

BERNATCHEZ, ANNE, CHRISTIAN DENIS, RICHARD DUBÉ, ROBERT TREMBLAY et LAURENT TURCOT, avec avant-propos de MICHEL CÔTÉ et préface de JEAN-LOUIS LIBOUREL. *Les Voitures hippomobiles de la collection Paul-Bienvenu*. Québec, Les Musées de la civilisation, 2015, 253 p. ISBN 978-2-551-25609-9. Exposition : *Tirées par les chevaux ! La collection de voitures hippomobiles Paul-Bienvenu roulantes, glissantes et toujours rutilantes*, CHRISTIAN DENIS, conservateur, du 26 février 2015 au 17 janvier 2016 au Musée de la civilisation, Québec. / Au Musée canadien de l'histoire, Gatineau, du 25 mars au 17 avril 2017

Jean-François Blanchette

Volume 14, 2016

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1037465ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1037465ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Société québécoise d'ethnologie

ISSN

1703-7433 (print)

1916-7350 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Blanchette, J.-F. (2016). Review of [BERNATCHEZ, ANNE, CHRISTIAN DENIS, RICHARD DUBÉ, ROBERT TREMBLAY et LAURENT TURCOT, avec avant-propos de MICHEL CÔTÉ et préface de JEAN-LOUIS LIBOUREL. *Les Voitures hippomobiles de la collection Paul-Bienvenu*. Québec, Les Musées de la civilisation, 2015, 253 p. ISBN 978-2-551-25609-9. Exposition : *Tirées par les chevaux ! La collection de voitures hippomobiles Paul-Bienvenu roulantes, glissantes et toujours rutilantes*, CHRISTIAN DENIS, conservateur, du 26 février 2015 au 17 janvier 2016 au Musée de la civilisation, Québec. / Au Musée canadien de l'histoire, Gatineau, du 25 mars au 17 avril 2017]. *Rabaska*, 14, 219–223. <https://doi.org/10.7202/1037465ar>

Tous droits réservés © Société québécoise d'ethnologie, 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/>

la Bean, il est écrit : « Conte adapté de la version présentée dans l'œuvre de Jean-Claude Dupont », avec une référence inutile au conteur de Dupont. S'agit-il réellement d'une adaptation du conte de Dupont par le conteur, ou de la version du conteur qu'il tient de sa propre tradition orale ? De même, les références en bas de page au *Petit Larousse* ou à Wikipedia sont inhabituelles ; sont-elles nécessaires ? Enfin, le court lexique à la fin de l'ouvrage est approximatif et n'apporte que bien peu d'informations au lecteur.

Malgré ces réserves somme toutes mineures, ce recueil de récits et chansons témoigne d'une tradition orale bien vivante dans cette région, quoique très fragile. Si plusieurs grands folkloristes canadiens-français (puisqu'à cette époque le terme québécois ne désignait que les habitants de Québec) de la première moitié du ^{xx}e siècle publiaient des contes et chansons avant que ceux-ci ne meurent, Nadyne Bédard et Marie-Pier Fournier proposent un combat tout autre. Elles refusent de baisser les bras et nous livrent avec enthousiasme un cri du cœur on ne peut plus vibrant.

DONALD DESCHÈNES

Lévis (Québec)

BERNATCHEZ, ANNE, CHRISTIAN DENIS, RICHARD DUBÉ, ROBERT TREMBLAY et LAURENT TURCOT, avec avant-propos de MICHEL CÔTÉ et préface de JEAN-LOUIS LIBOUREL. *Les Voitures hippomobiles de la collection Paul-Bienvenu*. Québec, Les Musées de la civilisation, 2015, 253 p. ISBN 978-2-551-25609-9. Exposition : *Tirées par les chevaux ! La collection de voitures hippomobiles Paul-Bienvenu roulantes, glissantes et toujours rutilantes*, CHRISTIAN DENIS, conservateur, du 26 février 2015 au 17 janvier 2016 au Musée de la civilisation, Québec. / Au Musée canadien de l'histoire, Gatineau, du 25 mars au 17 avril 2017.

Collectionneurs et muséologues, voici un livre qui vous permettra de découvrir les critères qui font qu'une collection soit reconnue comme patrimoine national : *Les Voitures hippomobiles de la collection Paul-Bienvenu*. En effet, la section « La collection de voitures hippomobiles Paul-Bienvenu : une grande collection nationale » de Richard Dubé, anciennement directeur des collections au Musée de la civilisation, nous présente une analyse détaillée des aspects historiques et techniques de ces belles voitures afin de démontrer que cette collection rassemble les critères de qualité et d'unicité nécessaires à sa reconnaissance comme bien d'importance nationale. On trouve ici une présentation méticuleuse et détaillée d'éléments tirés de l'argumentaire qui fut présenté à la Commission canadienne d'examen d'exportation des biens culturels (CCEEBC), l'organisme responsable de la reconnaissance d'un bien culturel aux fins de l'impôt à l'échelle du pays.

Comme ces présentations sont ordinairement confidentielles, le lecteur est ici choyé de pouvoir en prendre connaissance. Cette présentation n'est pas pour le lecteur paresseux, car elle comprend de nombreuses nuances et subtilités essentielles à la compréhension de la collection et à l'analyse de son importance pour le patrimoine. Elle comprend aussi de nombreuses références aux dossiers complémentaires, à des tableaux d'analyse, à des listes, tous constitués par Paul Bienvenu et les collaborateurs de ce livre et enrichis pour présentation à la CCEEBC. Cette description des critères de cette collection s'adresse aux collectionneurs sérieux et aux muséologues. Elle invite aussi à poursuivre les recherches en ethnohistoire sur de nombreux aspects de la collection dont l'analyse ouvre autant de fenêtres sur son potentiel de recherches futures.

On découvre parmi les huit critères qui permettent de qualifier cette collection quels sont les éléments qui mènent à sa reconnaissance. Cent trois des 213 voitures de la collection sont uniques et n'ont pas leur pareil ailleurs dans le monde. Ces voitures couvrent les diverses périodes de l'histoire du Québec : 9 datent de la fin du Régime français ou du début du Régime britannique, 8 sont du tournant du ^{xix}^e siècle à la Confédération de 1867, 66 sont d'avant 1900 et les 130 autres ont été fabriquées entre 1900 et la moitié du ^{xx}^e siècle. Pour une centaine de ces 213 voitures, on connaît leurs lieux de fabrication et d'utilisation, on a pu identifier leurs carrossiers grâce aux techniques de fabrication et aux styles des voitures, quand ce n'est pas tout simplement parce qu'elles portent la marque de leur fabricant, on connaît leurs propriétaires, leur profession et l'utilisation qu'ils ont fait de ces voitures, ce qui est exceptionnel parmi les grandes collections nord-américaines connues qui sont moins bien documentées, selon les experts américains eux-mêmes. La collection touche les nombreuses sphères professionnelles de l'élite : le politique, l'économique, le religieux, le militaire, la vie sportive, la vie urbaine et la vie rurale.

On découvre également les critères qui concernent la fabrication des voitures. D'abord les dimensions techniques : « Les contraintes liées à la stabilité du véhicule, au freinage, à la vision de la route, à l'entrée et à la sortie des voyageurs, à l'espace des occupants, à la place du conducteur, à l'attelage des chevaux et à combien d'autres facteurs trouveront réponse dans les techniques de fabrication simples ou complexes » (R. Dubé, p. 228). Ensuite les dimensions esthétiques où on apprend que les formes et les motifs décoratifs des voitures hippomobiles suivent ceux des objets et du mobilier de l'époque concernée. Suivent les types de restauration apportée aux voitures de la collection : restauration à l'identique lorsque les pièces originales des voitures ne permettaient pas une restauration moins drastique – un type de restauration peu courant aujourd'hui dans les musées

mais qui, selon l'auteur et le collectionneur, a la préférence des collectionneurs d'automobiles et de voitures hippomobiles –, restauration légère avec stabilisation, conservation préventive et restauration curative – lesquelles ont la préférence des muséologues de bien des musées, car elles conservent l'histoire des aléas de leur utilisation et de leur abandon. En résumé, cette collection possède tous les critères nécessaires à sa reconnaissance comme collection historique d'importance nationale – le terme national étant pris ici au niveau canadien – par la CCEEBC. Il faut mentionner ici que le Québec reconnaît aux fins de l'impôt québécois les travaux de cette agence du gouvernement fédéral, mais ajoute une plus-value de 25 % sur les biens donnés à des musées québécois reconnus par cette commission.

Cette section, à mon sens la plus importante pour qui se préoccupe de la reconnaissance nationale d'une collection, a été placée à la fin du livre par ses éditeurs. Elle aurait fort bien pu trouver place au premier rang. Il est vrai que, dans cette collection, tout est au superlatif, la collection elle-même prestigieuse, son collectionneur visionnaire et méticuleux, les photographies des voitures nous invitant à y monter, les documents d'archives aussi précieux qu'évocateurs, les analyses et les synthèses des auteurs spécialistes dans leurs champs d'étude. Parmi eux, la spécialiste des voitures hippomobiles, l'ethnologue Anne Bernatchez, nous présente le collectionneur et sa collection prestigieuse. Depuis sa jeunesse, Paul Bienvenu côtoie les chevaux et apprend à les apprécier, car son père possède une compagnie forestière où les chevaux jouent un rôle essentiel pour le transport des billots, des marchandises et des gens. Il fait des études en commerce et devient par la suite courtier. Son intérêt pour les chevaux et leurs voitures ne diminue pas. Dès l'âge de 30 ans, il acquiert son premier cheval et l'année suivante, sa première voiture hippomobile, un traîneau Sainte-Catherine, appelé ainsi car on s'en servait pour la première fois le jour de la fête de Sainte-Catherine le 25 novembre, jour de première neige à cette époque...

Il interviewe également les anciens qui ont vécu cette époque révolue où les chevaux avaient une place centrale dans les travaux, les transports et les communications. « Questionnant antiquaires, propriétaires d'attelages, cultivateurs, vétérinaires, cochers qui conduisent en ville des calèches pour touristes, il n'hésite pas à interroger toute personne dont les yeux brillent quand il aborde le sujet des chevaux et des voitures » (A. Bernatchez, p. 4). Bernatchez raconte les recherches de voitures et les nombreux achats que fait Bienvenu. Il acquiert d'autres collectionneurs, de communautés religieuses, des musées qui réorientent leurs plans de collection, et ne lésine pas à se rendre là où elles ont été amenées, même si c'est à l'étranger. Car nombre de voitures hippomobiles ont été exportées par camion entier vers les États-Unis...

Je dois avouer que je suis resté sur mon appétit en ce qui concerne les motivations premières qui ont poussé Paul Bienvenu à consacrer sa vie à la sauvegarde de ces voitures, car on ne consacre pas toute sa vie à un tel objectif par simple nostalgie du passé. Il avait certainement une conviction profonde. Quelle est l'impulsion première qui l'a mis sur ce chemin ? Quelles sont les rencontres qui ont alimenté cette quête infatigable ? On fait état à cet égard de ses rencontres avec d'autres collectionneurs de voitures et des muséologues, mais on n'explore pas le rôle qu'ils ont pu jouer dans la poursuite de son projet. Car la collection Paul-Bienvenu cédée au Musée de la civilisation comprend 213 véhicules... C'est imposant !

Le catalogue, avec ses descriptions, les origines des voitures et leur interprétation est fort bien fait et présenté agréablement. On en apprend beaucoup sur les types de voitures, sur les styles développés par les voituriers, sur la popularité de certains types de voitures, sur la réputation des voituriers, sur l'usage de ces voitures à l'époque mais aussi par la suite lors d'expositions ou de foires internationales. Ici et ailleurs dans ce livre, on trouve des photos anciennes évocatrices de l'usage de ces voitures et des styles de vie à l'époque, ce qui nous aide à plonger dans le passé et à voir leur contexte d'utilisation.

La majorité des voitures de la collection sont des traîneaux, fort variés de styles, de formes et de structures, suivant les préférences et les choix de leurs constructeurs. Des voitures décorées, d'autres plus simples et plus sobres. La majorité des voitures sont du Québec ou ont été utilisées au Québec, car le collectionneur voulait documenter le patrimoine québécois. Les photographies nous permettent de distinguer les différents types de voitures qui sont décrites avec les informations historiques et techniques essentielles à leur distinction et leur utilisation : d'abord les voitures plus courantes comme le cabriolet, la berline, la diligence, la gondole, le coupé, le berlingot, la désobligeance, le vis-à-vis, la calèche ; ensuite les nouveautés à la mode qui disparurent aussi vite qu'elles étaient apparues : le phaéton, le boghei, le pot de chambre, le *gig* et le *dog cart*.

On ne manquera pas de lire le chapitre de l'historien Robert Tremblay, « La fabrication de voitures hippomobiles au Québec, 1780-1914 : une industrie atypique dans un monde de mutation » qui explique, avec dessins et photographies à l'appui, comment on fabriquait ces belles voitures, et celui de Laurent Turcot, historien à l'UQTR, « La grande révolution des transports : chemins, chevaux, voitures et carrosses, du 16^e au 19^e siècle », dans lequel on apprend comment on a développé les chemins pour faciliter et accélérer le transport.

On l'a mentionné à plusieurs reprises dans ce livre, les voitures hippomobiles de promenade étaient produites par des carrossiers québécois pour la classe aisée des villes et des campagnes. Cela étant, la qualité des voitures

qui étaient recherchées par cette clientèle fortunée et qui font maintenant partie de la collection Paul-Bienvenu nous révèle un grand savoir-faire de la part des carrossiers québécois qui les ont fabriquées. Tant par la technique que par l'esthétique, ces voitures nous montrent une créativité de premier plan, à l'égal des bons voituriers de l'époque. Comme le mentionne Christian Denis, conservateur au Musée de la civilisation, la créativité dans le design des 53 voituriers représentés dans cette collection révèle « le haut niveau de raffinement et d'évolution des voituriers québécois », tel que le musée a voulu montrer en exposant quelques-unes de ces belles voitures.

Mes derniers commentaires sur ce livre et cette exposition porteront sur le collectionneur, son projet de collection et l'exemple qu'il nous donne. La collection de voitures hippomobiles Paul-Bienvenu est désormais la plus grande collection du genre au pays et l'une des plus importantes en Amérique du Nord. Elle est imposante, de qualité et documentée comme peu de collections de voitures hippomobiles privées dans le monde. De plus, souvent les collectionneurs ne planifient pas leur don pour la pérennité. Les conservateurs de musées consultés lors de ce projet témoignent que Paul Bienvenu serait le seul, dans le monde des voitures hippomobiles, à l'avoir fait. Richard Dubé a raison d'insister sur la documentation que lègue le collectionneur avec sa collection. On me permettra de proposer les trois phrases suivantes en leitmotivs aux collectionneurs : « Il faut encourager les collectionneurs à transcrire les informations qu'ils ont accumulées et qu'ils sont les seuls à détenir. Une collection documentée est une collection ancrée dans l'histoire. [...] Le disque dur de la mémoire s'efface quand les collections changent de mains. Le catalogue raisonné d'une collection privée enrichit dans tous les sens du mot, la collection et le collectionneur. [...] Le nom du collectionneur restera certes associé à sa collection. Si elle est documentée, sa diffusion permettra de le reconnaître à sa juste valeur. » (p. 234).

JEAN-FRANÇOIS BLANCHETTE

Chercheur associé au Musée canadien de l'histoire

BOIVIN, AURÉLIEN et DAVID KAREL (dir.), Brigitte NADEAU (coll.). *À la rencontre des régionalismes artistiques et littéraires. Le contexte québécois 1830-1960*. Québec, Presses de l'Université Laval, 2014, 1-xxiii-348 p. ISBN 978-2-7637-1860-6.

Dans un court texte fort éclairant sur l'origine du régionalisme, l'auteur distingue la littérature du terroir, qui apparaît au début du xx^e siècle, des