Document generated on 07/12/2025 3:04 a.m.

Les Cahiers des dix

Le cheval Canadien et les voitures hippomobiles d'hiver vus par Cornelius Kreighoff
The Canadian Horse and Winter Horse-Drawn Vehicles as seen by Cornelius Kreighoff

Laurier Lacroix

Number 69, 2015

URI: https://id.erudit.org/iderudit/1035603ar
DOI: https://doi.org/10.7202/1035603ar

See table of contents

Publisher(s)

Les Éditions La Liberté

ISSN

0575-089X (print)
1920-437X (digital)

Explore this journal

Cite this article

Lacroix, L. (2015). Le cheval Canadien et les voitures hippomobiles d'hiver vus par Cornelius Kreighoff. *Les Cahiers des dix*, (69), 281–301. https://doi.org/10.7202/1035603ar

Article abstract

During his successful career, the Canadian artist of Dutch origin, Cornelius Krieghoff (1815-1872) made hundreds of genre scenes showing the habitant with his horse during the winter. Indeed, the painter and his customers were fond of scenes that showed the peasant's horse and the different types of vehicles he used.

Kreighoff's art enhances the qualities of the Canadian horse, endurance, speed, force, address and his patience by showing it in different situations. Sometimes seen leading the habitant and his family, sometimes seen running and galloping. These scenes include the inventory of winter vehicles available to Canadians. Sled (traineau), sled sticks (traineau à bâtons), *berline* or *berlot* matched the elegant sleigh.

His production with multiple replicas became the archetypal represen- tations of inhabitants in the nineteenth century. The popularity of his paintings will proliferate to the point that they became half a century later a subject to eliminate in order to impose a French Canadian art rid of stereotypes and truthful to the new realities.

Tous droits réservés © Les Éditions La Liberté, 2016

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

Le cheval Canadien et les voitures hippomobiles d'hiver vus par Cornelius Kreighoff

Laurier Lacroix[1]

À Beverly et Fred S.

En raison de l'importante tradition rurale qui a marqué l'histoire du Québec, les animaux de la ferme occupent une place importante dans la langue populaire et l'imaginaire collectif. De toutes ces bêtes qui ont opéré un transfert de l'agriculture à la culture, le cheval est sans contredit celui qui est le plus sollicité[2]. Il est à la source d'un vaste répertoire de chansons, de contes, de nouvelles, de poèmes, de romans et d'expressions[3]. Il est tellement ancré dans la psyché des Québécois qu'il a donné son nom à la langue qu'ils parlent couramment[4]. Rétrospectivement, l'on peut se demander si l'appropriation du terme *joual* est le fait des personnes qui ont entendu les appels rieurs et légers de

---

1. Je remercie Paul Maréchal, conservateur de la collection Power Corporation du Canada, de sa précieuse collaboration.

2. Le cochon se place également en tête, suivi par le bœuf qui occupe une place sûre dans ce répertoire. Sans oublier le chien que Claude-Henri Grignon, entre autres, a immortalisé par la voix de l'un de ses héros.

3. L'énumération serait très longue. Rappelons que le cheval est, avec l'amour, au centre du répertoire de la musique western, qu'il figure dans plusieurs airs du temps des Fêtes et qu'il a inspiré une des plus belles chansons de Claude Léveillée. Parfois associé au diable dans les contes (constructeur d'églises, danseur), l'animal est aujourd'hui au cœur de merveilleux récits (Jacques Poulin, *Mon cheval pour un royaume,* Montréal, Leméac, 1987, 190 p., Marie-Hélène Poitras, *Griffintown*, Québec, Alto, 2012, 209 p.)

4. Sur l'origine du terme joual, voir Paul Laurendeau, « *Joual* – Chronique du TLFQ (XXII) », *Québec français*, n° 67, octobre 1987, p. 40-41. (En ligne).

deux de ces bêtes placées dans des pacages différents ou encore le cri de cet animal qui refuse de se prêter au jeu des hommes. Il y a maldonne, le Canadien ne s'exprime pas en joual, son parler rieur et chantant l'associe plutôt à l'accent méridional de ses cousins de Camargue.

Le cheval n'est pas un animal typiquement nord-américain. De fait, l'équidé que l'on connaît encore aujourd'hui est importé au XVIIe siècle, en même temps qu'émigrent les Filles du Roi, deux ressources jugées essentielles pour le développement de la colonie française[5]. D'abord utilisés par les notables, les chevaux sont rapidement accessibles aux colons en raison de leur aptitude comme reproducteur qui se révèle par le taux de natalité élevé de cette bête. En effet, leur nombre passe de 14 en 1665, à 400 en 1692, à 1 872 en 1706, pour atteindre le nombre estimé de 14 000 en 1763[6].

Leur capacité d'adaptation au climat excessif, à une diète déséquilibrée, aux durs travaux et à des soins vétérinaires inexistants est notable pour des bêtes qui servent quotidiennement aux travaux des champs (déboisement, labour et récolte), au transport et aux loisirs. L'omniprésence du cheval entraîne le développement d'une importante activité économique en soutien à toutes les fonctions auxquelles il se rattache. Les métiers de maréchal-ferrant, de constructeur de voitures et de ferronnier, de sellier et de bourrelier sont inhérents au rôle du cheval et aux activités qui lui sont reliées.

Au XIXe siècle cependant, l'expansion de la technologie de la vapeur modifie les tâches traditionnelles du cheval qui devient un auxiliaire de la machine[7].

---

5. Selon Claude Richer et Pearl Duval, *Le cheval Canadien histoire et espoir*, Québec, Septentrion, 2015, p. 31 et ss.), environ 80 chevaux (étalons et juments) sont arrivés en Nouvelle-Fance entre 1665 et 1671. Voir : Robert-Lionel Séguin, « Le cheval et ses implications historiques dans l'Amérique française », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 5, n° 2, 1951, p. 277-251. (En ligne).
6. C. Richer et P. Duval, *Le Cheval Canadien.... op. cit.*, p. 39.
7. Le poème de Paul Stevens, « Le cheval, la locomotive et le télégraphe » (*Fables*, 1857, p. 113), fait dialoguer deux nouveautés technologiques, le train et le télégraphe au sujet du cheval. La locomotive nargue ainsi l'animal : « Oserais-tu de grâce, / Essayer de suivre ma trace / À moi qui dévore l'espace / À moi plus prompte que les vents ? ». Le télégraphe tempère son ambition et proclame : « Prenez-vous le coursier pour un sot sans cervelle ? / Vous surpassez, j'en conviens les chevaux. / Voilà tout. Beau sujet vraiment de gloriole ! / Mais lorsque vous voudrez devancer les oiseaux, / Le tonnerre et les vents, venez à mon école ». Yolande Grisé et Jeanne d'Arc Lortie, *Les textes poétiques du Canada français 1606-1867*, vol. 6, Montréal, Fides, 1993, p. 270.

À ce moment notre animal est menacé de disparition[8], victime de la situation coloniale dans laquelle il est embourbé . Il est couplé à d'autres races importées d'Angleterre et ses services sont par ailleurs requis outre-frontière durant la guerre de Sécession[9]. La science vient à son secours et reconnaît ses attributs comme ceux d'une nouvelle race, le cheval Canadien, groupe distinct dont les caractéristiques sont décrites en 1868 dans des termes qui sont toujours reconduits. Le docteur de Bonald le présente alors ainsi :

> […] Les couleurs les plus communes du cheval canadien sont, par ordre de fréquence : le brun foncé, le rouge, le blond ou azelan, le noir, le gris et le blanc ; les couleurs intermédiaires, c'est-à-dire le cendré, crème, élizabeth, etc. sont très rares.
>
> Le poil est long ; la crinière et la queue longues et épaisses ; cela tient, sans doute, au climat et à la manière rude dont il est élevé […]
>
> Le cheval canadien a généralement la tête un peu grosse ; mais elle est bien supportée par une forte encolure bien arrondie ; le corps bien traversé, bien appuyé sur des jambes solides et couvertes de poils qui va s'allongeant du genou jusqu'au boulet et à la couronne ; le corps c'est–à-dire le rachis un peu plus long; ce qui le rend peu propre au travail statique (porter sur le dos) ; la croupe ni trop ovale ni trop droite ; les hanches musculeuses, sans cependant être comparativement aussi fortes que l'avant-main ou train du devant ; le sabot plus gros que celui des chevaux fins ; du reste bien conforme pour le travail à morte charge ou pour le voyage à allure rapide ; très peu sujet à l'encastelure ; sa hauteur la plus commune est de 14 à 15 mains (4.8 à 5 pieds) ; son poids est généralement entre 800 et 1 000 lb. Il tient à la race normande et bretonne par la tête et l'encolure, au cheval de chasse anglais par les poumons, au cheval arabe par la crinière et la queue, au cheval de Tartare ou cosaque par la sobriété, la docilité et la solidité du pied.
>
> Les qualités intrinsèques du cheval canadien sont la sobriété, la docilité, la douceur, l'aptitude à toute espèce de travail de trait et la longue période de temps pendant lequel il peut rendre service. […] Le cheval canadien est doux et docile[10].

---

8. En 1850, le *Rapport du Comité spécial sur l'état de l'agriculture au Bas-Canada*, (Toronto, Louis Perreault), traite de la dégénérescence du cheval Canadien. Les solutions adoptées sont le croisement avec des races comparables (le percheron ou le Clydesdale, cheval de trait écossais) ou le rétablissement de la race par sélection des meilleurs géniteurs.
9. C. Richer et P. Duval, *Le Cheval Canadien.... op. cit.*, p. 77-85. Le film *La légende du cheval Canadien* (2012) de Louise Leroux et Richard Blackburn retrace la descendance du cheval aux États-Unis.
10. Guillaume-Sylvain de Bonald, « Amélioration de la race chevaline en Canada en général et dans le comté de Berthier en particulier », *La Minerve*, 5 décembre 1868, p. 2-3. D'origine française, le médecin et inventeur de Bonald (-1891) épouse en 1853 la fille de James Cuthbert junior, Élizabeth, ce qui peut expliquer le choix de la région de Berthier comme lieu principal de son enquête. Édouard Fabre-Surveyer, « James Cuthbert, père, et ses biographes », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 4, nº 1, 1950, p. 74-89. (En ligne).

Par un de ses transferts dont les mythes seuls ont le secret, les qualités du cheval viennent à définir également les traits de caractère de leur propriétaire, les Canadiens français. Ténacité, endurance, robustesse, rapidité à la course, mais également adresse et docilité traduisent le comportement du petit « cheval de fer » en symbiose avec son propriétaire et guide. Cette association d'espèces en cours de disparition n'est pas sans rappeler comment les Canadiens, en voie d'assimilation face à l'immigration britannique au XIXe siècle, ont été associés aux derniers autochtones, en particulier les Hurons[11]. Communautés humaines et espèce animale à sauvegarder sont redéfinies et passent à la légende. Autant l'animal sert alors à défendre l'identité nationale, autant il en deviendra le souffre-douleur lorsqu'il s'agira de projeter le Québec en quête de modernité hors de la sphère de son terroir asphyxiant. Peut-on s'inscrire dans la culture contemporaine sans renoncer à son patrimoine ?

Le cheval, toujours lui, joue ce rôle de bouc émissaire quand se posent la questions plus limitées du choix du sujet à traiter en art, de la liberté de l'artiste et des formes d'un art canadien-français. Ces débats ont cours entre 1915 et le moment d'affirmation de l'abstraction au début des années 1940, il ne faut donc pas se surprendre que le cheval, emblème dépassé du terroir, soit dénoncé. La noble bête se voit alors travestie en canasson et convoquée sous l'appellation poussive et péjorative de « la grise » (notons le passage au féminin). La jument devient l'animal à abattre. L'historienne d'art Esther Trépanier a démontré comment, dans les années vingt et trente, « [c]hez les francophones du Québec, c'est une autre vision du paysage [et non celle du Groupe des Sept] [qui s'impose], celle des paroisses rurales, traversées par la sempiternelle « Grise » tirant son « berlo » et son « habitant », qui constitue l'emblème d'un idéal nationaliste, plus clérical celui-là[12] ».

---

11. Sur ce sujet voir le pénétrant article de François-Marc Gagnon et Yves Lacasse, « Antoine Plamondon et *Le dernier des Hurons* », *Annales d'histoire de l'art canadien*, vol. XII, nº 1, 1989, p. 68-79 (En ligne).

12. Esther Trépanier, *Peinture et modernité au Québec 1919-1939*, Montréal, Éditions Nota bene, 1998, p. 70.
Les tenants du modernisme, représenté par le peintre Adrien Hébert et le critique Henri Girard, prennent le cheval en grippe et dénoncent les multiples incarnations qu'il prend encore dans la peinture au Québec. Esther Trépanier résume ainsi la position du journaliste. « C'est avec mépris qu'il [Girard] souligne cet « abandon paresseux au paysage » qui caractérise l'art canadien, qu'il dénonce les copies serviles que l'on fait des œuvres de Cullen et de Suzor-Coté. Un article sur Georges Delfosse est prétexte à établir clairement sa position : « Je sais qu'il est de bon ton de louer sans égard à la qualité de sa peinture l'artiste qui s'attendrit sur nos vieilleries. Que le ciel nous épargne cette faiblesse [(1)] ». Il sera donc « extrêmement reconnaissant » à un jeune peintre comme Adrien Hébert d'ignorer la « vieille

Cette attitude se cristallise en opposition au thème de la cité perçue comme l'incarnation par excellence de la modernité. Peut-on être moderne sans être urbain, comment s'affirmer comme artiste de son temps et ne pas représenter la ville ? Tel semble être le défi qui écorche le cheval et son environnement suranné et valorise la cité. Esther Trépanier, fait le point en comparant les œuvres de Marc-Aurèle Fortin (1888-1970) et d'Adrien Hébert (1890-1967) :

> Soulignons, dans un premier temps, que les visions opposées de la ville qui se dégagent des organisations formelles récurrentes chez l'un et l'autre sont toutes deux porteuses d'une idéalisation qui s'articule autour d'un rapport illusoire au réel. Hébert dans « Un point de vue », texte « réquisitoire » qu'il écrit en 1935 à la défense de son sujet de prédilection[(1)], la ville et le port de Montréal, s'en prend au fait que la majorité des gens demandent en peinture des « sujets canadiens » qui excluent toutes « manifestations de la vie moderne ». On en reste, déplore-t-il, à des sujets dignes des « cartes de Noël » : le paysage enneigé, l'habitant, la tuque, la ceinture fléchée, la « grise » et le « berlot ». Or, souligne Hébert, la campagne reproduite dans ces images n'existe plus. Les habitants, rappelle-t-il, s'habillent désormais dans les grands magasins, grâce aux comptoirs postaux bien développés; la mécanique et l'automobile remplacent le cheval et les « boggies » et les taches rouges que l'on peut apercevoir ici et là ne sont plus des tuques, mais des « stations de gazoline » (stations-service).
> [(1)]Adrien Hébert, « Un point de vue », *L'Action universitaire*, vol. 1, nº 5, 1935, p. 10-11.[13]

Nous sommes au cœur du débat. Les sujets du terroir sont à proscrire. En préparant son texte, Hébert ne pense sans doute pas aux artistes Maurice Cullen (1866-1934) et Kathleen Moir Morris (1893-1986) qui, dans les

---

maison », le « ber », la « grise » et l'« habitant », toute la « collection des clichés nationaux chers aux amants de la race[(2)] ».

[(1)] Henri Girard, « Expositions de peinture », *Le Canada*, 14 avril 1932, p. 2

[(2)] Henri Girard, « Adrien Hébert. Exposition de peintures et fusains à l'Arts Club », *Le Canada*, 2 décembre 1931, p. 1-7.

Esther Trépanier, « Au rendez-vous de la modernité », *Continuité*, automne 1989, p. 42. Auparavant, l'historienne avait relevé les propos d'Adrien Hébert. « Ce plaidoyer sur la beauté du port, Adrien Hébert le formule, on le devine, pour défendre son sujet favori face à un public qui juge encore que la véritable peinture « canadienne » ne peut représenter que le paysage et le terroir. C'est pourquoi Hébert souligne aussi dans son article que les conditions de vie des campagnes ont bien changé, que les travaux des habitants sont maintenant mécanisés, qu'ils ont des automobiles et que « la tuque, la ceinture fléchée, le berlot et la grise » ne sont plus que de jolis sujets pour cartes de Noël [(3)].

[(3)] Adrien Hébert, « Existe-t-il une peinture d'interprétation spécifiquement canadienne-française », *Culture* vol. II, nº 3, septembre 1942, p. 297-303. »

Esther Trépanier, « L'espace urbain et l'ambiguïté idéologique des Canadiens français Adrien Hébert et Marc- Aurèle Fortin », *Vie des arts*, vol. 37, nº 147, 1992, p. 8-13 (citation p. 11). (En ligne).

13. E. Trépanier, *Peinture et modernité... op. cit.*, p. 162-163.

premières décennies du XXe siècle, ont pris comme sujet des chevaux attelés en les traitant dans un idiome plus pictural (empâtements ou aplats de couleurs)[14]. Sans doute a-t-il en tête les illustrations (en noir et blanc, mais aux sujets colorés) d'Edmond Massicotte (1875-1929) réalisées au début du siècle et toujours aussi populaires sur le marché. Les tableaux mille fois repris de Frederic Simpson Coburn (1871-1960) où l'on voit un cheval tirer quelques billes de bois par une journée ensoleillée d'hiver deviennent alors une image d'Épinal de la vie des habitants. Ces artistes sont en quelque sorte les héritiers d'un peintre d'origine hollandaise, émigré au Canada et qui a défini les règles de ce *genre*. Cornelius Krieghoff (1815-1872), puisqu'il s'agit de lui, arrive au Bas-Canada en 1840 après avoir vécu et étudié à Düsseldorf et participé, à titre d'artificier, à la Seconde Guerre séminole en Floride dès 1837[15].

Des raisons sentimentales et la naissance d'un garçon (décédé à l'âge d'un an), puis d'une fille, l'auraient attiré à Boucherville, lieu de résidence de son épouse. La famille n'est cependant pas une raison pour empêcher Krieghoff de se déplacer continuellement[16]. Rochester, Paris, Toronto, (plus tard Chicago, où il décède) lui permettent de continuer sa formation artistique et de rechercher des commandes. C'est en 1846 qu'il se pose à Montréal où il séjourne pendant sept ans, période au cours de laquelle l'habitant deviendra, au même titre que les scènes de vie autochtone, un de ses sujets de prédilection.

Krieghoff, musicien et polyglotte, maintient une vie sociale très active (Montreal Society of Artists, Shakespeare Club), multipliant les contacts (Lord Metcalfe, Lord Elgin, Chiniquy, Edward Hale, membres sélects du Dolly Bar), innovant par ses sujets peints et faisant reproduire certaines de ses œuvres en lithographie de façon à leur assurer une meilleure distribution. Son train de

---

14. On peut voir plusieurs tableaux de Morris dans le magnifique monographie *Une modernité des années 1920 à Montréal. Le groupe de Beaver Hall*, Jacques Des Rochers et Brian Foss, [dir.], Montréal, Musée des Beaux-Arts de Montréal, 2015.

15. Les informations biographiques sont tirées des ouvrages de John Russell Harper, *Krieghoff*, Toronto, University of Toronto Press, 1979 et Dennis Reid, *Krieghoff. Images du Canada*, Toronto, Musée des beaux-arts de l'Ontario, 1999.
Tous les textes qui portent sur le cheval Canadien et les voitures hippomobiles d'hiver reproduisent ou décrivent une œuvre de Krieghoff. Alors que plusieurs autres artistes, surtout les officiers aquarellistes britanniques, avaient également représenté ces scènes, Krieghoff semble offrir l'archétype de ce sujet. Voir, par exemple, Lawrence Scalan, *Little Horse of Iron. A Quest for the Canadian Horse*, Toronto, Random House Canada, 2001, p. 295-299.

16. J'ai déjà traité du sujet de l'itinérance et de la vitesse dans l'œuvre Krieghoff. Laurier Lacroix, « Run Kreighoff cours », *Annales d'histoire de l'art canadien*, vol. XXIV, 2003, p. 60-69.

vie animé se poursuit à Québec à partir de 1853 où il accompagne son ami John Budden. Les activités sociales s'y renouvèlent (Quebec Curling Club, Histrionic and Dramatic Club of Quebec, Quebec Game Club, Quebec Turf Club), les commanditaires changent (John Gibb, officiers britanniques) et l'artiste complète ses activités en réalisant des copies de tableaux et en donnant des leçons de peinture. À plusieurs reprises, la vente aux enchères devient une façon d'écouler le supplément d'œuvres qui ne trouve pas preneur auprès des amis, des commanditaires et des clients. L'absence d'archives et de sources de première main a permis aux historiens d'imaginer sa production comme une autofiction, chaque lieu, chaque scène montrant une facette ou l'autre de sa vie pleine d'aventures et de situations pittoresques[17].

Fig. 1 – C. Krieghoff, *Le cabinet d'un officier à Montréal*, détail, 1846, 44,5 x 63,5 cm, Musée royal de l'Ontario, repr. dans REID 1999, p. 11.

Dès son installation à Montréal, Krieghoff reconnaît que le cheval joue un rôle central dans son milieu de vie. Une de ses premières réalisations majeures, *Le cabinet d'un officier à Montréal* (1846) (fig. 1) est un tour de force de miniaturisation alors que l'artiste représente l'aide-chirurgien de l'armée britannique Andrew Anthony Staunton dans son cabinet de lecture, entouré

17. Ces récits qui se sont multipliés au XXe siècle ont été déconstruits par Russell Harper, *Krieghoff , op. cit.* et D. Reid, *Krieghoff. Images...op. cit.*

d'œuvres d'art, d'articles de chasse et de pêche et d'artefacts amérindiens[18]. Le peintre met en vedette une partie de l'appareillage qui sert au harnachement du cheval. Placés derrière l'officier, sur un fond de tissu rouge comme pour mieux les faire ressortir, se trouvent les pièces d'un harnais léger. Bride, selle, bourrure de collier, attelle et carillons trônent au centre de la pièce et sont directement associés au médecin-cavalier. Le cheval en contexte urbain est un compagnon des divertissements pour la promenade et la course.

La popularité des œuvres de Krieghoff n'a d'égale que l'abondance de sa production[19]. La maîtrise du dessin, de certaines techniques picturales et d'une palette de tons clairs lui permet de produire beaucoup, d'autant plus qu'il reprend, à quelques variantes près, toujours les mêmes sujets faciles à apprécier (« romancés ») et chargés de détails divertissants. Il réussit ainsi à imposer une iconographie et un style caractéristiques de sa manière. Ses toiles, recherchées de son vivant, continuent de plaire à la fin du XIXe siècle alors que se structure le marché de l'art et que le nationalisme canadien est en quête d'icônes susceptibles de donner un visage à ce nouveau pays. C'est alors que dans la construction du discours de l'histoire de l'art au Canada anglais tout commence avec Krieghoff, tellement ses images sont devenues canoniques pour décrire le mode de vie des autochtones et des habitants[20].

La réputation du peintre connaît un nouvel essor à partir de 1934 avec la tenue d'une grande exposition qui lui est consacrée à l'Art Gallery of Toronto et à la Galerie nationale du Canada, alors que Marius Barbeau publie son *Cornelius Krieghoff, Pionner Painter of North America* (Macmillan of Canada) incluant un premier catalogue raisonné. Cet ouvrage est suivi en 1937 de la monographie de Albert H. Robson (Ryerson Press). Déjà, en 1927, Krieghoff avait été mis en

18. Voir R. Harper, *Krieghoff , op. cit.,* p. 20-21 et Laurier Lacroix, « Le Cabinet d'officier à Montréal », *La peinture au Québec 1820-1850*, Mario Béland [dir.], Québec, Musée du Québec, Les Publications du Québec, 1991, p. 339-341.

19. Nul mieux que Barbeau n'a dressé un portrait succinct de la carrière de Krieghoff. « He painted a great many pictures, the majority of which were poitboilers, for trivial sums. Others were painted for his own pleasure, or, usually, for wealthy patrons and friends. He was in the habit of often reapeating the same themes, simplifying or elaborating them according to circumstance. » Lettre de Marius Barbeau à Martin Baldwin, 17 novembre 1933, Archives du Musée des beaux-arts de l'Ontario, Curatorial Files, boîte 16, chemise 1. Citée par Andrew Nurse, « 'To Create Krieghoff', The Cultural Politics of Canonization », *International Journal of Canadian Studies*, vol. 50, 2014, p. 207-226, citation p. 215-216. (En ligne).

20. François-Marc Gagnon a abordé ce sujet dans son texte : « L'art canadien commence-t-il avec Krieghoff ? », *Annales d'histoire de l'art canadien*, vol. XXIV, 2003, p. 8-17, (En ligne). Voir également l'excellente étude d'Andrew Nurse, *loc. cit.*

vedette lors du Festival de la chanson et des métiers du terroir tenu au Château Frontenac sous les auspices du Canadien Pacifique. Pour Barbeau qui est l'âme de ces événements, les paysages de Krieghoff ont su mettre en scène des éléments — l'adaptation aux conditions géographiques et climatiques du pays — qui définissent l'identité canadienne. L'artiste faisant le pont entre l'histoire coloniale et l'art du Groupe des sept[21]. Nul doute que cette présence à l'avant-plan de l'artiste du XIXe siècle et de ses émules contrecarrait le projet de développer un art nouveau au Canada français.

Comment Krieghoff met-il en scène les habitants canadiens ? En plus des portraits types des *Canayens* arborant la tuque et fumant la pipe, le peintre réalise une suite de scènes d'intérieurs où surviennent les situations les plus cocasses : marchand ambulant offrant sa camelote à une famille démunie, groupe familial réuni autour d'une table bien garnie pendant le carême et surpris par le curé, scènes de flirt, de joueurs de cartes… Le plus souvent cependant les habitants sont représentés à l'extérieur, l'hiver, vaquant à leurs occupations autour de la maison[22]. Les habits traditionnels, ceinture fléchée, capot de laine, tuque et bottes sauvages, sont portés fièrement et le paysan est aussi très souvent associé au cheval et à son attelage.

Ce compagnonnage n'est pas imaginaire dans la mesure où presque toutes les fermes disposaient de cet animal indispensable pour la plupart des tâches agraires. Kreighoff ne montre pourtant pas le cheval défrichant ou labourant ou se reposant à l'écurie. Il est surtout présenté comme un animal de compagnie, une bête sociale qui conduit son maître lors de ses sorties ou qui est mis à l'épreuve lors de courses, compétitions entre voisins rivaux.

Traîneau d'habitant, vue près de la frontière du Canada (v. 1847) est caractéristique du premier ensemble d'œuvres (fig. 2). Par un clair matin d'hiver, une famille de voyageurs est arrêtée par un voisin. Deux maisons en pièces sur pièce, aux cheminées fumantes, sont placées de part et d'autre de la surface de la toile. L'air est bon et des poules, près de la maison à droite, sont à picorer dans la neige. Nous sommes dans un rang où les terres sont défichées depuis longtemps, un seul arbre subsiste de la végétation antérieure. La scène se situe au bord d'un ruisseau gelé que les habitants s'apprêtent à traverser au moment où ils croisent une connaissance avec laquelle le conducteur s'est arrêté pour causer.

---

21. A. Nurse, « 'To Create Krieghoff'… », *loc. cit*. p. 214.
22. Alors que l'hiver est associé aux habitants, les Amérindiens sont surtout vus dans des paysages automnaux. Exception à cette règle, un tableau de début de carrière, *Habitants Going to the Market* (1848, coll. Thomson, Musée des beaux-arts de l'Ontario (MBAO), R. Harper, *Krieghoff , op. cit.,* p. 37) montre une scène estivale, le cheval est attelé à une charrette.

Fig. 2 – C. Krieghoff, *Traîneau d'habitant, vue près de la frontière du Canada*, détail, v. 1847, 64,1 x 92 cm, coll. Thomson, MBAO, repr. dans REID 1999, p. 13.

La voiture, dont je reparlerai, vient d'une route tracée sur la droite et la conversation risque d'être longue : le conducteur allume sa pipe et les deux femmes et l'enfant à bord du même traîneau regardent, complices, en direction du spectateur comme interpellés par le peintre qui occupe la même place que nous devant le tableau. Le cheval bai, attelé simplement, mais dont la bride est garnie de rubans et le harnais agrémenté de grelots, offre un modèle de patience. Il ne répond pas au chien qui le nargue et respire profondément, une buée blanche sort de ses naseaux. Son pied arrière gauche est au repos, signe qu'il s'est endormi, bloquant ses articulations afin de mieux refaire ses forces[23]. La bête a donc une vie autonome, posée pourrait-on dire, laissant les humains palabrer, le chien aboyer, le temps passer. Au signal, elle pourra reprendre sa tâche et mener l'équipage à bon port.

Le même schéma est repris sous un ciel d'hiver un peu plus voilé dans *Le pont de glace à Longue-Pointe* (v. 1848, Musée des beaux-arts du Canada, D. Reid, *Krieghoff. Images...op. cit.*, p. 15). Une église a remplacé la maison sur la droite et cette fois la famille de voyageurs croise deux habitants qui conduisent un traîneau à bâtons. Pour le pittoresque, un cheval blanc est placé au premier plan et cache en grande partie son congénère bai, tous deux sont au repos. Un

23. Cette position du solipède est souvent reprise dans les toiles le montrant au repos, comme dans *Home from the Lumbering Camp* (n.d. ROM) et *Argument about a Load of Wood* (1863, coll. Thomson, MBAO), reproduits dans R. Harper, *Krieghoff , op. cit.,* p. 100 et 101. Elle est différente de celle de l'animal s'apprêtant à ruer en vache comme dans *Return from the Village* (vers 1848, coll. Thomson, MBAO, R. Harper, *Krieghoff , op. cit.*, p. 27).

chien semble répondre à l'appel de l'enfant. Tout comme dans l'autre toile, un autre équipage figure au loin, un cheval tirant une carriole dévale la pente qui conduit du village à la route sur le fleuve gelé.

On pourrait multiplier ces exemples où le cheval est montré à l'arrêt, immobile et placide, en attente de la commande afin de reprendre le pas. L'autre situation mise en scène par Krieghoff montre au contraire le cheval trottant, courant ou galopant. C'est un tout autre aspect des qualités de l'animal qui sont alors célébrées : son endurance, sa vitesse et sa vigueur. L'un des tableaux les plus célèbres, *Course de traîneaux sur le Saint-Laurent, à Québec* (1852) réunit deux équipes rivales qui filent à toute allure sur le pont de glace entre Québec et Lévis[24] (fig. 3). La vue panoramique, qui est une des marques de commerce du peintre, concentre sous un vaste ciel nuageux la silhouette de Québec, siège du pouvoir militaire et politique du pays. Elle est dominée par la citadelle et le parlement. L'édifice néo-classique, orgueil de la capitale du Canada-Uni, est dû aux architectes François et Thomas Baillairgé. Il vient tout juste d'être complété et sera rasé par les flammes le 1er février 1854[25]. Dans cet environnement, symboliquement chargé, deux attelages se mesurent. Un cheval alezan clair tirant un traîneau chargé de quatre hommes se voit doublé par un bai fougueux qui tire un traîneau à bâtons monté par trois personnes. Les couleurs des chevaux et celles des costumes des habitants se découpent sur la neige glacée et contribuent à la lisibilité de la scène. Le cheval Canadien est reconnu pour ses qualités de trotteur et d'ambleur, lesquelles le feront rechercher pour les pistes de course. Le sport ici se pratique de manière débonnaire entre deux bandes de jeunes gens grisés par la vitesse et le plaisir du jeu qui placent en compétition les chevaux dont ils sont si fiers.

---

24. Les mouvements des voitures sur le pont de glace sont célèbres. ADOLPHE MARSAIS, compose en 1859 une chanson sur ce thème en reprenant l'air de *Cadet Rousselle est bon enfant*. « […] Sa glace qui n'a pas de tain, / Sert au public de grand chemin ; / On voit s'y croiser les bipèdes, / Toutes sortes de quadrupèdes ; / L'un marchant et l'autre courant / Quel beau fleuve est le Saint-Laurent (bis) […] Ce pont, qui plutôt se lia / Que le grand pont Victoria, / A sur ce dernier l'avantage / De ne pas coûter de péage. / Il s'est fait sans débours d'argent. […] Celui-ci que heurte un traîneau / Fait plus que s'écorcher la peau […]. » *Le Canadien*, 14 janvier 1859, p. 1. Y. GRISÉ et J. LORTIE, *Les textes poétiques..., op. cit.,* p. 41-43.

25. L'historique du Palais législatif est relaté dans l'ouvrage collectif, *Québec, quatre siècles d'une capitale*, Québec, Les Publications du Québec, Assemblée nationale du Québec, 2008, p. 270-282.

Fig. 3 – C. Krieghoff, *Course de traîneaux sur le Saint-Laurent*, à Québec, détail, 1852, 45 x 62, 9 cm, coll. Thomson, MBAO, repr. dans REID 1999, p. 22.

En 1861, Kreighoff reprend le sujet en le situant cette fois dans un paysage des Laurentides dans *Course en traîneau sur la glace* (Musée des beaux-arts de Montréal, D. Reid, *Krieghoff. Images...op. cit.*, p. 246). La joyeuse équipée des trois compères qui a fièrement pris place sur un traîneau à bâtons double une carriole occupée par deux gentlemen conduite par un cocher. La compétition et le jeu sont au cœur de la représentation avec cette remarque sur la supériorité des attelages plus simples des habitants conduits par de jeunes aventureux.

Il n'est pas nécessaire d'être en situation de rivalité pour faire courir son cheval. *Habitants en route pour la ville* (1861, coll. Thomson, MBAO, D. Reid, *Krieghoff. Images...op. cit.*, p. 245) montre un attelage galopant énergiquement dans un paysage enneigé. Les trois hommes, tous vêtus différemment dans les plus beaux atours du pays, ont pris place sur un traîneau à bâtons et filent hardiment sur la route de neige. Leur cheval brun arbore des rubans rouges sur la bride et il est revêtu d'une magnifique catalogne multicolore qui le tient au chaud[26]. L'habitant est fier de sa monture et il en prend soin, la nourrissant, ou encore la conduisant à l'écurie (*L'Auberge du cheval blanc au clair de lune*, 1851, Musée des beaux-arts du Canada, D. Reid, *Krieghoff. Images...op. cit.* p. 20) ou chez le maréchal-ferrant (1871, MBAO, D. Reid, *Ibid.*, p. 267). Cette dernière scène montre l'attention portée à l'animal figure parmi les dernières peintes par l'artiste.

Krieghoff tient compte des différences morphologiques lorsqu'il dépeint d'autres races que le cheval Canadien. Ainsi, dans *Sleigh Race Near Montreal*

26. La présence d'une catalogne sur le dos du cheval ajoute au pittoresque de la scène. Elle se remarque dans d'autres compositions, dont *No Money, No Water* (v. 1850, coll. Thomson, MBAO, R. Harper *Krieghoff*, *op. cit.*, p. 73) et *Le marchandage d'une corde de bois* (1860, coll. Thomson, MBOA, D. Reid, *Krieghoff. Images...op. cit.*, p. 243).

(1848, lithographie, BAC), une estampe qui fait partie d'une suite dédiée à Lord Elgin, les quatre chevaux guidés par un cocher tirent un élégant traîneau dans lequel prennent place deux couples. Les pattes et les têtes fines indiquent qu'il s'agit de chevaux pur-sang de race importés d'Angleterre alors que le gouvernement et les dirigeants économiques transposent leur mode de vie dans la colonie[27]. Comme le rappelle l'historien Ramsay Cook : « Dans les scènes de la vie quotidienne de Krieghoff, le cheval est une autre figure constante. Les traîneaux et les chevaux permettant à l'artiste d'exercer son sens aigu des distinctions sociales et ethniques dans le Canada du milieu du XIXe siècle[28] ».

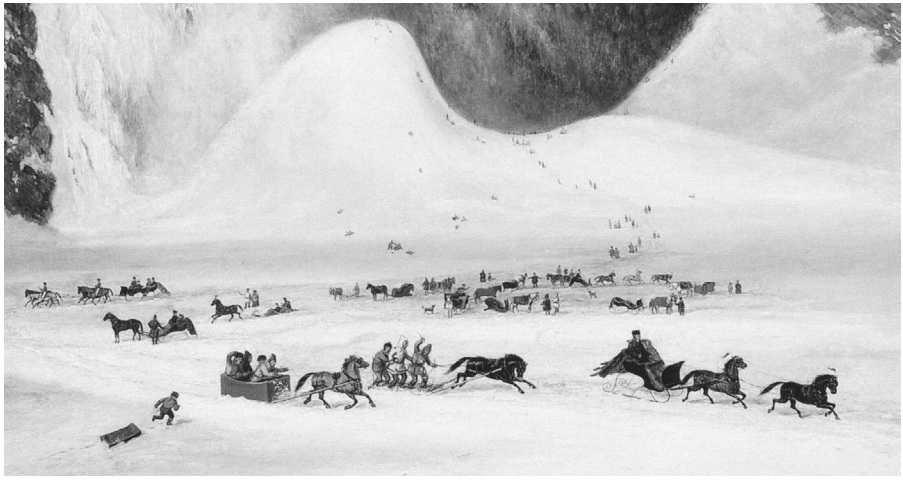

Fig. 4 – C. Krieghoff, *Les chutes Montmorency*, détail, 1853, 91,4 x 121,9 cm, collection Thomson, MBAO, repr. dans *Picturing the Americas*, 2015, p. 34.

À l'occasion, le cheval de race confronte le cheval Canadien. La magnifique composition *Les chutes Montmorency* (1853, coll. Thomson, MBAO, D. Reid, *Krieghoff. Images...op. cit.*, p. 104-105) constitue une sorte d'inventaire des moyens de transport avec des montures en hiver (fig. 4). Devant le majestueux

27. Un bel exemple montrant des chevaux de race importés figure dans la lithographie *Sledge Race near Montreal* (1848, repr. R. Harper *Krieghoff, op. cit.*, p. 42). On y voit quatre bêtes tirant une carriole aux élégants patins formés d'ovales. Le cocher protégé par un pare-neige mène quatre personnages chaudement vêtus.
Krieghoff reçoit en 1854 la commande pour faire le portrait de Fraser, cheval de course gagnant sur la piste des Plaines d'Abraham. L'animal pose avec son jockey, *Fraser, monté par Monsieur Miller* (MBAC, D. Reid, *Ibid.,* p. 127).

28. Ramsay Cook, « L'observateur empathique : l'art de dépeindre de Cornelius Kreighoff », dans *Krieghoff, Images du Canada*, D. Reid [dir.], p. 145-163. Citation, p. 157-158

paysage hivernal du pain de sucre comme décor, l'artiste relate une course entre deux montures d'habitants (traîneau a bâton et berline) qui s'apprêtent à gagner du terrain sur un traîneau (*sleigh* ou *cutter*) mené par un attelage double de chevaux de race[29]. Cette voiture permet une plus grande vitesse, du fait que les patins ajourés en bois et en métal sont plus hauts que les patins bas et pleins des carrioles ou des traîneaux à bâtons. La ferronnerie occupe une part active dans le design de ces *sleighs* dans la mesure où les patins prennent les formes les plus diverses. La caisse prend assise sur des ferrures disposées en diagonale ou finement galbées en de sveltes arrondis, courbes, ovales ou encore motifs paisley, pour se terminer en volute.

Les routes offrent l'hiver un gracieux spectacle alors que se croisent des voitures de différentes formes, de tailles variées et de couleurs vives. Si l'on se fie aux représentations peintes, le rouge et le vert ont la préférence en raison de leur éclat et de leur visibilité dans le paysage hivernal, mais également le bleu et le noir, plus aristocratique. De plus, les grelots font état du mouvement des équipages[30]. Même si les cortèges suivent les routes balisées, les lames s'adaptent bien aux surfaces dures de la neige et autorisent de versatiles chorégraphies.

Au bas de l'échelle des moyens de transport hippomobile et hivernal figure le traîneau (ou traîne), simple appareillage de patins formés de planches épaisses placées sous des traverses de bois formant une plateforme, le tout réuni au cheval par des menoires rigides[31] (fig. 5). Cette forme simplissime connaît des améliorations en recourbant la partie avant du patin, en plaçant de manière

---

29. Mario Béland propose une belle analyse de ce tableau : « Cornelius Krieghoff, *Montmorency Falls*, 1853 », *Picturing the Americas Landscape Painting from Tierra del Fuego to the Arctic*, P. J. Brownlee, V. Piccoli, G. Uhlyarik [dir.], New Haven, Londres, Yale University Press, 2015, p. 34-37.
Une composition différente du même sujet est également lithographiée en 1853 (Musée McCord M8033, repr. dans Coll., *Les voitures hippomobiles de la collection Paul-Bienvenu*, Québec, Musées de la civilisation, 2015, p. 235).
Le sujet de deux attelages en compétition, menés par des habitants, est également l'objet de tableaux comme on le voit dans *Racing on the Ice Road Quebec* (R. Harper, *Krieghoff , op. cit.*, p. 67).

30. Le son des grelots ou des carillons, en plus d'accompagner le conducteur, permet d'entendre venir les voitures, ce qui n'empêche pas toujours d'éviter les accidents comme se plaît à le montrer Krieghoff. Ex. : *Run Off the road in a Blizzard* (n. d., repr. R. Harper, *Krieghoff , op. cit.*, p. 79) : *Mésaventure en hiver* (1860, coll. Thomson, MBOA, D. Reid, *Krieghoff. Images...op. cit.*, p. 242), ou encore *Scène d'hiver* (vers 1855) et *Un refuge dans la tempête* (1866) de la collection Power Corporation du Canada.

31. Des exemples de ces diverses formes de voitures sont reproduits dans l'ouvrage de Paul-André Leclerc, *Les voitures à chevaux à la campagne*, La Pocatière, Musée François-Pilote, 1978. Krieghoff en montre un exemple dans *Le chevreuil abattu* (v. 1859, coll. Thomson, MBOA, D. Reid, *Krieghoff. Images...op. cit.,* p. 240). Le traîneau est associé à une famille

transversale une pièce de bois (pare-neige) qui aura comme rôle de repousser ou de retenir les amoncellements de neige formés sur la route[32]. On voyage debout sur ces traines auxquelles on ajoute également des bâtons latéraux (traine à bâtons) qui servent à caler la marchandise[33] ou à se retenir puisque l'on voyage debout sur ces voitures rudimentaires très populaires à la ferme.

Fig. 5 – C. Krieghoff, *La barrière de péage*, détail, 1863, 30 x 52,8 cm, Musée des beaux-arts de Montréal, repr. dans REID 1999, p. 250.

C'est ce type de voiture que Krieghoff associe aux habitants, jeunes hommes en cavale, toujours prêts à s'amuser de ces courses qui mesurent la vitesse du meilleur cheval[34]. Ils sont deux, souvent trois, vêtus de manière différente et qui

---

vivant dans une cabane en rondins, signe que ce type de voiture est accessible aux colons et aux habitants les plus démunis.

32. William Kingston décrit ainsi en 1856 l'état des routes en hiver : « La carriole […] est posée sur des patins bas, qui sont en bois, de sorte que le devant de la caisse touche presque le sol; lorsqu'elle rencontre un amas de neige, elle le pousse jusqu'à ce qu'il forme une bosse sur laquelle elle peut monter; en redescendant, elle durcit le creux correspondant. Et c'est ainsi le chemin sur toute sa longueur qui finit par être couvert de creux et de bosses, telles les vagues de la mer, qui grossissent à mesure que passent les carrioles. Ces creux sont appelés des 'cahots'. » *Western Wanderings ; or, A Pleasure Tour of the Canadas*, vol. 2, Londres, Chapman and Hall, p. 163, cité par Ramsay Cook, « L'observateur empathique … », *loc. cit.*, p. 147-148.

33. Krieghoff offre de nombreux exemples de cette utilisation du traîneau à bâtons, soit pour le transport du bois (*Log Cabin, Winter Scene, Lake St, Charles*, v. 1860 et *Argument about a Load of Wood,* 1863, coll. Thomson, MBOA, R. Harper, *Krieghoff , op. cit.*, p. 82 et 101) ou de la glace (*Cutting and Hauling Ice* et *Ice Harvest* (Musée national des beaux-arts du Québec) R. Harper, *Ibid.*, p. 39).

34. *L'Ami du peuple, de l'Ordre et des Lois* publie le 18 avril 1840 (p. 1) cette envolée sur les traîneaux, texte traduit par N. D. J. Jeaumenne. « Que de traîneaux sur la neige brillante !/ Et qu'un traîneau nous rend l'âme contente / Quand, bravant règlemens (sic), rencontres et *cahots* / On court au clair de lune, et par monts et par vaux ! […] Ce beau coursier, dont la riche parure / Revèle encor (sic) la superbe encolure, / Que vous voyez bondir, tout couvert

se tiennent en équilibre instable sur les routes cahoteuses, agrippés à celui qui tient les rênes. Ils concurrencent souvent un autre attelage qui mène un berlot ou une carriole[35]. Ils adorent jouer des tours, comme de franchir la barrière de péage sans défrayer le frais de passage, source de revenus pour le préposé à l'entretien des routes. Pas moins de trente variantes de ce thème sont documentées dans la production de l'artiste entre 1856 et 1871. Dans quatre cas, le cheval court vers la gauche et dans les autres répliques le mouvement du traîneau se dirige vers la droite. Krieghoff enregistre en 1864, auprès du Bureau des droits d'auteur, le titre d'une de ses œuvres sous le titre *The Toll Man*, une toile ayant pour titre *Bilking the Toll* est mise en vente à Toronto la même année[36]. Signe du succès de ce sujet, il est adapté à différents environnements, même la Russie, alors que le péagiste est roulé par un attelage mené par une troïka (n.d., R. Harper, *Krieghoff, op. cit.,* p. 155).

Si l'on pose une caisse, en général formée par deux larges planches, sur ce traîneau, l'on obtient un moyen de transport simple, la berline ou le fameux berlot (*barlot* ou berlot-barque), sommairement adapté aux voyageurs qui peuvent s'y asseoir. Il se caractérise par ses bords élevés — qui force le geste peu élégant d'enjamber les parapets — et par la présence de sièges amovibles qui le rendent pratique pour le transport de passagers ou de marchandises. L'avant protège de la neige projetée par les pattes arrière du cheval ou les amoncellements sur la route.

Kreighoff montre des variantes de ce mode de transport accessible révélant l'ingéniosité des cultivateurs qui s'ajustent aux ressources disponibles. Par exemple, dans le très représentatif tableau *La ferme* (1856) (fig. 6), le cheval est déjà attelé alors que le père, entouré de son épouse et de ses enfants, s'apprête à partir pour le marché en plaçant des provisions dans le berlot dont le siège est recouvert d'une peau de fourrure. La planche supérieure de la caisse est incurvée

---

de sueur, / Sous le fouet inhumain d'un jeune conducteur, / Croyait pourtant jouir, sur la douce litière / D'un repos achevé par la journée entière. […] Sur la neige qui crie ou sous un soleil brillant/ Son *sleigh* vole et bondit, léger comme le vent. / Le jour comme la nuit, plein d'un joyeux délire, / C'est pour le plaisir seul qu'il s'agite et délire ». Yolande Grisé et Jeanne d'Arc Lortie, *Les textes poétiques du Canada français 1606-1867*, vol. 4, 1838-1849, Montréal, Fides, 1991, p. 281-282.

35. Voir, par exemple, *Course en traîneau sur le Saint-Laurent, à Québec* (1852, coll. Thomson, MBOA, D. Reid, *Krieghoff. Images...op. cit.*, p. 22) ; *Course en traîneau sur la glace* (1861, coll. Thomson, MBOA, D. Reid, *Ibid.* , p. 246) ; *Le défilé du Jour de l'an* (1871, coll. Thomson, MBOA, D. Reid, *Ibid.* , p. 264).

36. Ces informations sont tirées d'un document que j'ai préparé avec Nancy Volesky lors de la tenue d'une exposition sur ce thème tenue au Musée des beaux-arts de Montréal du 18 décembre 1979 au 16 mars 1980.

et garnie d'une tige métallique qui permet de s'y agripper pour enjamber la caisse ou pendant le voyage.

Dans *Le retour de la ville* (v. 1860, coll. Thomson, MBAO, D. Reid, *Krieghoff. Images...op. cit.*, p. 241) le bois des patins bas du traîneau est renforcé d'une lisse de métal qui se termine en volute. Il est surmonté d'une caisse dont les côtés arrondis lui donnent un air élégant et dans lequel un couple a confortablement pris place menée par un conducteur[37]. C'est encore une boîte rectangulaire que l'on place sur des patins retenus par des structures de bois ajourés qui rendent la berline plus rapide et mieux apte à se frayer un chemin sur la neige durcie et la glace. C'est le moyen adopté par la jeune famille de *Traîneau d'habitant, vue près de la frontière canadienne*[38] (fig. 2).

Fig. 6 – C. Krieghoff, *La ferme*, détail, 1856, 61 x 91,5 cm, Musée des beaux-arts du Canada, repr. dans REID 1999, p. 202-203.

37. Le même traîneau sert également dans *La récréation à l'école du village* (v. 1857, coll. Thomson, MBAO, D. Reid, *Krieghoff. Images...op. cit.*, p. 237) et *Le retour du marché* (1863, coll. Thomson, MBOA, D. Reid, *Ibid.*, p. 251). On remarque le dessous des lisses de bois protégées de métal sur la voiture renversée dans *Run off the Road* (R. Harper *Krieghoff, op. cit.*, p. 79).

38. C'est le même type de voiture (parfois peinte de couleur vive) que l'on observe dans plusieurs toiles de Krieghoff dont *Return from the Village*, (1848, coll. Thomson, MBOA, R. Harper *Krieghoff, op. cit.*, p. 27) ; *Le pont de glace à Longue-Pointe* (vers 1848, Musée des beaux-arts du Canada, D. Reid, *Krieghoff. Images...op. cit.*, p. 15) ; *Famille d'habitant avec un cheval et un traîneau* (1850, coll. Thomson, MBAO, R. Harper *Krieghoff, op. cit.*, p. 17) ; *Village en hiver* (1850, coll. Thomson, R. Harper, *Ibid.*, p. 18) ; *Course de traîneaux sur le Saint-Laurent, à Québec* (1852, coll. Thomson, *Ibid.* p. 22) ; *Habitants en route pour la ville* (1861, coll. Thomson, MBAO, D. Reid, *Krieghoff. Images...op. cit.*, p. 245).

La carriole constitue l'adaptation ultime du transport des Canadiens. Il s'agit d'un aménagement du berlot, alors que l'on a haussé le dossier arrière du siège principal qui forme l'arrière de la caisse. Il peut être rembourré et arrondi pour plus de confort. Les patins sont légèrement évasés de façon à élargir l'empattement du véhicule et assurer sa stabilité sur les routes cahoteuses. La découpe de portes permet d'y entrer et sortir plus élégamment. Le concept est adopté par tous les groupes de voyageurs qui souhaitent se déplacer en hiver. Comme l'écrit Anne Bernatchez, la carriole :

> repose sur des patins d'à peine 20 cm de hauteur, qui la rendent plus stable et sécuritaire. Très tôt, ces patins sont pourvus de lisses de fer pour mieux glisser sur la neige et ainsi augmenter leur résistance à la friction. […] les volutes des lisses fournissent une bonne prise lorsque vient le temps de déplacer la voiture ou pour lui éviter de s'embourber dans la neige épaisse en reculant[39].

Si l'on distingue plusieurs berlots dans la peinture de Krieghoff, celui-ci semble accorder sa préférence à la carriole. Les deux types se voisinent dans *La parade du Nouvel An* (1871) (fig. 7). Les carrossiers voituriers ont rivalisé d'ingéniosité pour varier les formes et les décors de ces voitures dont le design initial est si bien adapté à la fonction. Son aspect extérieur est modifié par l'élégance de ses proportions et des variantes dans les courbes et les ornements dont elle est pourvue.

Fig. 7 – C. Krieghoff, *La parade du Nouvel An*, 1871, 64,3 x 109,2 cm, coll. Power Corporation du Canada.

39. Coll., *Les voitures hippomobiles …*, *op. cit*, p. 104.

Fig. 8 – C. Krieghoff, *La carriole bleue*, vers 1849, 35,6 x 53,2 cm, coll. Power Corporation du Canada.

En dépeignant les loisirs d'hiver des membres de la classe dirigeante, Krieghoff représente également une diversité de traîneaux de promenade (*sleigh*) aux allures plus sophistiquées par leur confection et d'usages différents. Ce type de traîneau, importé par les Loyalistes[40], est adapté pour la vitesse en raison de leur hauteur et il permet de bien apercevoir la route. Le chic des vêtements chauds des passagers ajoute à la distinction qu'affirme déjà le véhicule. En effet, les patins hauts et ajourés combinent stabilité de la charge à l'élégance de la silhouette. La ferronnerie des patins est particulièrement soignée et le panneau de bois moulé avant prend souvent la forme recourbée d'un col de cygne. Hormis lorsqu'il s'agit d'une commande du portrait d'un couple voyageant dans un tel traîneau, comme dans le cas de *La carriole bleue* (n.d., vers 1849) (fig. 8) ou du *Lieutenant Alfred Torens et son épouse devant la citadelle* (v. 1854, coll. Thomson, MBAO, D. Reid, *Krieghoff. Images...op. cit.*, p. 126), rarement Krieghoff présente ce genre de voitures en plan rapproché[41]. Elles sont éloignées, fondues

40. *Ibid*. p. 127.

41. *Couple bourgeois dans une carriole tirée par deux chevaux bais* (v. 1850, coll. Thomson, MBOA, D. Reid, *Krieghoff. Images...op. cit.,* p. 159) et *Tandem Driving* (1858, R. Harper, *Krieghoff , op. cit.*, p. 69) appartient également à ce groupe. Dans celui-là, il s'agit plutôt d'un modèle de

dans le paysage, contrairement aux Canadiens dont les gestes et les actions sont observés de près.

L'on a longtemps considéré Krieghoff comme un peintre de l'anecdote qui répète ses sujets avec d'infimes variantes et qui a délaissé son art au profit du commerce (fig. 9). Il est vrai que le choix de ses thèmes ne se rapporte en partie que sur quelques aspects de la vie des Canadiens qu'il présente sous des traits de caractère convenus et triviaux, en accord avec le goût de certains amateurs d'art de l'époque. Dennis Reid écrivait : « Les images du Canada produites par Krieghoff sont romantiques, elles appartiennent à une autre époque et à maints égards à un autre pays, à un Canada qui dans une certaine mesure n'existait que dans la vision de l'artiste et aussi, sans doute, dans les espoirs et les convictions de ceux qui l'encourageaient[42] ».

Fig. 9 – C. Krieghoff, *Lorette l'hiver*, 1857, 61 x 90,6 cm, coll. Power Corporation du Canada.

La représentation de l'environnement de l'habitant dans un cadre hivernal n'est sans doute pas l'aspect le plus original de son art, bien que certaines scènes de genre en milieu rural soient parmi ses compositions les plus réussies. L'intérêt qu'il porte au cheval Canadien et à des aspects choisis du mode de vie de ses propriétaires est en quelque sorte garant de la véracité de ses représentations.

traîneau aux patins ajourés. Le siège avant, surélevé, est occupé par le couple alors que le groom assis sur le siège arrière détourne la tête.

42. D. Reid, *Krieghoff. Images...op. cit.*, p. 44.

Tel le romancier qui gagne l'adhésion du lecteur par le choix d'un cadre ou d'événements véridiques, Kreighoff s'assure de l'intérêt du spectateur en multipliant les références à des observations justes. En attirant l'attention sur ce volet particulier de sa production, nous découvrons le soin qu'il apporte à documenter la culture matérielle qu'il observe non pas comme un ethnologue professionnel, mais comme un conteur qui à partir d'éléments du réel bascule dans la fantaisie et l'imaginaire.

Laurier Lacroix