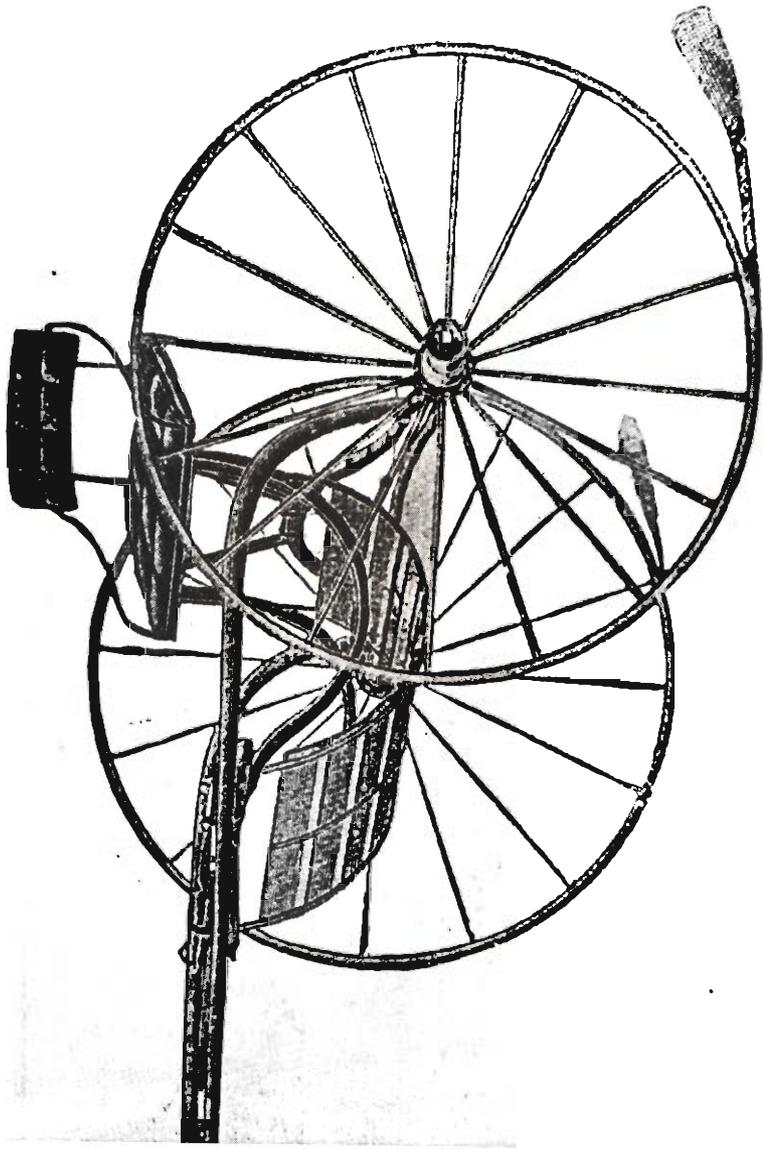
Nos ancêtres ont appris à vivre avec leur hiver, mais n'oublions pas que cela ne s'est pas fait sans peine. Avant l'avènement du chemin de fer, on transportait de lourdes charges sur de longues distances. Par exemple, une fabrique de carton s'était établie à Portneuf; en hiver, il fallait transporter le produit fini jusqu'à Montréal, à plus de cent milles, et le voyage se faisait en six jours: c'était dur pour les chevaux et... pour les hommes. Un bon nombre de voyageurs trop osés ont sans doute payé de leur vie leur imprudence. L'exemple le plus célèbre, c'est cette troupe de théâtre qui, en mille huit cent huit, sous la direction de M. Pigmore, quitte Montréal pour Québec. On ne les a jamais revus: il est probable, qu'en un endroit où la route longe le fleuve Saint-Laurent, les conducteurs aveuglés par la «poudrerie» ont dirigé leurs chevaux vers le fleuve... On pourrait se dire: «pourquoi prendre des risques à travers les tempêtes?» La situation n'a guère changé et nous n'avons qu'à penser aux nombreux automobilistes qui se font encore attraper de nos jours.



58. Chemin avec « chaos »
Dessin de Carl Morin



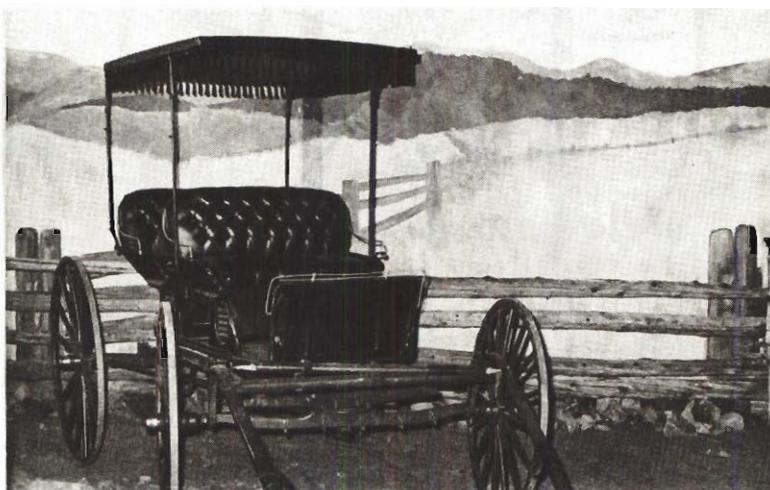
59. Chemin avec « chaos » et « pente »
Dessin de Carl Morin



60. Charrette de route



61. «Jumpseat» à toiture repliable
Musée François-Pilote



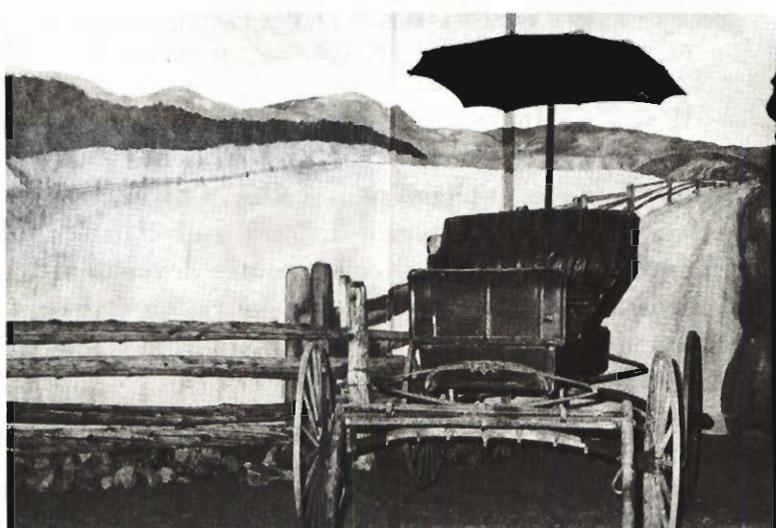
62. «Surrey» de famille
Musée François-Pilote

● VOITURES D'ÉTÉ

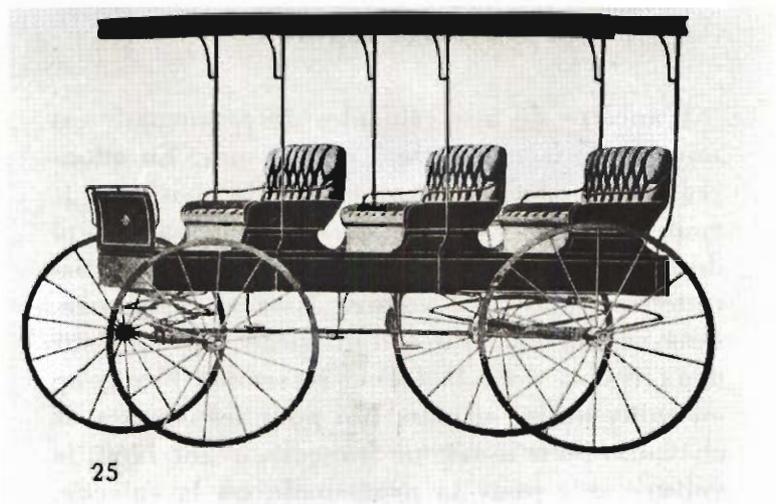
Il y a quelques décennies, quand arrivait le printemps, les cultivateurs préparaient leurs voitures d'été et remisaient celles d'hiver. En effet, peu à peu, la neige disparaissait sous les chauds rayons du soleil et les routes devenaient carrossables. Pendant quelques jours, on s'abstenait de voyager, car les chemins de terre mal drainés se couvraient d'ornières et l'eau s'écoulait lentement. Après cette période difficile, les routes deviennent praticables et la vie reprend son cours normal. C'est alors qu'on peut voir défilier les voitures d'été, tant pour la promenade que pour les travaux.

● *Voitures légères*

L'ancêtre de nos véhicules de promenade est sans doute la charrette à deux roues. En allongeant les « mémoires », on obtient la charrette de route, appelée « cabarouet », tiré probablement du mot cabriolet ; les gens disaient un « cabarouette ». C'est une voiture assez rudimentaire, sans caisse, constituée d'un siège reposant sur deux roues, dont la forme ressemble beaucoup au sulky utilisé aujourd'hui pour les courses de chevaux. Sous le régime français, avant 1760, la voiture chic pour la promenade est la calèche,



63. « Concord » avec parasol
Musée François-Pilote



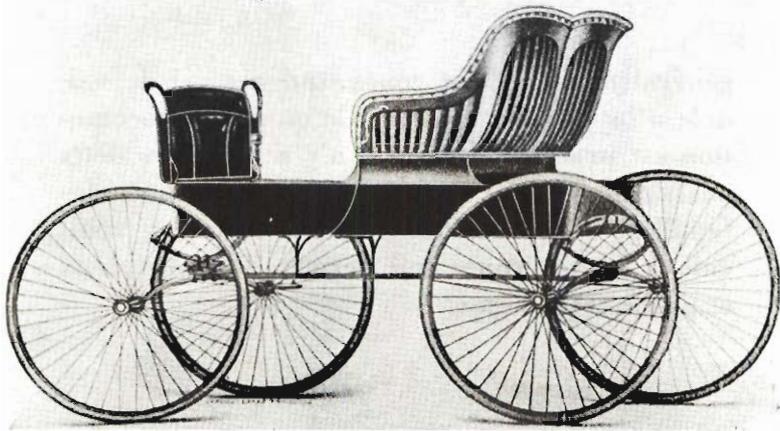
64. « Democrat » à trois sièges
(avec couverture)

généralement à deux roues, qui a servi de modèle à la carriole d'hiver. Ce moyen de locomotion est pratique, quand il n'y a qu'un ou deux passagers, mais il faut assurer le transport des familles. On passe alors naturellement au véhicule à quatre roues qui permet d'utiliser deux et même trois sièges.

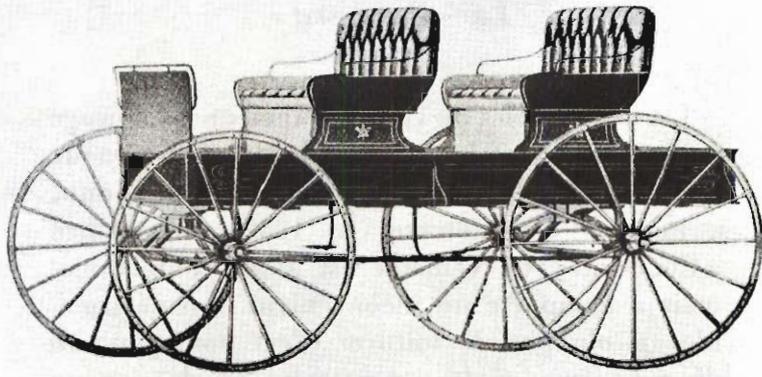
Le « Concord »

Un des modèles de voitures anciennes en usage au Québec, c'est le « Concord ». Le gouverneur Lord Durham, l'auteur du rapport bien connu, a importé d'Angleterre, en 1838, son propre « Concord ». Ce véhicule est assez confortable, mais il comporte un inconvénient non négligeable: il n'a pas de toiture. C'est pourquoi, au dix-neuvième siècle, on attache au dossier un grand parapluie en toile écrue, qui protégeait de la pluie ou du soleil; par beau temps, on le replie.

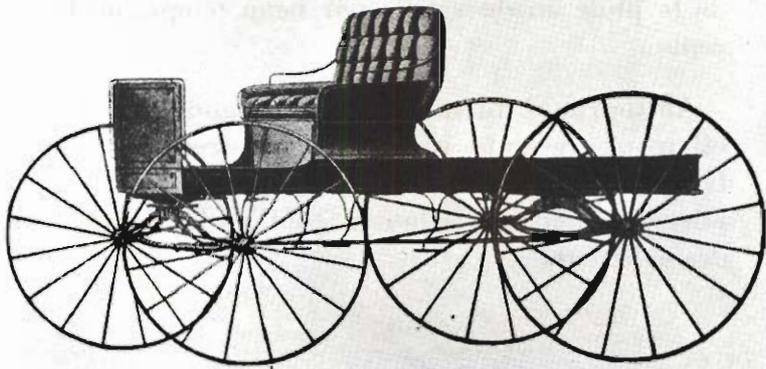
Au tournant du siècle, les marchands peuvent offrir une grande variété de voitures, car les fabricants rivalisent d'ingéniosité pour multiplier les modèles, selon le goût et les besoins des acheteurs.



65. « Runabout » avec roues à rais de broche



66. « Democrat » à deux sièges



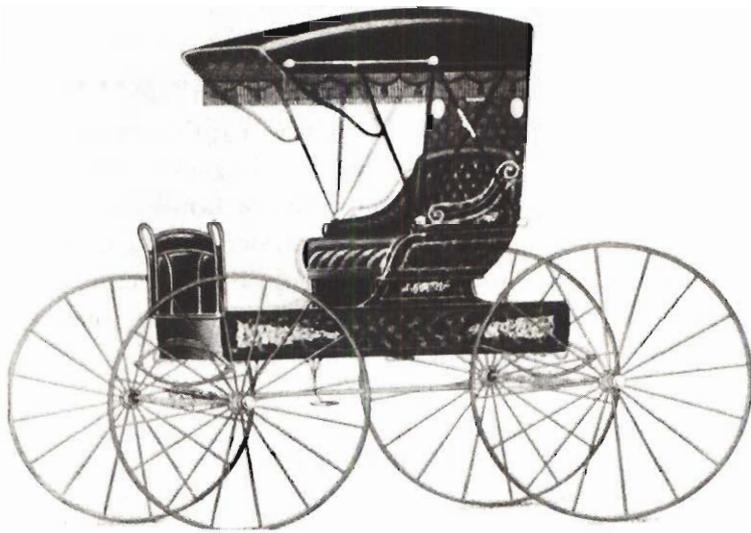
67. « Democrat » à un siège

Le «Democrat»

Le «Democrat» est avant tout un véhicule simple et utilitaire; quand il n'y a qu'un siège, l'arrière peut servir pour les bagages. Plus souvent, on l'utilise comme voiture familiale; il comporte alors deux ou même trois sièges. Une grande toiture plate repose sur des poteaux; ainsi, on peut l'enlever facilement afin de profiter du soleil pendant les beaux jours de l'été.

Le «Runabout»

D'autres voitures ont des formes plus recherchées et un fini luxueux. Tels sont le «Runabout» et le «Boghei». Le mot «Runabout» est devenu synonyme de sport, puisqu'on l'appliqua, dans la suite, aux automobiles décapotables des années trente. Le «Runabout» de luxe se présente comme un véritable bijou. Les roues ont des rais en broche et un petit pneu rond en caoutchouc remplace le bandage d'acier. La caisse repose sur deux séries de ressorts à lames, de forme elliptique. Le siège est particulièrement soigné; la publicité le présente comme un «siège-auto» ondulé; il est bien rembourré et recouvert de cuir capitonné. La finition est soignée, puisque le tablier imperméable est en mohair et le tapis en caoutchouc; même les cache-écrous sont



68. « Boghei » richement décoré

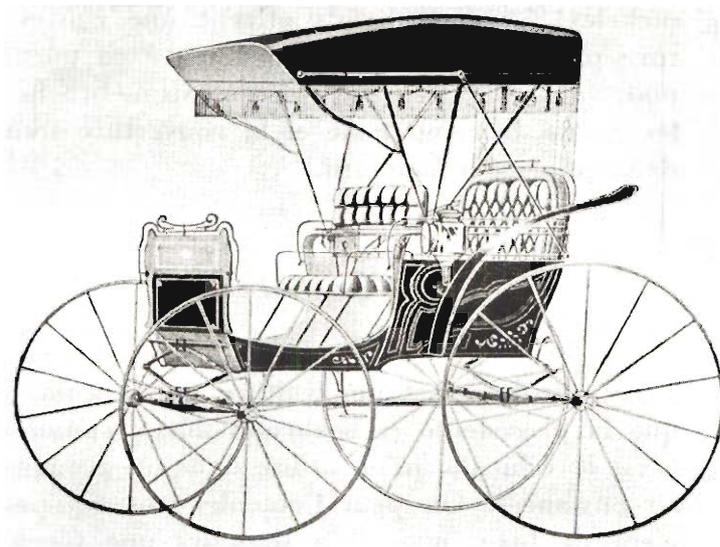


69. « Boghei » à pneus « Rubbertaille »
Musée François-Pilote

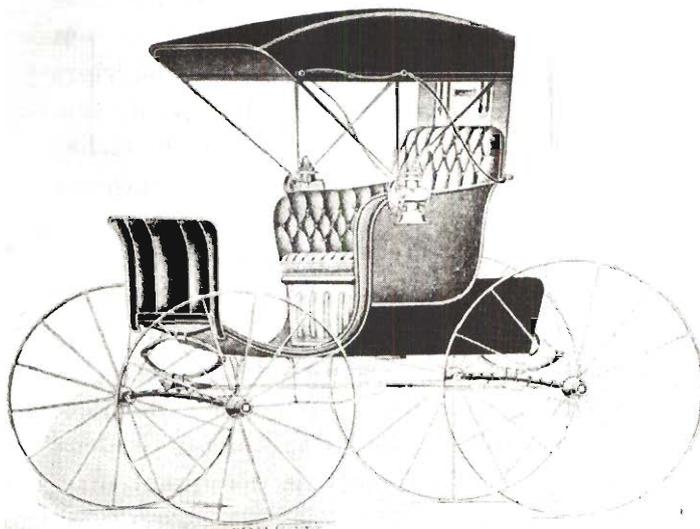
nickelés! Les marchands offrent une couverture pliante, avec une petite fenêtre en mica, pour voir à l'arrière. Les roues à rais de broche, les pneus de caoutchouc et la couverture sont de l'équipement facultatif.

Le «Boghei»

Le «Boghei» est une voiture plus régulière que la précédente et beaucoup mieux connue. C'est le véhicule qu'on utilise dans les grandes circonstances. On peut l'obtenir sans équipement de luxe, mais il a toujours une forme élégante. Habituellement, les jantes des roues sont entourées d'un petit pneu. C'est pourquoi, les gens disent un «rubbertaille», de l'anglais «rubber tight», c'est-à-dire pneu serré; le mot «tight» est souvent employé par nos ouvriers qui le prononcent «taille», dans le sens de serré. Les modèles de luxe comportent de riches coloris, avec des décorations spéciales dans la peinture. Le siège à ressorts est recouvert de cuir «Morocco» espagnol et il est bien rembourré; des barres nickelées ajoutent à la beauté du siège. On fabrique le pare-boue en cuir, et la couverture, redoublée avec du velours rouge, est entourée de larges franges; comme dernière coquetterie, la toile arrière s'agrémente de deux petits miroirs: les fabricants ne manquent sûre-



70. « Mikado »
(siège avant escamotable)



71. « Stanhope » (toiture repliable)

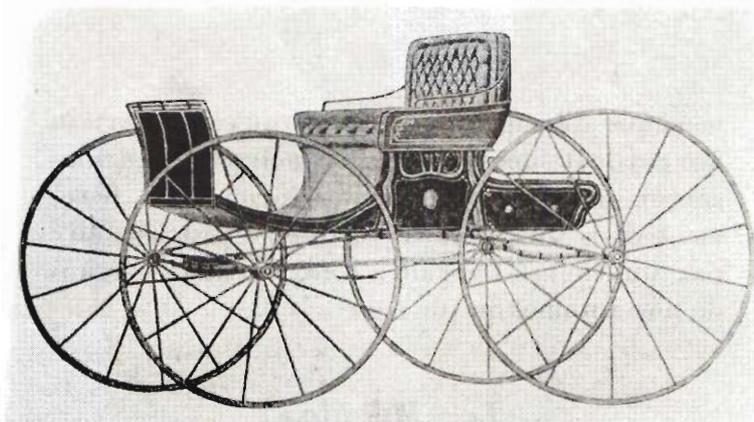
ment pas d'imagination ! Les ruraux d'un certain âge gardent sans doute en mémoire l'image d'un garçon avec sa « blonde » se promenant fièrement dans un « Boghei » à toiture penchée, tiré par un cheval fringant : c'est l'ancêtre élégant de nos automobiles de sport...

Le « Mikado »

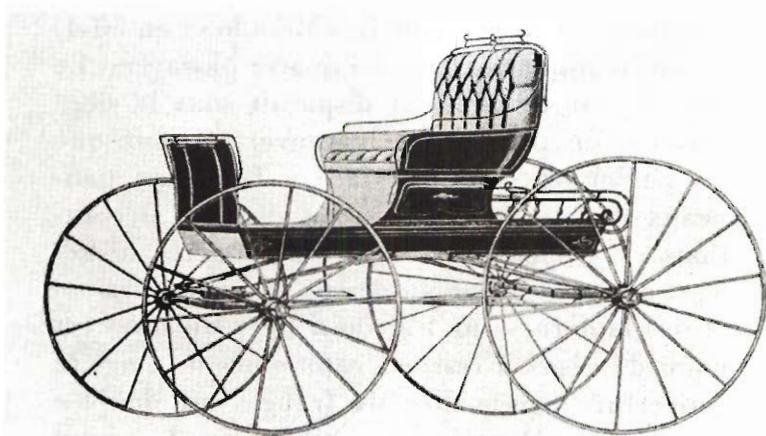
Un véhicule chic, tout en étant une voiture familiale, tel se présente le « Mikado » ; en effet, il peut transporter deux ou quatre passagers. Le siège avant se replie et disparaît sous le siège arrière ; on peut même le renverser pour que les personnes s'assoient face à face. Les panneaux de la caisse présentent diverses décorations de couleurs brillantes, des barres nickelées, des garde-boue au-dessus des roues arrière et des lanternes sur les côtés. Le « Mikado » est muni de sièges à ressorts capitonnés de cuir ; la couverture agrémentée de franges est doublée de velours. Quand on n'utilise que le grand siège, le « Mikado » ressemble à un « Boghei » luxueux.

Le « Stanhope »

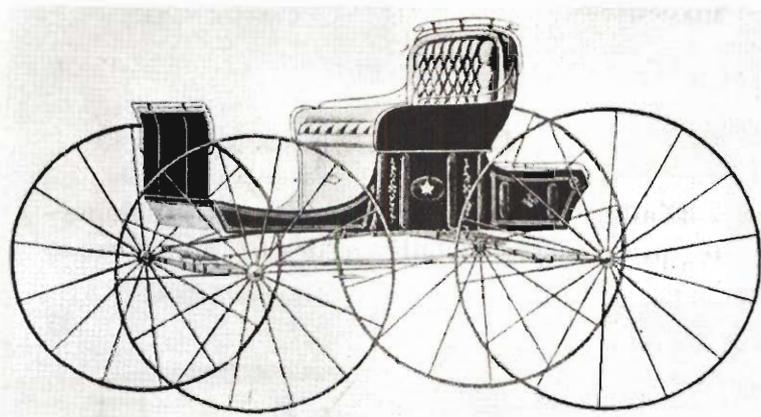
D'allure sportive, le « Stanhope » ne comporte qu'un siège, installé au-dessus d'une caisse



72. « Newburg » (ressorts sur le long)



73. « Spindle »

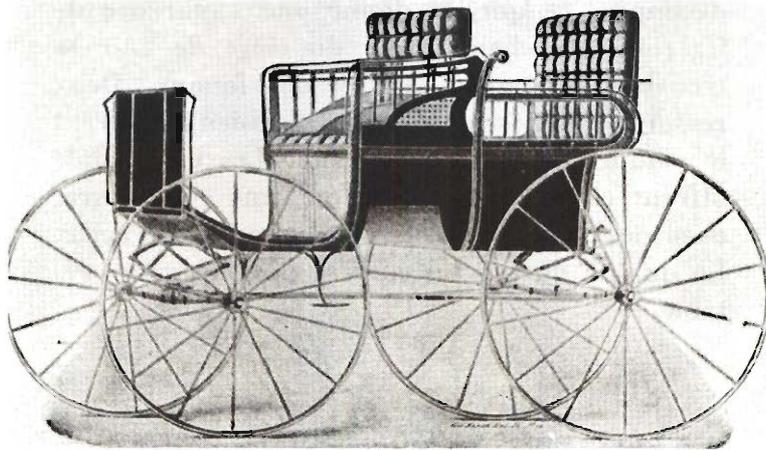


74. « Mongolia » (élégance dans la décoration)

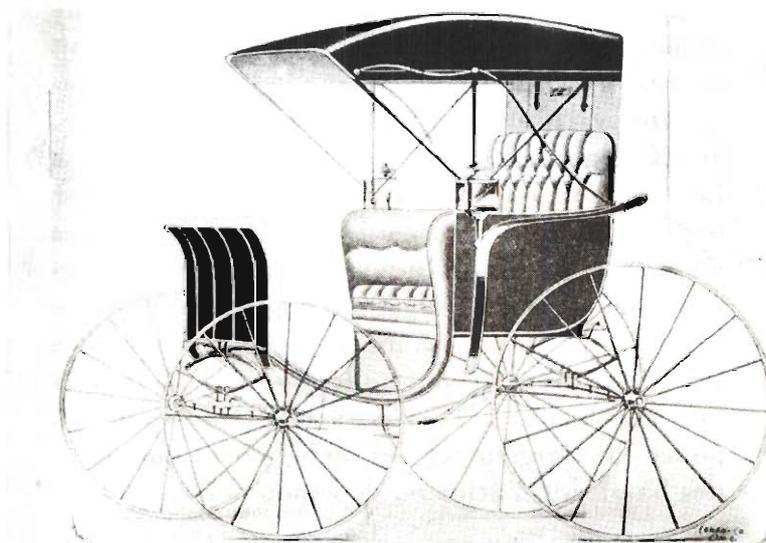
découpée, ce qui lui donne une apparence de légèreté. De chaque côté du siège de cuir se trouvent des garde-boue et des fanaux. Deux ressorts à lames placés sur les essieux assurent le confort des deux passagers. Les marchands offrent cette voiture avec ou sans couverture, avec des roues à pneus ou à bandages d'acier. La qualité du fini lui confère une élégance certaine.

«*Newburg*», «*Spindle*» et «*Mongolia*»

Voici trois voitures élégantes: elles sont offertes avec des accessoires de luxe, mais une caractéristique les distingue des autres, ce sont les ressorts à lames placés sur le long de la caisse. Des garnitures nickelées entourent le siège, le coffre arrière et le garde-boue ou «cerceau». Le «*Spindle*» est plus sobre; les deux autres ont des panneaux décorés de couleurs variées ou de bois naturel. On peut ajouter une couverture simple, mais élégante; les ressorts sur le long de la caisse assurent un confort accru. Les roues mesurent trente-huit pouces à l'avant et quarante-deux à l'arrière; les jantes ont un pouce de largeur et les acheteurs choisissent des bandages d'acier ou de caoutchouc.



75. « Minto-Trap »
(sièges reversibles et repliables)



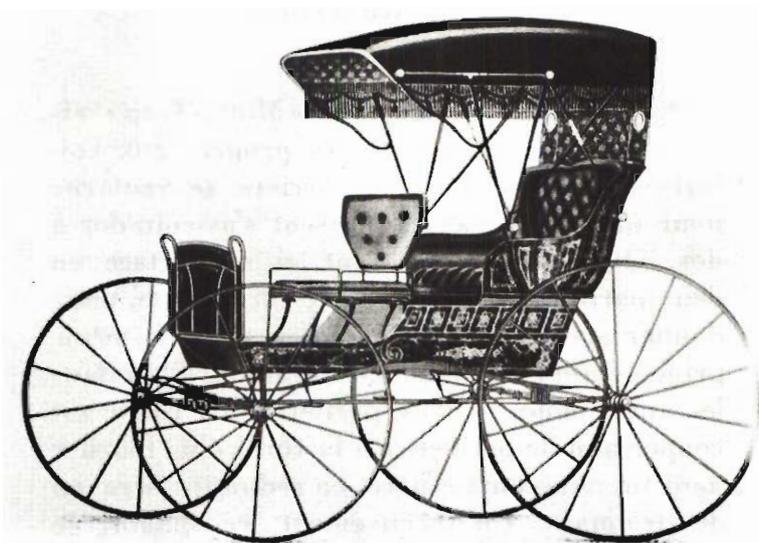
76. « Phaéton » (côtés élevés)

Le « Minto-Trap »

D'apparence distinguée, le « Minto-Trap » offre plusieurs caractéristiques propres aux voitures familiales. Le siège arrière se retourne pour que les passagers puissent s'asseoir dos à dos. Quant au siège avant, il se partage en deux parties et bascule vers le garde-boue, pour donner accès au deuxième siège ; c'est le même principe qui s'applique encore aujourd'hui dans les automobiles à deux portières. La caisse est coupée afin de permettre à la voiture de tourner dans un plus court espace, en réduisant le rayon de braquage. Un inconvénient, cependant, ce véhicule ne comporte pas de couverture.

Le « Phaéton »

Pour assurer le confort des passagers, les fabricants rivalisent d'ardeur, d'audace et d'imagination. Le « Phaéton » est équipé d'un siège à ressorts très confortable ; les côtés surélevés et le garde-boue garantissent une meilleure protection. À l'avant, le plancher de la caisse s'élève légèrement, pour assurer aux pieds une position mieux adaptée, pendant les longs voyages. L'équipement régulier comprend une couverture et des lanternes.



77. « Jumpseat » (siège repliable, richement décoré)



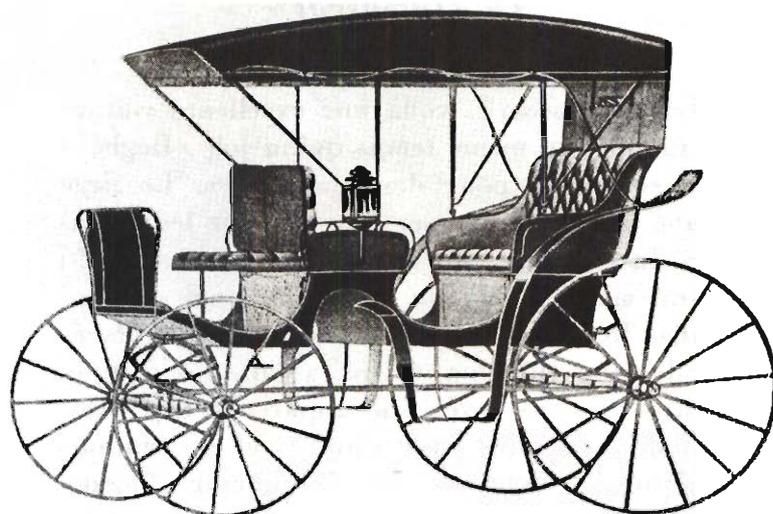
78. « Jumpseat » sans toiture
Musée François-Pilote

Le «Jumpseat»

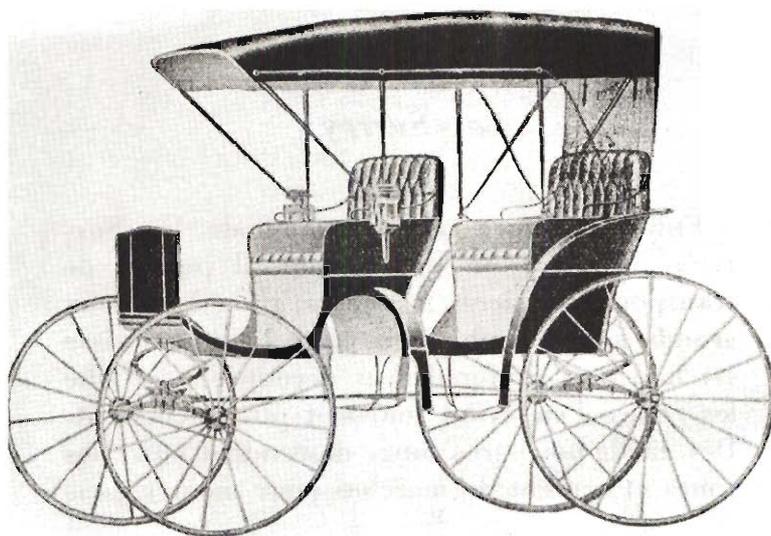
Le «Jumpseat», voilà une excellente voiture de famille, en même temps qu'un joli «Boghei» de promenade pour deux personnes. Le siège avant peut se renverser pour asseoir les passagers face à face, ou se replier en dessous du grand siège: de là lui vient son nom «Jumpseat». Des ressorts, genre plate-forme et placés sur la longueur, supportent la caisse. L'équipement ordinaire revêt une apparence luxueuse: panneaux de côté avec piqûres et décorations de fantaisie, bourrures garnies de cuir «Morocco» espagnol, couverture avec franges et doublée en velours capitonné, toile arrière avec miroirs et cache-écrous nickelés; ce sont autant de caractéristiques pour attirer l'attention.

Le «Surrey»

Enfin la voiture vraiment familiale, le «Surrey»! D'allure un peu lourde, il permet de transporter plusieurs passagers, grâce à ses deux grands sièges doublés en cuir. La boîte-caisse est mince et profondément découpée pour que les roues d'en avant tournent plus facilement. Des garde-boue très longs descendent entre les roues et servent de marches pour monter dans



79. «Surrey» de charretier
(deux grands sièges et un strapontin)

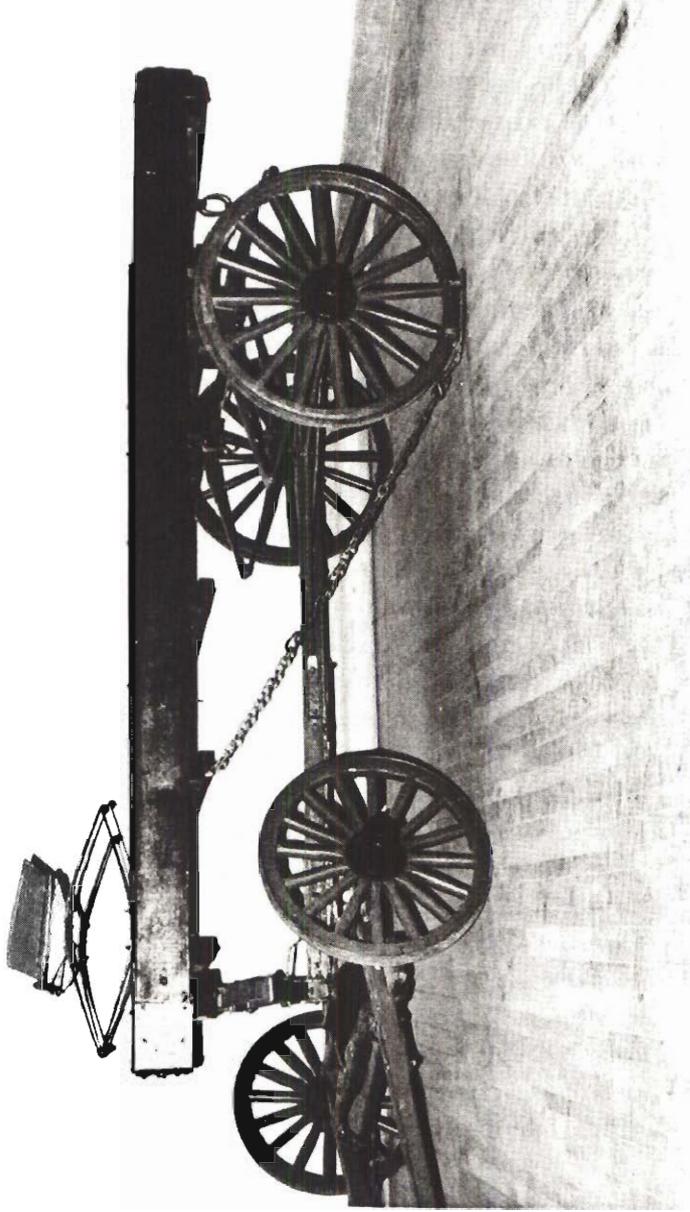


80. «Surrey» de famille

la voiture. Malgré sa lourdeur apparente, le «Surrey» présente des lignes agréables avec des cache-écrous et des bras de sièges nickelés. La couverture de toile se prolonge jusqu'à l'avant et l'on peut ajouter des toiles de côté pour une meilleure protection.

Une autre version du «Surrey» sert de voiture spéciale pour les «charretiers». Trois sièges assurent le confort des passagers: un grand à l'arrière, un autre réversible au milieu, et un petit, genre strapontin, pour le conducteur. De construction robuste, ce véhicule comporte les mêmes équipements de luxe que les autres voitures: pare-boue, lanternes, garnitures nickelées et très longue couverture. Pas d'inquiétude, les passagers sont bien protégés et voyagent sans souci dans un confort relatif.

Nous venons de parler de quelques-unes des voitures les plus en usage dans les environs de Québec. Les fabricants rivalisent d'imagination afin d'augmenter le volume des ventes. Voici certains exemples de la publicité en vogue au début du siècle: «La voiture de choix», «Sous la peinture, nous mettons la qualité» (si nous pouvions en dire autant pour nos automobiles!), «Confort parfait», «Voitures avec décorations de luxe», «Richesse du fini», «Beauté remarquable», «Les styles les plus désirables» etc. Dans les catalogues, cette publicité s'accompagne de descriptions détaillées et de représentations parfois en couleur.



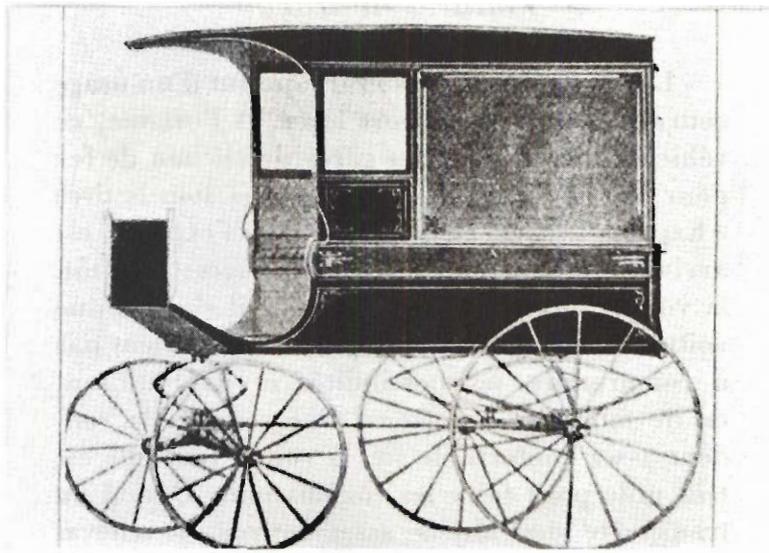
81. « Express » avec sabot sous la roue
Musée François-Pilote

● *Voitures de travail*

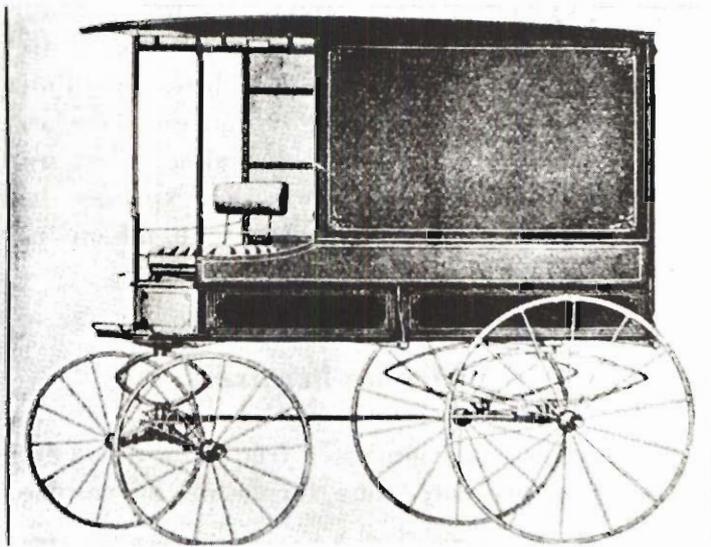
«L'express» est une voiture qui fut d'un usage courant pour le transport léger. À l'origine, ce véhicule servait dans les gares de chemin de fer pour distribuer les bagages expédiés sous le titre «Express». Les gens disaient: «l'express est arrivé!» Il faut entendre les bagages; très tôt, la voiture prend ce nom. Comme il s'agit d'une voiture commode, les cultivateurs ne tardent pas à comprendre ses possibilités et ils l'utilisent en de multiples occasions. Des ressorts la rendent assez confortable sur la route, puis elle est très utile pour faire les commissions. Quand on transporte des objets assez lourds, le cheval retient difficilement sa charge en descendant les pentes; c'est pourquoi, on munit «l'express» d'un frein rudimentaire appelé «sabot, soulier ou patin», selon les régions. Il s'agit d'un petit morceau de fer, avec des côtés relevés, que l'on glisse sous une roue; il est retenu en place au moyen d'une chaîne fixée à la caisse. C'est un moyen simple, mais efficace. «L'express» se prête à plusieurs usages, surtout quand on lui ajoute une boîte et une couverture.

Voiture de livraison

Une transformation assez fréquente de «l'express» se présente sous forme de la voiture



82. Voiture de livraison

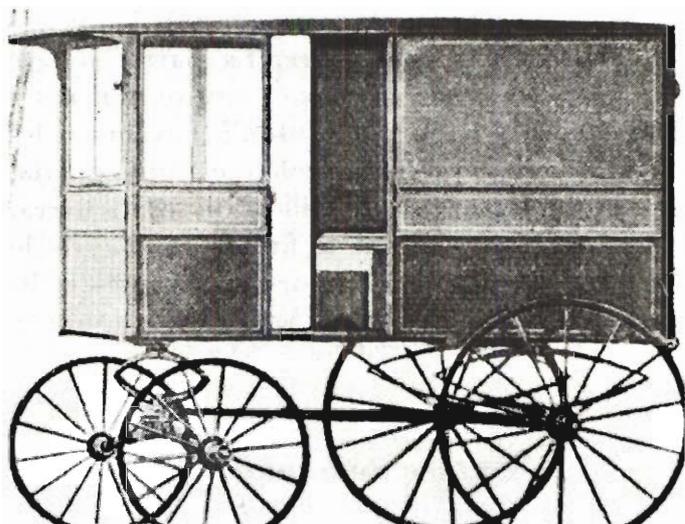


83. Voiture de boulanger

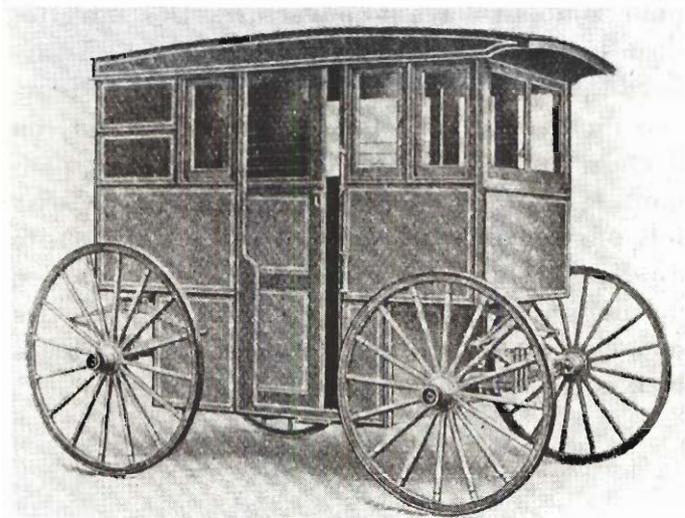
de livraison. On ajoute une boîte très haute sur la caisse et une couverture. La partie arrière sert pour les bagages; ceux-ci sont parfois assez longs, alors on les glisse jusqu'à l'avant en les plaçant sous le siège. La charge utile se situe aux environs de mille à mille deux cents livres. Il est à remarquer que le fini de la voiture de livraison est soigné: couleurs attrayantes et lignes décoratives. C'est une voiture tout usage.

Voiture de boulanger

La voiture de boulanger se présente sous une forme plutôt sobre. À l'avant, se trouvent un petit siège, un étroit marchepied et deux poteaux pour soutenir l'avant-couverture. Des tablettes disposées tout le tour de la boîte servent à garder le pain en bonne condition pendant la tournée du livreur. En effet, très tôt le matin, on dispose sur les tablettes le pain frais, cuit pendant la nuit, et la livraison commence. Deux fois par semaine, les familles reçoivent la visite du boulanger: c'est toujours une fête, car ce dernier connaît tout le monde et colporte les nouvelles et les potins. Ce sont des coutumes bien établies chez nos gens de la campagne.



84. Voiture de boucher



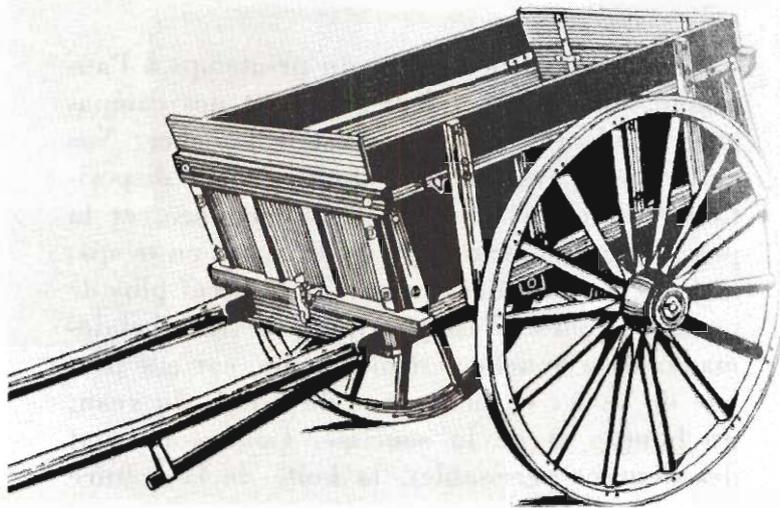
85. Voiture de laitier

Voiture de boucher

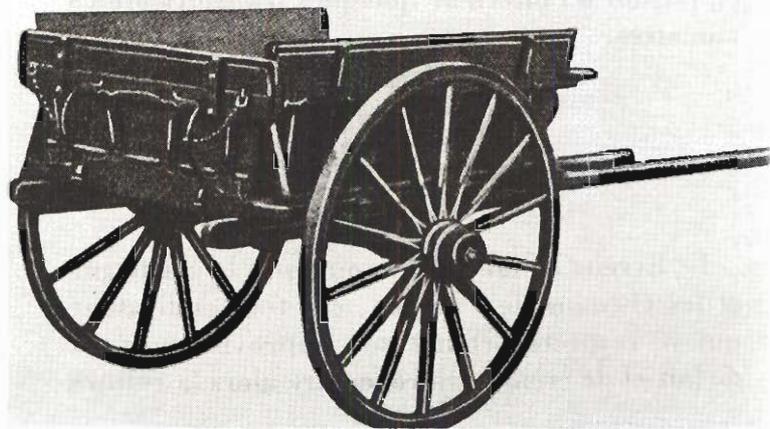
Pendant la belle saison, du printemps à l'automne, un autre vendeur parcourt nos campagnes, à chaque semaine, c'est le boucher. Nos cultivateurs avaient, sans doute, à leur disposition le jambon fumé dans la cheminée, et la possibilité de tuer une poule de temps en temps, mais ils ne pouvaient conserver le bœuf plus de quelques jours. C'est pourquoi, la visite hebdomadaire du boucher est bienvenue, car elle permet de varier le menu avec du bœuf, du veau, du boudin et de la saucisse. Comme ce sont des denrées périssables, la boîte de la voiture comporte des murs plus épais et des portes qui ferment bien. La partie avant qui entoure le siège est vitrée pour assurer une bonne protection au conducteur. Ces trois dernières voitures se ressemblent et on pouvait changer leur usage en faisant à l'intérieur quelques transformations mineures.

Voiture de laitier

Le livreur de lait ne parcourt pas la campagne et les chemins de «rangs», car tout cultivateur qui se respecte produit son approvisionnement de lait et de crème. On rencontre alors la voiture



86. Tombereau écossais (pour la voirie)

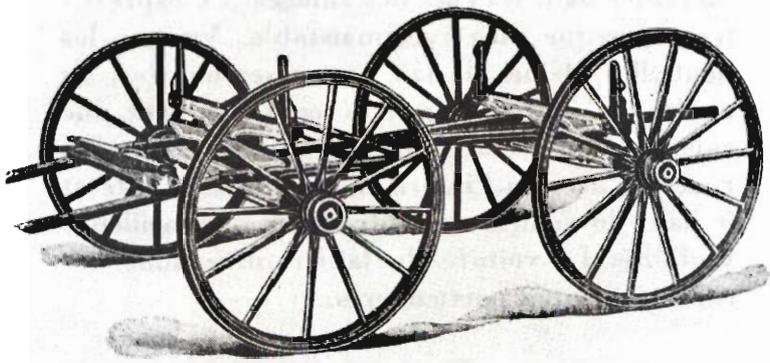


87. Tombereau de ferme

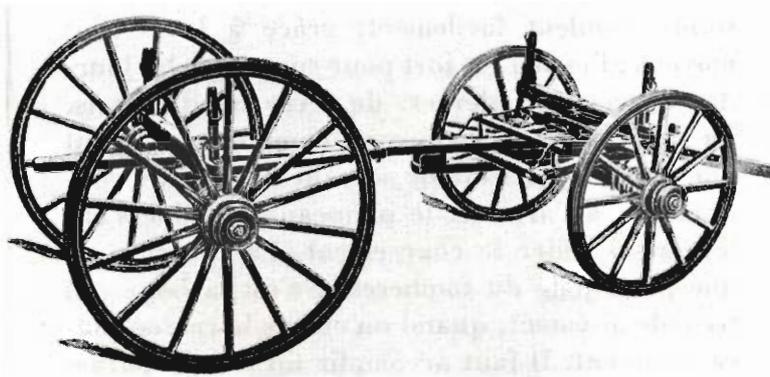
du laitier dans les rues des villages. « L'express » n'est presque plus reconnaissable. Vu que les bouteilles pleines de lait sont assez lourdes, on abaisse le centre de gravité en fabriquant une caisse qui descend plus près du sol entre les roues. L'accès à l'intérieur se trouve facilité et le haut du véhicule est vitré pour une meilleure visibilité. La voiture du laitier offre donc des caractéristiques particulières.

Le tombereau

Voiture lourde et massive, le tombereau se prête à de multiples usages surtout pour transporter divers matériaux. Le tombereau dit « écossais » est d'usage courant en ville pour les travaux de voirie. Le tombereau de ferme, plus connu et nommé le « banneau », se retrouve chez tous les cultivateurs. Deux grandes roues très solides roulent facilement, grâce à leurs gros moyeux ; l'essieu est fort pour supporter les lourdes charges de pierres, de terre ou d'engrais. La boîte de bois, renforcée, comporte à l'avant une planche horizontale servant de siège au conducteur ; à l'arrière, le panneau amovible s'enlève pour vider le chargement. La caractéristique principale du tombereau, c'est la boîte qui bascule aisément, quand on enlève le verrou placé à l'avant. Il faut accomplir un travail harassant.



88. « Quatre-roues » léger (pour un cheval)



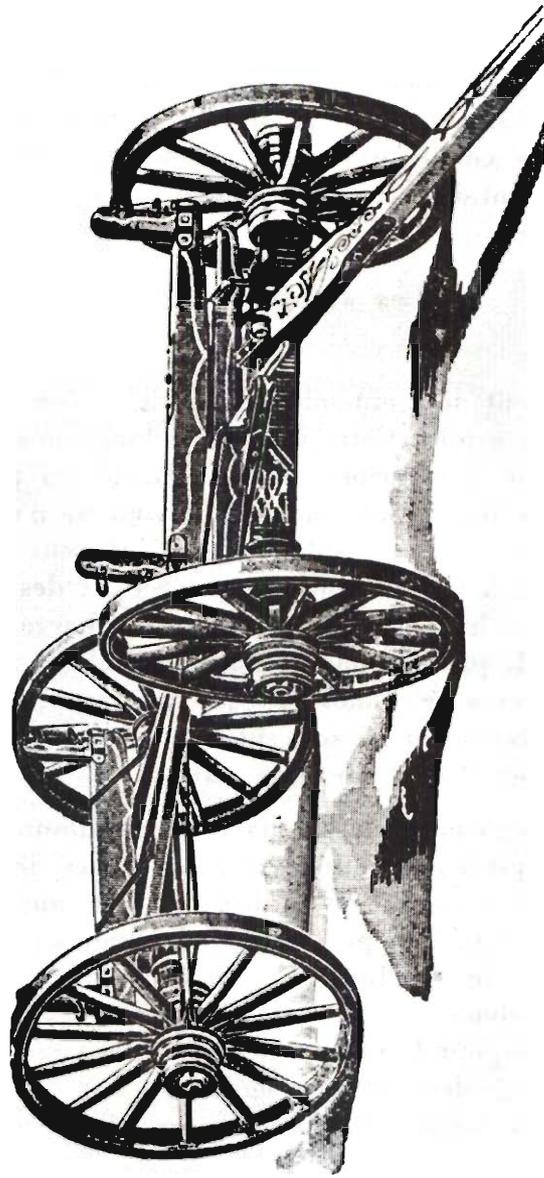
89. « Quatre-roues » à grandes et petites roues

sant pour emplir la boîte, mais elle se vide en un tour de main et sans effort. En hiver, on a parfois utilisé le tombereau sur « patins » de bois pour transporter la neige. Sur la ferme, le tombereau a connu ses meilleurs moments avant l'avènement des voitures à quatre roues.

Les « wagons »

Tous ont déjà entendu parler de la fameuse charrette à foin. Cette voiture, si longtemps en usage sur nos fermes, est construite un peu comme le tombereau, mais elle est munie d'une plate-forme beaucoup plus longue ; on ajoute des échelettes à l'avant, puis à l'arrière, et des ridelles sur les côtés pour retenir la charge de foin ou de paille. Quand le cheval marche toute la charretée se balance ; c'est pourquoi, nos grands-mères ont eu souvent bien peur en foulant le foin chargé par leurs maris...

Au vingtième siècle, la charrette traditionnelle laisse la place aux voitures à quatre roues. Dans plusieurs régions, on utilise le mot anglais « wagon » que l'on prononce « ouaguinne » ; aux environs de Québec, on dit d'habitude un « quatre-roues ». Ce sont des véhicules très forts et conçus pour le transport de lourdes charges. Le bandage des roues est en acier épais et plus ou moins large selon les besoins. On réunit



90. « Quatre-roues » lourd (pour deux chevaux)

l'essieu arrière à l'essieu avant par une pièce de bois à coulisse, appelée la « perche » ; ainsi, on peut placer sur les « sommiers » une plate-forme plus ou moins longue, complétée par des échellettes et parfois des ridelles ; le « quatre-roues » est alors prêt pour la fenaison. Pendant les autres saisons, on peut remplacer la plate-forme par une boîte à côtés bas, pour transporter l'engrais. Enfin, les billes de bois se chargent directement sur les « sommiers ». Habituellement, un seul cheval tire le « quatre-roues » ; parfois, pour les lourdes charges, on attelle deux chevaux ; il faut alors remplacer les « mémoires » par un timon. Depuis quelques décennies, les cultivateurs ont remplacé les roues à bandage d'acier par des pneus : ce sont les voitures que l'on peut voir encore aujourd'hui.



91. «Runabout» à toiture inclinée

CONCLUSION

Ainsi se termine ce bref inventaire des moyens de transport à la campagne. Nous avons rappelé certaines coutumes des milieux ruraux, en puisant dans nos souvenirs personnels. Comme les coutumes varient d'une époque et d'une région à l'autre, elles s'oublient rapidement et il faut les écrire pour que tout ne soit pas perdu. Cet effort de retour dans le passé nous a permis de revivre des événements inscrits profondément dans notre mémoire. Nous espérons que le lecteur a éprouvé, comme nous, une certaine joie en se replongeant dans ce passé récent, mais hélas presque oublié.



92. « Runabout » à toiture inclinée

GLOSSAIRE

- «*Acculoires*» : bandes de cuir reliant les « mémoires » à l'avaloire ; ex. « attache les acculoires aux mémoires ».
- Arceaux* : barres de fer en forme de petite arche pour soutenir le corps d'une voiture ; ex. « les arceaux d'une sleigh ».
- Ardillons* : pièces de métal au milieu d'une boucle ; on l'emploie ici pour désigner les anneaux d'un harnais ; ex. « passe les guides dans les arditions ».
- Attelles* : partie en bois du collier des chevaux ; ex. « serre les attelles ».
- Avaloire* : ensemble de la partie arrière du harnais ; ex. « attache bien l'avaloire ».
- «*Bacul*» (palonnier) : barre transversale des « mémoires » à laquelle les traits sont attachés pour tirer une voiture ; on dit généralement un « bacul » ; ex. « ruer dans le bacul ».
- «*Balise*» : petit arbre planté dans la neige pour indiquer le tracé d'un chemin ; ex. « va couper des balises, la neige s'en vient ».
- «*Baliser*» : planter des balises le long d'un chemin d'hiver ; ex. « baliser sa part de chemin ».
- «*Banc de neige*» : amas de neige entassé par le vent ; ex. « couper un banc de neige ».
- «*Banneau*» (tombereau) : mot employé pour désigner le tombereau avec boîte à bascule ; ex. « va basculer le banneau ».
- «*Berline*» : voiture familiale et rustique servant en hiver à plusieurs usages ; ex. « il fait mauvais temps, prends la berline ».
- «*Berlot*» : mot qui désigne ordinairement une « berline », parfois une « carriole » et même une « sleigh » ; ex. « attelle le cheval au berlot ».

- «*Billots*» : longues billes de bois pour le sciage; ex. «charroyer des billots au moulin à scie».
- «*Blonde*» : amie d'un jeune homme; ex. «il va voir sa blonde à tous les bons soirs».
- «*Bob*» : grosse «sleigh» rustique pour transporter les billes de bois; ex. «la neige est épaisse, il faut se servir du bob».
- «*Bobber*» : sortir les billes du bois avec un «bob»; ex. «bobber du bois».
- «*Boghei*» : élégante voiture de promenade pour deux personnes; terme générique souvent appliqué à d'autres voitures légères; ex. «il est fier de son boghei».
- «*Bobsleigh*» : même signification que «bob», mais composé de deux «bobs» attachés l'un à l'autre; ex. «un bobsleigh suit bien le chemin».
- Boulangier* : qui fait du pain: à la campagne, livreur de pain; ex. «le boulangier passe le mercredi et le samedi».
- «*Bouquet*» : touffe de branches laissée dans le haut des «balises» pour les rendre plus visibles; ex. «de belles balises avec de gros bouquets».
- «*Bracelet*» : courroie courte et forte reliant le collier à la «cheville» et à la «mémoire»; ex. «le collier à bracelets est pratique».
- Brancard* : «mémoires» pour atteler un cheval; aussi, longue plate-forme placée sur une voiture pour le transport du foin; ex. «ruer dans le brancard» et «le brancard à foin a remplacé le panier».
- Bricole* : partie du harnais qui s'appuie sur le poitrail et remplace le collier; ex. «un harnais à bricole».
- Bride* : partie du harnais entourant la tête du cheval; ex. «une bride à étoiles».
- «*Cabarouet*» : petite charrette de route; ex. «c'est un vieux cabarouette».
- Cabriolet* : voiture légère à deux roues souvent appelée calèche; ex. «il voyageait en cabriolet».

- «*Cache-écrous*» : garnitures métalliques couvrant les écrous ; ex. « des cache-écrous nickelés ».
- Caisse* : corps d'une voiture ; ex. « la caisse est ornée de piqures de fantaisie ».
- Calèche* : voiture à deux ou à quatre roues ; ex. « la calèche à deux roues a servi de modèle à nos carrioles ».
- Carillon* : ensemble de trois ou quatre clochettes que l'on place sur le collier ou sur les « mémoires » ; ex. « un beau carillon russe ».
- «*Carriole*» : voiture imitée de la calèche dont les patins se terminent par une volute ; ex. « la carriole n'est pas confortable dans les chaos ».
- Carton* : papier épais fabriqué avec du bois, du vieux papier ou des chiffons ; ex. « une fabrique de carton ».
- «*Cerceau*» : pare-neige ou pare-boue de forme légèrement incurvée ; ex. « un cerceau en cuir ou en métal ».
- «*Chaîne à billots*» : grosse chaîne pour attacher les billes de bois sur une voiture ; ex. « la chaîne à billots est cassée ».
- «*Chaos*» : trous qui se creusent parfois dans les chemins d'hiver ; ex. « la sleigh a piqué dans un chaos et le bacul est brisé ».
- «*Chape*» : grand châle porté par les femmes sur leur tête, pendant les longues randonnées en voiture d'hiver ; ex. « attache ta chape, ne fais pas la fière ».
- «*Charretier*» : conducteur de voiture qui transporte des passagers moyennant rémunération, ancêtre de nos taxis ; ex. « ce charretier n'est pas frileux ».
- «*Charrette à foin*» : charrette à longue plate-forme ; ex. « une vieille charrette à foin ».
- Charrette de route* : petite charrette pour un ou deux passagers, appelée aussi « cabarouette » ; ex. « prends la charrette, c'est plus léger ».
- «*Chevilles*» : pièces de métal reliant les « bracelets » aux « mémoires » ; ce genre de harnais était peu utilisé dans certaines régions, on disait alors avec mépris :

«les gens de Québec attellent à la pissette» i.e. à la «cheville».

Collier : pièce du harnais entourant le cou du cheval et s'appuyant sur ses épaules; ex. «il faut un collier bien rembourré pour les gros travaux».

Commissions : marchandises que l'on achète pour d'autres; ex. «surtout n'oublie pas mes commissions».

«*Concord*» : ancienne voiture d'été sans couverture, souvent avec un grand parasol ou parapluie; ex. «en 1838, Lord Durham a apporté un beau Concord».

Corvée («*courvée*») : travail fait gratuitement et en groupe; ex. «après un incendie, on fait une courvée pour rebâtir la grange».

«*Couper les bancs de neige*» : faire un chemin à travers une congère; ex. «viens m'aider à couper le banc de neige».

Courses de chevaux : épreuve de vitesse dont nos ancêtres étaient friands; ex. «après la messe, il y aura course de chevaux».

Croupière : partie du harnais placée sur la croupe du cheval; ex. «la croupière est mal ajustée».

«*Democrat*» : voiture d'été comportant un, deux ou trois sièges; ex. «avec ta grosse famille, il te faut un Democrat».

«*Double-sleigh*» : voir «bobsleigh»; ex. «le double-sleigh ne glisse pas dans les pentes».

Durham : Lord Durham, gouverneur du Canada en 1838; ex. «Durham a écrit un rapport bien connu».

«*Échelette*» : petite échelle placée à l'avant et à l'arrière des voitures à foin; ex. «la charge fait plier les échelettes».

«*Engueulade*» : vive discussion; ex. «il a refusé de se mettre dans la rencontre: il y eut une belle engueulade».

«*Entre-deux*» : chaînette ou corde reliant les brides des

- deux chevaux attelés ensemble; ex. « l'entredeux est cassé ».
- « *Épicier* » : à la campagne, livreur qui fait une tournée bi-hebdomadaire; ex. « il fait trop mauvais, l'épicier ne viendra pas ».
- « *Épingle à chape* » : grosse épingle à châte; ex. « il fait froid, attache ton épingle à chape ».
- Étrier* : anneau attaché à la sellette et supportant les « mémoires »; ex. « les étriers sont trop bas ».
- « *Express* » : voiture pour le transport des bagages; ex. « va décharger l'express ».
- « *Facteur rural* » : à la campagne, celui qui livre le courrier dans les boîtes postales; ex. « rien n'arrête le facteur rural ».
- « *Fanal* » : lanterne placée de chaque côté d'une voiture; ex. « il n'y a plus de chandelle dans ce fanal ».
- Garde-boue* : bande de métal au-dessus des roues; ex. « voiture avec garde-boue ».
- « *Gorgette* » : courroie de la bride passant sous la gorge du cheval; ex. « attention la gorgette est détachée ».
- « *Gratte à neige* » : appareil en bois servant à rendre praticables les chemins d'hiver; ex. « passer la gratte ».
- « *Grattoir* », « *Gratte-pieds* » : petite pièce de métal fixée au patin de la voiture pour enlever la neige sous les pieds avant de monter; ex. « se passer les pieds sur le grattoir ».
- Grelots* : boule métallique servant de clochette; ex. « les grelots se placent sur la croupière ».
- Guides* ou « *Rênes* » : lanières de cuir pour guider un cheval; ex. « tenir les guides ».
- Harnais* : pièces d'équipement pour atteler un cheval; ex. « un harnais à boucles dorées ».
- « *Jumpseat* » : voiture dont un siège est mobile; ex. « vous êtes quatre, prends le Jumpseat ».
- Lanterne* : appareil d'éclairage, cf. « fanal »; ex. « la nuit, les lanternes sont très utiles ».

- Limon* : partie de la limonière; ex. «le cheval a cassé un limon».
- Limonière* : brancard composé de deux limons placés de chaque côté du cheval; ex. «pour une voiture de travail, il faut une bonne limonière».
- «*Lisse*» : lame d'acier placée sous les «patins» des voitures d'hiver; ex. «une bonne sleigh avec des lisses épaisses».
- «*Martingale*» : bande de cuir unissant les «acculoires» au collier en passant entre les pattes du cheval; ex. «un attelage ou un harnais à martingale».
- «*Membres*» ou «*Patins*» : «patins» de bois en particulier pour les «sleighs» de travail; ex. «un bob doit avoir des membres très solides».
- «*Ménoires*» : cf. limonière; ex. «en attelant le cheval, fais attention aux ménoires».
- «*Ménoires à baguette*» : limonière qui peut se déplacer à demi vers un côté pour que le cheval marche dans un sentier battu, dans les chemins pour attelage double; ex. «prépare les ménoires à baguette sur la sleigh».
- «*Ménoires à arganeaux*» : limons attachés à la voiture par des anneaux ou arganeaux; ex. «une berline à arganeaux».
- «*Merisier*» : bouleau jaune; ex. «le merisier est un bois très dur».
- Mica* : matériel translucide remplaçant parfois le verre; ex. «une fenêtre en mica permet de voir à l'arrière de la voiture».
- «*Mikado*» : voiture d'été dont le siège avant est escamotable; ex. «il vient d'acheter un beau Mikado».
- «*Minto-Trap*» : voiture familiale à sièges mobiles et repliables; ex. «le Minto-Trap a une allure distinguée».
- «*Mongolia*» : voiture élégante à ressorts sur le long; ex. «il est fier de son nouveau Mongolia».
- «*Monstres jaunes*» : nom parfois donné aux autobus

- scolaires; ex. « les monstres jaunes sont arrivés ».
- Mohair*: tissu soyeux en laine; ex. « un pare-boue recouvert de mohair ».
- « *Morocco* »: cuir d'origine espagnole; ex. « des sièges capitonnés en cuir Morocco ».
- Mors*: barre métallique passant dans la bouche du cheval; ex. « prendre le mors aux dents ».
- « *Moulin à scie* »: endroit où l'on scie les billes de bois; ex. « le moulin peut scier, car la rivière est haute ».
- « *Neck-Yoke* » (*Nikiouke*): pièce de bois pour soutenir le timon; ex. « attache bien le nikiouke ».
- « *Newburg* »: belle voiture d'été à ressorts sur le long; ex. « j'aime mon Newburg, il est beau et confortable ».
- Oeillères*: partie de la bride empêchant le cheval de voir sur les côtés; ex. « une bride à oeillères de pigeon ».
- Organeaux* (« *Arganeaux* »): anneaux servant à rattacher les « mémoires » à la voiture; ex. « les arganeaux sont usées ».
- Ornière*: trace creusée par les voitures; ex. « au printemps, les ornières sont nombreuses ».
- Palonnier* (« *Bacul* »): cf. « bacul »; ex. « un palonnier en orme résistant ».
- Parapluie, Parasol*: toile tendue pour protéger du soleil ou de la pluie; ex. « un concord avec un parasol en toile écrue ».
- Pare-boue*: protecteur placé à l'avant des voitures d'été afin de protéger les passagers contre la boue; ex. « un pare-boue en cuir ».
- Pare-neige*: cf. pare-boue, mais pour la neige; ex. « une traîne à bâtons avec un pare-neige ».
- « *Part de chemin* »: bout de chemin que chaque propriétaire terrien doit entretenir pendant l'hiver; ex. « j'ai échangé ma part de chemin ».
- « *Patins* »: partie qui supporte le corps de la voiture et glisse sur la neige; ex. « une Catherine est une sleigh à patins hauts ».

- «*Peau de carriole*» : chaude couverture de fourrure protégeant les jambes des voyageurs contre le froid; ex. «une peau de carriole en poils de chèvres».
- «*Pente*» : côté d'un chemin d'hiver qui s'affaisse; ex. «il a versé dans une pente».
- Perche* : long morceau de bois; ex. «éloigne les roues arrière en allongeant la perche».
- «*Phaéton*» : voiture d'été à côtés surélevés; ex. «le Phaéton assure une bonne protection aux passagers».
- Pigmore* : directeur de troupe de théâtre mort tragiquement avec ses compagnons de voyage; ex. «Pigmore et sa troupe se sont perdus pendant une tempête de neige».
- Pneu* : sur les voitures d'été, petite bande de caoutchouc assurant un roulement plus doux; ex. «modernisez votre voiture en ajoutant des pneus».
- «*Pôle*» : cf. timon; ex. «un pôle en érable».
- «*Pommeau*» : garniture décorant le haut des attelles du collier; ex. «un collier avec des pommeaux de cuivre».
- «*Poudrerie*» : neige soulevée par le vent; ex. «la poudrerie rend la visibilité nulle».
- Publicité* : phrases types pour attirer l'attention; ex. «sous la peinture nous mettons la qualité».
- «*Quatre-roues*» : cf. «wagon»; dans la région de Québec, grosse voiture de travail; ex. «un quatre-roues qui ne craint pas les lourdes charges».
- «*Quenouilles*» : poteaux de «carrioles» placés sur le pare-neige et terminés en forme de quenouilles; ex. «une carriole à quenouilles».
- «*Rencontre*» : «voie d'évitement» dans les chemins d'hiver; ex. «des rencontres bien entretenues».
- «*Rênes*» : cf. guides; ex. «prenez les rênes».
- Ressorts à lames* : lames métalliques superposées; ex. «des ressorts à lames renforcés».

- Ridelle*, «*aridelle*» : balustrade pour charrette; ex. «un brancard à ridelles».
- «*Roll, rolloué de billots*» : empilement de billes de bois; ex. «faire un roloué de billots près d'un chemin».
- «*Rubbertaille*» : voiture avec de petits pneus; ex. «un magnifique Boghei rubbertaille».
- «*Runabout*» : voiture de sport pour l'été; ex. «un Runabout avec siège-auto».
- «*Sabot, soulier ou patin*» : pièce de métal servant de frein sous les roues; ex. «le sabot retient la voiture dans les pentes raides».
- Sangle, sous-ventrière* : bande de cuir retenant la «sellette» en place; ex. «la sangle s'est rompue».
- «*Sellette*» : partie du harnais placée sur le dos du cheval; ex. «si la sellette est trop mince, elle blesse le cheval».
- «*Serre*» : lanière de cuir tenant les attelles en place; ex. «il faut que la serre soit bien tendue».
- «*Sleigh*» : voiture à hauts «patins», d'origine anglaise; ex. «prends la sleigh pour aller chercher ta blonde».
- «*Sleigh à baguette*» : «sleigh» dont les «mémoires» peuvent être décentrées; ex. «si le chemin est double, il faut utiliser la sleigh à baguette».
- «*Sleigh de travail*» : voiture robuste pour de lourdes charges; ex. «une sleigh de travail en merisier ou en érable».
- «*Sleigh double ou double-sleigh*» : cf. «Bobsleigh»; ex. «un double-sleigh assure plus de stabilité».
- «*Sleigh lissée*» : «sleigh de travail avec des lames d'acier sous les «patins»; ex. «une sleigh lissée glisse facilement sur la neige».
- «*Sleigh plate*» ou «*Grand' sleigh*» : longue «sleigh» de travail; ex. «charroyer des billots avec une sleigh plate».
- Sonnettes, jeu de clochettes* : ensemble de clochettes fixées aux «mémoires»; ex. «après la messe de minuit, les

- sonnettes carillonnent joyeusement ».
- « *Sommier* » : grosse pièce de bois reliant les « patins » des « sleighs » de travail ; ex. « le sommier se fabrique avec du bois dur ».
- « *Span de chevaux* » : attelage composé de deux chevaux ; ex. « un span fringant ».
- « *Span* » (*deux sièges*) : « berline » de La Pocatière, à deux sièges ; ex. « un cultivateur habile peut fabriquer un span ».
- « *Spindle* » : voiture d'été ; ex. « le Spindle est un véhicule plutôt sobre ».
- Strapontin* : petit siège mobile ; ex. « plusieurs voitures ont un siège strapontin ».
- Sulky* : voiture légère à deux roues pour les courses de chevaux ; ex. « un sulky à roues de bicyclette ».
- « *Surrey* » : voiture d'été pour les familles ; ex. « avec ta famille, il te faut un gros Surrey ».
- Tablier* : pièce de tissu ou de cuir qui cache le dessous du siège ; ex. « un tablier en beau cuir Morocco ».
- « *Team de chevaux* » : cf. « span » ; ex. « il charroie son bois de sciage avec un team de gros chevaux ».
- « *Tight* » (« *taille* ») : mot anglais signifiant serré ; ex. « à ton bout, le joint est-il taille ? »
- Timon* ou « *pôle* » : pièce de bois pour la traction, placée entre les deux chevaux ; ex. « un pôle en orme est très résistant ».
- « *Toiles* » : pièces de toile placées de chaque côté des voitures d'été ; ex. « le temps est beau, enlève les toiles ».
- Toiture* : couverture des voitures d'été ; ex. « la toiture du boghei peut se plier ou se pencher à demi ».
- Tombereau* : charrette à deux roues avec boîte à bascule ; ex. « va basculer le tombereau chargé de pierres ».
- « *Tombereau écossais* » : tombereau utilisé jadis par la voirie ; ex. « le cantonnier utilise un tombereau écossais ».
- « *Tombereau de ferme* » : voiture de ferme, à deux roues et

- à bascule; ex. «si tu attelles sur le tombereau, ajuste bien la sangle».
- «*Traîne*»: espèce de traîneau; ex. «va ramasser l'eau d'érable avec la traîne à bâtons».
- Traîneau*: véhicule pour la neige; ce terme s'applique souvent aux traîneaux pour les enfants; ex. «pour ses étrennes, il a reçu un petit traîneau».
- «*Traits*»: longes de cuir reliant le collier au «bacul» ou palonnier; ex. «les traits s'allongent selon la taille du cheval».
- «*Traverse*»: pièce de bois fixée aux «patins» des voitures; ex. «des traverses bien mortaisées».
- Treize à la douzaine*: coutume ancienne des boulangers qui donnaient le treizième pain aux familles nombreuses; ex. «c'est un bon boulanger, il donne treize à la douzaine».
- Voiture de boucher*: voiture d'hiver ou d'été pour livrer la viande; ex. «la voiture du boucher doit avoir de bonnes portes».
- Voiture de boulanger*: cf. boulanger; ex. «en hiver, le boulanger se tient debout dans sa voiture».
- Voiture de famille*: véhicule assez grand pour transporter une famille; ex. «le Surrey est la parfaite voiture de famille».
- Voiture de laitier*: véhicule pour transporter les bouteilles de lait; ex. «le laitier fait sa tournée au village».
- Voiture de livraison*: véhicule pour transporter les bagages; ex. «l'homme de l'express fait sa livraison».
- Voiture d'été*: voiture sur roues; ex. «le quatre-roues est une voiture d'été».
- Voiture de travail*: tout véhicule pour les travaux; ex. «le double-sleigh est une voiture de travail».
- Voiture d'hiver*: véhicule sur «patins»; ex. «à l'automne, on sort les voitures d'hiver».
- Voiture légère*: voiture de route pour passagers; ex. «la calèche est une voiture légère».

Volute : ornement en spirale ; ex. « les patins des carrioles se terminent en volutes ».

« *Wagon* » (*ouaguinne*) : voiture lourde à quatre-roues ; ex. « autour de Québec, les ouaguinnes s'appellent quatre-roues ».

INDEX ONOMASTIQUE

- « Acculoire » 63, 65, 67
Arceau 33
Ardillon 63
Attelle 61, 65
Avaloire 59, 61, 63, 65
« Bacul » (palonnier) 53, 55, 65
« Balise » 69, 71
« Baliser » 69, 71
« Banc de neige » (congère) 71
« Banneau » (tombereau) 65, 101, 103
« Berline » 5, 9, 13, 15, 17, 19, 41, 53, 55
« Berlot » 5, 9, 15, 17
« Billots » (billes de bois) 47, 49
« Blonde » 85
« Bob » 47
« Bobber » 47
« Boghei » 81, 83, 85, 91
« Bobsleigh » 45, 47, 49
Boulangier 41, 43, 73, 97
« Bouquet » 71
« Bracelet » 13, 53, 59, 61, 65
Brancard 53
Bricole 59, 61, 67
Bride 59, 61, 67
« Cabarouet » 77
Cabriolet 77
« Cache-écrous » 81, 93
Caisse 29, 33, 77, 81, 85, 87, 89, 91, 95, 97
Calèche 5, 21, 77
Carillon 31
« Carriole » 5, 21, 23, 29, 35, 53, 55
Carton 73
« Cerceau » 11, 29, 87
« Chaîne à billots » 45, 47
« Chaos » 71
« Chape » 37
« Charretier » 25, 27, 93
« Charrette à foin » 65, 103
Charrette de route 77
« Chevilles » 13, 15, 45, 53, 55, 59, 65
Collier 15, 53, 59, 61, 63, 65, 67
Commissions 95
« Concord » 79
Corvée (« Courvée ») 71
« Couper les bancs de neige » 73
Courses de chevaux 29, 33, 77
Croupière 63
« Democrat » 79
« Double-sleigh » 17, 41, 45, 47, 49
Durham 79
« Échelette » 103, 105

- « Engueulade » 31
 « Entre-deux » 67
 « Épicier » 41, 43, 73
 « Épingle à chape » 37
 Étrier 61, 65
 « Express » 95, 97, 101
 « Facteur rural » 39, 71
 « Fanal » 87
 Garde-boue 87, 89, 91
 « Gorgette » 59
 « Gratte à neige » 69
 « Grattoir », « Gratte-pieds »
 29
 Grelots 31
 Guides (« Rênes ») 25, 61,
 67
 Harnais 59, 61, 63, 65, 67
 « Jumpseat » 91
 Lanterne 85, 89, 91
 Limon 9, 13, 15
 Limonière 9, 13, 31, 53
 « Lisse » 49
 « Martingale » 67
 « Membres » (patins) 9, 13,
 29
 « Mémoires » 13, 15, 31, 45,
 47, 53, 55, 61, 65, 77,
 105
 « Mémoires à baguette » 57
 « Mémoires à arganeaux »
 11, 55
 « Merisier » 9, 49
 Mica 83
 « Mikado » 85
 « Minto-Trap » 89
 « Mongolia » 87
 « Monstres jaunes » 11
 Mohair 81
 « Morocco » 83, 91
 Mors 59, 67
 « Moulin à scie » 47
 « Neck-yoke » (« nikiouke »)
 67
 « Newburg » 87
 Oeillère 59
 Organeaux (« arganeaux »)
 9, 11, 55
 Ornière 77
 Palonnier (« bacul ») 53,
 55, 65
 Parapluie, parasol 79
 Pare-boue 83, 91
 Pare-neige 11, 13, 21, 23,
 25, 29, 31
 « Part de chemin » 69, 71
 « Patins » 9, 13, 15, 17, 21,
 29, 31, 43, 45, 47,
 49, 55, 71, 73, 103
 « Peau de carriole » 11, 13,
 25, 37
 « Pente » 71
 Perche 53, 105
 « Phaéton » 89
 Pigmore 73
 Pneu 81, 85, 105
 « Pôle » 47, 53
 « Pommeau » 65
 « Poudrerie » 73
 Publicité 93
 « Quatre-roues » 103, 105
 « Quenouilles » 23
 « Rencontre » 31, 69

« Rênes » 25, 61, 67
 Ressorts à lames 81, 85, 87, 89, 95
 Ridelle (« aridelle ») 103, 105
 « Roll, roloué de billots » 47
 « Rubbertaille » 83
 « Runabout » 81
 Sabot, soulier, patin 95
 Sangle, sous-ventrière 61
 « Sellette » 59, 61, 63, 65
 « Serre » 61, 65
 « Sleigh » 17, 29, 31, 33, 37, 39, 45, 53, 55
 « Sleigh à baguette » 57
 « Sleigh » de travail 45, 53, 55
 « Sleigh-double » 45
 « Sleigh lissée » 49
 « Sleigh plate, grand'sleigh » 43, 45, 47
 Sonnettes, jeu de clochettes 31, 55
 « Sommier » 45, 47, 105
 « Span » de chevaux 67
 « Span » (deux sièges) 17
 « Spindle » 87
 « Stanhope » 85
 Strapontin 93
 Sulky 77
 « Surrey » 91, 93
 Tablier 81
 « Team » de chevaux 67
 « Tight » (« taille ») 83
 Timon 47, 53, 65, 67, 105
 « Toiles » 93
 Toiture 39, 81
 Tombereau 65, 101, 103
 « Tombereau écossais » 101
 Tombereau de ferme 101
 « Traîne » 5, 7, 9, 11, 35
 « Traîne à bâtons » 9, 11, 13, 15, 19, 43, 45, 47
 Traîneau 7, 9, 17
 Traits 15, 55, 59, 61, 63, 65
 « Traverse » 9, 43, 45, 47, 53, 67
 Treize à la douzaine 41
 Voiture de boucher 99
 Voiture de boulanger 97
 Voiture de famille 81, 85, 89, 91
 Voiture de laitier 99, 101
 Voiture de livraison 95
 Voiture d'été 5, 7, 77
 Voiture de travail 17, 43, 95
 Voiture d'hiver 7, 9, 37
 Voiture légère 77
 Volute 21
 « Wagon » (« ouaguinne ») 103

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Fig. 1	« Surrey » de famille	6
Fig. 2	« Sleigh » de course	8
Fig. 3	« Traîne »	8
Fig. 4	« Traîne à bâtons »	10
Fig. 5	« Berline » en forme de barque	12
Fig. 6	« Berline » traditionnelle (1940)	14
Fig. 7	« Span sur patins »	16
Fig. 8	« Span sur double-sleigh »	16
Fig. 9	« Berlot » de Picard	18
Fig. 10	« Carriole » à banc fixe	20
Fig. 11	Calèche à deux roues	20
Fig. 12	« Carriole à quenouilles »	22
Fig. 13	« Carriole » avec décorations	22
Fig. 14	« Carriole » avec portes (1940)	24
Fig. 15	Voiture fermée (1940)	24
Fig. 15A	« Carriole » de charretier	26
Fig. 16	« Sleigh » à deux sièges	28
Fig. 17	Carillon populaire	28
Fig. 18	« Sleigh » de famille	30
Fig. 19	« Sleigh » de sport en bois	30
Fig. 20	« Sleigh Chatham »	32
Fig. 21	« Sleigh » à hauts côtés	32
Fig. 22	« Sleigh » à portes (1900)	34
Fig. 23	« Sleigh » à « mémoires » décentrées	34
Fig. 24	« Sleigh » de course (19 ^e siècle)	36
Fig. 25	Carillon russe	36
Fig. 26	Voiture de « facteur rural »	38
Fig. 27	« Grelots » québécois	38
Fig. 28	Voiture de boulanger	40
Fig. 29	Voiture de laitier	42
Fig. 30	« Sleigh plate » avec bâtons	44
Fig. 31	« Sleigh plate » avec boîte	44

Fig. 32	Charge de billes de bois cf. R. Duguay	46
Fig. 33	« Double-sleigh » de ferme	48
Fig. 34	« Bob-sleigh » de chantier	48
Fig. 35	« Roloué de billots » cf. R. Duguay	50
Fig. 36	Bride pour harnais léger	51
Fig. 37	« Mémoires de berline »	52
Fig. 38	« Mémoires » de travail	52
Fig. 39	« Mémoires » décentrées	54
Fig. 40	« Bracelet et cheville »	54
Fig. 41	« Mémoires de sleigh »	56
Fig. 42	Collier canadien	56
Fig. 43	Harnais léger de promenade	58
Fig. 44	Bourrure de collier	60
Fig. 45	Faux collier en feutre	60
Fig. 46	Attelles d'acier	60
Fig. 47	Attelles en bois	60
Fig. 48	Sellette et avaloire	62
Fig. 49	Harnais léger à bricole	62
Fig. 50	Harnais demi-lourd	64
Fig. 51	Harnais lourd de livraison	64
Fig. 52	Harnais double de « Surrey »	66
Fig. 53	Harnais double à « martingale »	66
Fig. 54	Chemin avec « rencontre et balises »	68
Fig. 55	« Gratte à neige »	70
Fig. 56	« Gratte à neige » avec traîneau	70
Fig. 57	« Concord » pour le printemps	72
Fig. 58	Chemin avec « chaos »	74
Fig. 59	Chemin de printemps	74
Fig. 60	Charrette de route	75
Fig. 61	« Jumpseat » à toiture repliable	76
Fig. 62	« Surrey » de famille	76
Fig. 63	« Concord » avec parasol	78
Fig. 64	« Democrat » à trois sièges	78
Fig. 65	« Runabout » (rais en broche)	80
Fig. 66	« Democrat » à deux sièges	80
Fig. 67	« Democrat » à un siège	80

Fig. 68	« Boghei »	82
Fig. 69	« Boghei rubbertaille »	82
Fig. 70	« Mikado »	84
Fig. 71	« Stanhope »	84
Fig. 72	« Newburg »	86
Fig. 73	« Spindle »	86
Fig. 74	« Mongolia »	86
Fig. 75	« Minto-Trap »	88
Fig. 76	« Phaéton »	88
Fig. 77	« Jumpseat » avec décorations	90
Fig. 78	« Jumpseat » sans toiture	90
Fig. 79	« Surrey » de charretier	92
Fig. 80	« Surrey » de famille	92
Fig. 81	« Express » avec sabot	94
Fig. 82	Voiture de livraison	96
Fig. 83	Voiture de boulanger	96
Fig. 84	Voiture de boucher	98
Fig. 85	Voiture de laitier	98
Fig. 86	Tombereau écossais	100
Fig. 87	Tombereau de ferme	100
Fig. 88	« Quatre-roues » léger	102
Fig. 89	« Quatre-roues »	102
Fig. 90	« Quatre-roues » lourd	104
Fig. 91	« Runabout » à toiture inclinée	106
Fig. 92	« Runabout »	108

Les photographies sont de l'abbé Jean-Baptiste Ouellet du Collège de Sainte-Anne-de-la-Pocatière.

TABLE DES MATIÈRES

Présentation	3
Avant-propos	5
Introduction	7
Voitures d'hiver :	
De la « traîne » à la « berline »	9
La « carriole »	21
Les « sleighs »	29
Voitures d'utilité	39
Les « mémoires »	53
Les harnais	59
Chemins d'hiver	69
Voitures d'été :	
Voitures légères	77
Voitures de travail	95
Conclusion	107
Glossaire	109
Index	121
Table des illustrations	125

Achévé d'imprimer par les travailleurs
des ateliers Marquis Limitée de Montmagny
le 12 juin 1978

