Document généré le 26 sept. 2024 14:48

Ethnologies

Les moyens de transport au Canada français dans la période pré-industrielle

Jean-Claude Dupont

Volume 7, numéro 1-2, 1985

URI : https://id.erudit.org/iderudit/1081322ar
DOI : https://doi.org/10.7202/1081322ar

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

Association Canadienne d'Ethnologie et de Folklore

ISSN

1481-5974 (imprimé)
1708-0401 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cet article

Dupont, J.-C. (1985). Les moyens de transport au Canada français dans la période pré-industrielle. *Ethnologies*, *7*(1-2), 55–83. https://doi.org/10.7202/1081322ar

Tous droits réservés © Ethnologies, Université Laval, 1985

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

Les moyens de transport au Canada français dans la période pré-industrielle

Jean-Claude DUPONT

Selon Mariel Brunhes Delamarre et Roger Henninger, spécialistes de l'ethnologie des transports, ceux-ci sont à la fois l'action et la manière de déplacer une charge, et ils appartiennent au domaine des techniques d'acquisition, de production et de transformation, dont ils ont conditionné le développement. A la campagne, les déplacements sont liés aux activités domestiques (surtout par l'usage de récipients), pastorales et artisanales.[1]

Lorsqu'il s'agit de déplacer une charge, il faut considérer l'action ou le moyen, soit de déplacement par la marche du porteur et la manière, soit le geste de tenir et de porter. L'action et la manière sont surtout fonctions de la nature du poids, de la distance, de la durée, de la vitesse, des conditions dans lesquelles s'effectue le parcours et des habitudes locales.

Nous présenterons ici en quatre principales séquences la manière traditionnelle de transporter une charge et les moyens utilisés à cette fin: soit les traditions du geste relatives au portage, au glissage, au roulage et à l'attelage. Chacune de ces phases ne fait pas disparaître la précédente; les unes et les autres se chevauchent.

A. *Le portage*

Le portage est le fait de transporter une charge sans le concours d'un véhicule; c'est le plus ancien puisqu'il nécessite ni véhicule, ni route, et c'est le plus naturel parce qu'il est associé au corps. Le contenant ne touche pas le sol et le porteur peut être l'homme ou l'animal.

1. Mariel Brunhes-Delamarre et Roger Henniger, *Transports ruraux*, p. 5.

La charge sera assez limitée, mais on peut cependant augmenter le nombre de porteurs. Voyons pour le Canada français des exemples de portage humain.

1. PORTAGE HUMAIN, A MAIN.

L'examen des anciennes bouteilles conservées dans nos musées démontre qu'elles avaient une forme préhensible incorporée, de façon à ce qu'elles puissent être saisies d'une seule main. Les joyeux fêtards tenaient leur bouteille par le col, tout juste en bas du goulot, en levant le coude et en projetant la tête vers l'arrière. C'est là une des traditions du geste canadien-français.

Un autre geste illustrant une coutume de transporter d'une seule main un objet, mais ayant une forme préhensible complémentaire cette fois, est la façon de saisir et de transporter un objet muni d'une poignée ou d'une anse. Jadis, on ne saisissait pas une anse de panier avec ses doigts; on glissait la paume de la main sous l'anse. Ainsi, la bordure de la poignée s'insère dans le pli de la main et le fardeau est accroché et non tenu et porté. De même, lorsque la ménagère utilisait la boîte à sel (un récipient de boissellerie dont une douve dépassait pour servir de prise), sa main se plaçait à l'extérieur du récipient, la paume collée longitudinalement sur la queue: ainsi, elle transportait le contenant sans faire l'effort de le lever, son bras étant allongé le long du corps. Et lorsqu'arrivait le moment de verser le sel, la femme n'avait pas à se tordre le poignet, mais seulement à lever l'avant-bras à angle droit au-dessus du chaudron pour laisser tomber sa boîte à sel sur la bordure du récipient. Voulait-elle ajouter un peu plus de sel, elle laissait rouler le contenant sur la bordure du chaudron de la largeur d'une douve; et la forme polygonale de cette boîte avait pour effet d'imposer une secousse répétée en passant d'une douve à l'autre, ce qui faisait descendre un peu de condiment à chacun des heurts.

Lorsqu'on transportait une jarre de grès d'un gallon ou deux remplie de beurre, de lard ou d'herbes salées, on ne l'empoignait pas comme nous serions tentés de la faire, mais d'une seule main et en accrochant les doigts recourbés à la bordure intérieure de la jarre. Le crochet ainsi constitué par la main s'agrippant au cordon ou bourrelet intérieur du récipient agissait à la façon d'un levier; et la jarre, en se balançant sous l'effet du sens de la gravité, se plaçait à un angle de 45 degrés. De plus, la main s'étant posée sur le côté de la jarre en direction de l'endroit où elle devait être transportée, le balancement produit par le récipient au moment du levage faisait que la jarre

se projetait d'elle-même en avant, ménageant ainsi les forces au moment du transport.

Voyons maintenant quelques autres traditions du geste de porter un objet, mais en se servant des deux mains cette fois. Le panier à vanner le grain était saisi par les deux mains placées de chaque côté du corps. Les bras écartés à quarante-cinq degrés et allongés à pleine extension, le vanneur ployait le genou au moment de saisir le van par la bordure; il plaçait les pouces à l'intérieur et les paumes de la main à l'extérieur de récipient. Ainsi, le vanneur n'avait pas à faire l'effort de porter le van, puisqu'une tension seulement s'exerçait sur les bras étendus. De plus, c'était les doigts qui imprimaient la secousse sur le van et les poignets demeuraient immobiles. Mais la tradition du geste chez le vanneur canadien-français ne s'arrêtait pas là; bien malin serait le jeune homme de la ville qui déciderait demain, en se basant sur ces données, de se mettre au travail. En effet, aux gestes décrits, il faut ajouter celui du jeu des cuisses et ceux relatifs aux procédés de fabrication du van. Car en même temps qu'il imprimait avec ses mains le mouvement de vanner, l'habitant, à tous les cinq ou six secousses, laissait retomber le fond du van, tantôt sur sa cuisse droite, tantôt sur sa cuisse gauche, qu'il avait relevée, pour produire un poussée vers le haut et ménager ainsi la force déployée par les mains.

En fait, c'était un spectacle que de voir travailler un vanneur possédant la tradition du geste, parce qu'il avait presque l'air de danser. Ce n'était pas un cas isolé, que ces gestes rythmés dans la technologie traditionnelle, il fallait voir agir le tanneur sur son banc, ou le faiseur de bardeau!

En ce qui concerne la science populaire relative aux gestes de fabrication du van, mentionnons seulement qu'il sera fait dans du bois de frêne sec et léger, que son fond sera légèrement convexe pour bondir facilement sous le coup de la cuisse, et que la ligne de tombée du grain sera bisotée sur une certaine distance pour laisser facilement écouler le grain. Il faut encore savoir donner la courbure et les dimensions nécessaires à la bordure de l'appareil pour que le vent ne frappe trop peu, mais juste assez pour emporter les pailles et la poussière. De plus, il faut choisir les jours de vents propices, et l'habitant a une manière bien à lui de se placer le dos légèrement de biais au vent.

De tradition, si l'habitant ou le pêcheur canadien-français voulait transporter deux objets, un par main, il possédait encore un savoir particulier. Pour ce faire, le saleur de morues qui transportait deux lourdes chaudières de sel plaçait un cerceau autour de son corps; et

ce cercle de bois allait s'appuyer sur les oreilles de chacun des récipients. Ce procédé avait pour effet d'éloigner les fardeaux du corps et une partie du poids se répercutait ainsi sur le cerceau de bois. Mais on pouvait aussi s'y prendre à deux porteurs et utiliser un *boyard* ou brancard. C'est ce que faisaient les faiseurs de four à pain au moment de transporter la terre grasse mélangée à de la paille et du sable blanc. Les pêcheurs gaspésiens s'y prenaient de même pour faire passer la morue habillée du saloir au vigneau et les ouvriers de tourbières du Bas-du-Fleuve usaient du même procédé pour transporter la tourbe vers les *mulerons*. Les Acadiens, eux, empilaient des veillottes de foin d'aboîteau sur la *guimbarde*, un autre type de brancard.

2. PORTAGE HUMAIN, A BRAS.

En ce qui concerne le portage humain non plus à main, mais à bras, rappelons seulement que la mère, pour transporter son enfant, lui asseyait les fesses sur sa hanche en lui passant le bras en avant du corps, sous les bras, pour gêner ses mouvements tout en le retenant d'une manière sure. L'enfant avait ainsi le haut du corps projeté vers l'avant et une partie de son poids était portée par la hanche de la mère qui pouvait ainsi sans grands efforts, transporter deux enfants à la fois, un sur chacune de ses hanches.

3. PORTAGE HUMAIN, SUR EPAULE.

Pour illustrer ce moyen de transport, nous ne ferons qu'apporter quelques exemples, sans décrire la dynamique dans chacun des cas. Pensons au semeur s'en allant au champ; il porte son sac noué sur l'épaule gauche, et de son bras gauche, il tient la gueule de la poche ouverte tout en lançant le grain de la main droite.

Le chasseur transporte son fusil sur son épaule, le bûcheron *montant au bois* porte sa hache de la même façon, tout comme l'habitant qui s'en va clore transporte sa *pince* ou sa masse sur son épaule. Lorsqu'une épaule n'est pas suffisante, on se sert des deux à la fois; c'est ce que faisait le chasseur qui ramenait un chevreuil à la maison, lui retenant les pattes en avant, deux de chaque côté du cou.

Dans cette même catégorie de portage humain sur les épaules, ajoutons que parfois le porteur peut utiliser un support ou levier: le bûcheron suspend à sa hache sa chaudière à thé contenant son repas. Le travailleur au champ, lui, pourra attacher son sac de galettes au manche de la petite faux posée sur son épaule. Lorsqu'arrive un rapide sur un cours d'eau, les voyageurs tournent leur canot à l'envers et le transportent au moyen d'un joug de canotier posé sur leurs

fig. 1 Habitant portant des paniers. (Tiré de E.J. Massicotte, *Nos Canadiens d'autrefois*, p. 28).

fig. 2 Bûcheron la hache sur l'épaule. (Tiré de *la Corvée*, deuxième concours littéraire de la Société Saint-Jean-Baptiste de Montréal, 1917, p. 160.

fig. 3 Travailleur portant sa scie sur l'épaule. (Photo Fonds Gariépy, I.B.C. du Québec).

fig. 4 Porteur d'eau d'érable, d'après Henri Julien. (Tiré de Marius Barbeau, *Henri Julien*, p. 9).

fig. 5 Sacs au dos, sur l'épaule, et sur la hanche, d'après Henri Julien. (Tiré de Paul Stevens, *Contes d'autrefois*, p. 64).

fig. 6 Le port d'un panier sur l'arrière du cou par un travailleur d l'hôtel St. Lawrence Hall, Cacouna, au début du siècle. (Photo Fonds Livernois, A.N.Q.Q.).

fig. 7 Le sac de provisions retenu par le front d'après Tichenor. (Tiré de Georges Monro Grant, *Picturesque Canada*, vol. I, p. 214).

fig. 8 Portageurs du lac Geleron vers 1943. (Photo Office provincial de publicité du Québec).

épaules. Le couvreur en chaume met lui aussi un *oiseau* sur ses épaules pour monter les tiges de chaume sur la toiture. Il arrivait aussi que les artisans utilisent un double levier pour porter deux charges; *le joug de sucrerie* ou palangre à l'eau d'érable est de ce type.

4. PORTAGE HUMAIN, SUR LE DOS.

Le quêteux, ce personnage haut en couleur, transportait sur son dos la poche contenant ce que les habitants lui donnaient, son linge de corps, du tabac et de la nourriture.

5. PORTAGE HUMAN, SUR LE FRONT.

Ne rappelons que le cas du portageur en chantier forestier transportant un lourd sac suspendu en bandoulière fixée à son front.

L'habitant se servait aussi, pour porter un fardeau, de l'animal à cru, sans selle ou support: c'est le portage animal. Ainsi, il jetait un sac d'avoine sur le dos de son cheval; et le bûcheron allant au chantier forestier transportait de la même façon la poche de foin nécessaire au repas du cheval. De tradition, les Canadiens français montaient leurs chevaux sans selle, à cru. Mais il arrivait qu'un support soit utilisé: le bûcheron attachait la portion d'avoine de son cheval aux attelles du harnais de l'animal.

B. *Le glissage*

> Pour qu'une charge ne pèse plus sur l'homme ou sur l'animal on la fait glisser sur le sol. . .l'homme pousse ou traîne un fardeau ou laisse celui-ci dévaler tout seul une pente nue, herbeuse ou enneigée[. . .]. Des supports, pour y placer la charge, furent adoptés afin de faciliter ces transports, qu'améliora encore l'utilisation des animaux domestiques comme animaux de trait.[2]

Le glissage sur le sol sans véhicule est le procédé en usage lorsque le cultivateur tire une grosse pierre chaînée sur une digue de roches ou lorsque le bûcheron *twitche* des troncs d'arbres en forêt. Le fardeau est alors traîné sur un sol herbeux ou enneigé. Parfois, une dénivellation remplacera l'animal de trait; on procède ainsi lorsque l'on jette des billes de bois dans une dalle en pente qui les conduit à la rivière. Des supports peuvent aussi s'ajouter pour faciliter les déplacements de ce genre; c'est le cas d'un courant d'eau qui entraînera des billes de bois dans une auge légèrement en pente; ou des lisses suiffées servant au lancement des goélettes. Pour mettre

2. *Ibid.*, p. 6.

l'objet en mouvement, le bûcheron peut le tirer en y plantant le coin du taillant de sa hache ou la pointe de son crochet à bois.

Le glissage semi-appuyé sur le sol et semi-porté par l'homme ou l'animal peut être représenté par le véhicule constitué de deux perches traînant par terre d'un bout et dont les deux autres extrémités sont croisées sur le dos de l'animal (ou fixées de chaque côté de la bête). Ce genre de véhicule prenait le nom de *barouche* chez les portageurs de chantiers forestiers québécois, et de *travouil* chez les Acadiens qui l'utilisaient pour transporter le foin des prés endigués en bordure de la mer. Les ethnologues ont relevé la présence du même type de véhicule semi-traîné chez les Amérindiens.

Le glissage entièrement appuyé sur le sol, soit une plateforme traînée sur la terre ou sur la neige, est représenté par le *stomboat* ou *traîne à roches*, instrument dont les habitants se servaient aussi pour amener la charrue au champ.

La chienne à l'eau d'érable, traîneau à transporter la *tonne de sucrerie*, de même que la *sleigh à l'eau d'érable*, le *diable de chantier forestier* et le traîneau à haler les barques sur la trève, sont des supports de glissage prenant appui sur des patins; c'est par cette dernière caractéristique qu'ils diffèrent de la *traîne à roches* précédemment citée.

La *traîne à bâtons*, constituée par deux patins en bois d'érable ou en bouleau reliés par des *travers*, est foncée dans le sens de la longueur pour qu'elle glisse sur la neige autant en portant sur le fond que sur ses patins doublés de lisses de fer. Une série de bâtons fixés sur les membres aide à s'y maintenir ou à retenir la charge. On ajoute souvent aux bâtons des *ambines*, liens réunissant les bâtons posés face à face, pour les renforcer lorsqu'on a chargé le traîneau de bois, par exemple.

Mais lorsque le moment arrivait de se servir du traîneau à bâtons, il se produisait parfois des incidents, comme le suivant, rapporté par notre littérature orale.

Venez tous bons amis,
Venez écouter le récit,
D'une jolie promenade,
Faite par deux bons camarades.

Embarque dans notre traîne,
Nous voilà mis en chemin,
Mais ma foi pas une traîne,
Avait dû tracer le chemin.

fig. 9 *La traîne à bâtons.* (Photo Office provincial de publicité du Québec).

Nous faisions *subler* notre fouet,
Contre le vent du nord-est.
Notre cheval se tordait la queue,
Après avoir chevauché quelques lieues.

Après avoir passé Saint-Antoine,
Notre cheval manquait d'avoine,
Et il a fallu arrêter.

La pauvre bête avait l'air en peine,
Lorsqu'elle s'est vue sur ce chemin.
Les chemins étaient si laids,
Que nous avons cassé notre harnais.
Attèle pour la cinquième fois,
Nous étions au même endroit.

Lorsque nous somme arrivés,
Nous avions l'air bien fatigués,
Après avoir mangé un gros pain,
Nous ne nous lamentions plus de la faim.

Tout garçon qui va voir sa *blonde*,
Doit se prémunir d'avance,
A l'heure qu'il y pense le moins,
Il arrive une malchance,
Si c'est point son attelage,
Ce sera donc son cheval[3].

La *berline* consiste en une *traîne à bâtons* renclose de panneaux. Elle offre plus de résistance aux vents et on peut s'y blottir recouvert de peaux de carriole. La *sleigh* est une berline rehaussée; ses patins, plus ou moins légers et tombant en ligne droite, en feront une voiture de promenade ou de travail. La *carriole* a la forme d'une calèche dont les roues ont été remplacées par des patins se terminant en volute vers l'arrière. Il n'y a de place que pour deux ou trois voyageurs. Elle se caractérise par le maintien de la chaleur à l'intérieur. Souvent décorée de lignes de couleurs, de fleurs et d'oiseaux, elle possède presque toujours un petit compartiment secret (sous les coussins du siège) dans lequel le conducteur dissimule son petit flacon de boisson alcoolique.

---

3. Coll. Jean-Claude Dupont, doc. ms. 6307. Composition attributée à Onésime Cormier de Bouctouche, comté de Kent, Nouveau-Brunswick (8 février 1892) et fournie par Jeanne Maillet également de Bouctouche, en 1967.

La *sleigh fine* ou *sleigh à patins penchés* se serait surtout répandue au début du XXe siècle seulement. Elle est légère et ses patins profilés.

Les sleighs ou la *paire de sleighs* sont un véhicule servant surtout au transport du bois; la robuste *paire de sleighs* pour attelage simple ou double, est faite de deux *bob sleighs,* chacun résultant d'un banc posé sur deux pains. Deux chaînes croisées retiennent les *bob sleighs* réunis l'un à l'autre. Les patins sont lissés en fer et les bancs se terminent par des épées qui servent à retenir la charge.

Carlo Italiano, dans son étude *les traîneaux de mon enfance,* remémorant ses souvenirs montréalais du XXe siècle, dit:

> Je devinais par le son des grelots quel traîneau allait s'arrêter chez nous ou passer tout droit. Toujours quelque part, les grelots tintaient, résonnaient, en solo ou en choeur. Dans les années 20 et 30, on pouvait en effet considérer Montréal comme la capitale des clochettes. Aucune ville sous la neige ne pouvait offrir une aussi riche variété commerciale de traîneaux, chacun étant nommé selon le terme en usage à l'époque.[4]

On reconnaissait celui du marchand *de patates frites,* des bonnes soeurs, du colporteur de fruits et légumes, du charbonnier, du conducteur de la malle, du *guénilloux,* du livreur de la brasserie, celui de la *grocerie,* des déménageurs, du laitier, de l'*habitant,* du vendeur de *binnes,* du charretier du tour de la montagne, de l'affileur de couteaux, du pelleteur de neige, du livreur de C.N.R., celui du marchand d'épices, de l'inspecteur de la ville, du livreur du *Star,* du boulanger et des pompiers. Tous ces traîneaux, aux formes variées et aux couleurs chatoyantes avaient leurs particularités. Par exemple, celui du marchand de *patates frites* faisait entendre une musique semblable à une orgue de barbarie et celle-ci attirait les acheteurs en émettant un air joué à la flûte. Le traîneau de l'aiguiseur de couteaux était muni d'une meule qui lançait des étincelles visibles de loin. La voiture du vendeur de légumes était chauffée et sentait la cave à provision. Le traîneau du postillon, de même que la couverture du cheval qui le tirait, était décoré des armoiries royales à la feuille d'or sur fond rouge clair.

C. *Le roulage*

La roue, pleine ou à rayons, ne sert pas qu'au déplacement de charges, elle est aussi un levier pour transmettre et déculper la force.

---

4. Carlo Italiano, *les Traîneaux de mon enfance,* p. 5.

fig. 10 Charrette munie de vieilles roues de faucheuse mécanique et tirée par un boeuf attelé à traits à la manière du cheval. Lac Labelle, vers 1940. (Photo Office provincial de publicité du Québec).

C'est ainsi qu'on la retrouve dans le rouet à filer la laine, le treuil à monter les sacs de grain au grenier. Employée seule et réunie à un arbre de couche ou un essieu, elle est l'élément du roulage de la brouette. Deux roues combinées à un support humain ou animal donnent la calèche, le banneau, ou la charrette; tandis que deux essieux munis de roues donnent le *quatre-roues* ou chariot de ferme.

La charrette d'habitant n'a qu'un siège reposant sur deux roues et les montants se prolongent pour constituer les ménoires. Sous le régime français, c'est la voiture de promenade. *Le tombereau* ou banneau est muni d'une caisse mobile permettant le déchargement par l'arrière. La calèche des campagnards reposait sur des resorts de bois ou de cuir et c'était un véhicule de promenade. Dans les villes, on désignait parfois indistinctement la charrette sous le nom de calèche. Dans la première décade du XIXe siècle, les voitures à quatre roues étaient inconnues à Montréal. On transportait les marchandises et on voyageait dans des calèches et des charrettes. Se mettait-on en voyage, on se servait alors d'une calèche à un seul brancard avec deux chevaux placés l'un devant l'autre. Avant 1830, les cochers de calèche stationnaient sur la place du vieux marché; plus tard, on leur assigna des stations sur le bord de l'eau, au pied de la place Jacques-Cartier, sur la rue McGill, sur la place Dalhousie et sur la place d'Armes. Les charretiers qui se chargeaient de transporter le bois de chauffage, reculaient leurs voitures dans l'eau jusqu'aux radeaux de pin et de pruche ammarrés à quelques verges de la grève et arrivant de Beauharnois et de Châtauguay.

Des deux chevaux attelés en flèche ou en tandem, celui qui était en avant n'avait pas de guides et obéissait à la voix de son maître qui le faisait tourner à droite et à gauche en lui criant *hue*! et *dia*! Ce fut en 1815 que les magistrats passèrent un réglement obligeant les charretiers et les cochers de Montréal d'attacher, en hiver, des cloches ou des grelots à leurs chevaux. Les charretiers de l'époque étaient vigoureux; tous étaient assez forts, prétend-on, pour soulever au bout de leur bras un quart de lard pesant 300 livres et le placer sur leur *cabrouet*!

Les premiers cabs à deux roues furent importés d'Angleterre quelque temps avant les troubles de 1837. Déjà à cette époque, à Montréal, les voitures à quatres roues commençaient à s'introduire. Les cabs disparurent avec les dernières calèches vers 1858. Les cochers de place commencèrent à faire leur service avec des voitures à quatre roues vers 1851.

Le *train* ou *quatre-roues* ou *waguine*, est une voiture de travail

tirée par un ou deux chevaux. Les essieux sont réunis par une perche. Le cultivateur complète cette voiture d'une boîte à côtés bas lorsqu'il veut transporter de la terre, des pierres ou du fumier, ou bien encore d'un *rack* ou panier à foin, lors de la fenaison. L'*express*, à un ou deux sièges, est une voiture de promenade bruyante; ses roues sont bandées de fer et ses ressorts peu raffinés portent durement. Le *rubertail* ou *boghei*, muni d'une marquise abritant les voyageurs du soleil et de la pluie, n'a qu'un siège. Sa caisse est posée sur des ressorts et ses roues sont bandées de caoutchouc; d'où son nom de *rubertail* (*rubber tires*). C'est une voiture luxueuse richement décorée. Elle possède un petit compartiment à l'arrière pour y remiser des bagages. Le *surrey*, semblable à la voiture précédente, possède deux sièges, parfois trois. Il prend aussi le nom de *mikado* si les passagers peuvent s'y asseoir sur des bancs se faisant face. Ces voitures sont souvent munies de garde-boue et de fanaux.

Au milieu du XIXe siècle, un voyage en diligence de Québec à Montréal durait deux jours et demi. Six ou huit personnes y montaient en plus des sacs à malle. La voiture, tirée par deux chevaux attelés en flèche, avait le droit de garder le milieu de la route. Lorsqu'elle doublait, le conducteur criait aux équipages de cultivateurs: "Rangez-vous, laissez passer l'extra"! Le prix demandé: $10,00 pour le passage entre Montréal et Québec, le coucher et les repas aux auberges en plus. De Montréal, à six heures du matin, la diligence de la Ligne Verte partait des écuries de la rue Saint-Gabriel, presque en face des bureaux du journal de *la Patrie*. Une autre société, la Ligne Rouge, propriété de Marcotte de Deschambault et de Harnois de Berthier, faisait le même trajet. Les points de relais se faisaient aux auberges du bout de l'île de Montréal, à Saint-Sulpice, à Berthier, à Louiseville, à Trois-Rivières, à Champlain, à Sainte-Anne de la Pérade, à Deschambault, puis finalement, à Québec. Les bagages pouvaient être de tous genres: par exemple, le député qui se rendait à Québec pour la session apportait toutes les provisions nécessaires pour la durée de ses travaux parlementaires: un petit baril de lard, de la viande rôtie, des pommes de terre, du pain de ménage, de la mélasse. En 1884, on rapporte avoir vu un député apporter parmi ses vivres un baril de la grosseur d'un quart à clous rempli de crêpes toutes cuites!

On dit encore que lorsqu'un cultivateur se rendait en diligence à Montréal pour y vendre ses denrées, quand arrivait le moment de coucher au relais, il payait à l'aubergiste trois sous pour le privilège de se coucher sur le plancher avec sa robe en peau de buffle.

La plupart des habitants faisaient eux-mêmes leurs travaux de

forge. De plus, au lieu de se rendre à la boutique du village, il est plus facile, lorsqu'on ne peut faire soi-même un travail, de demander un service ou d'échanger du temps avec un voisin qui manie le marteau.

> L'hiver, trois mois durant, tandis que les garçons traînaient à la maison le bois de la montagne, le père s'occupait dans sa boutique à des travaux de charronnage. Il réparait les voitures, ou en faisait des neuves.[5]

Mais quoique l'habitant puisse travailler le fer ainsi qu'exécuter certains travaux qui revenaient au forgeron, il arrivait toujours un moment où on ne pouvait se tirer d'affaire sans avoir recours à la boutique de forge du village ou du rang. L'habitant pouvait se fabriquer une voiture roulante, mais souvent, il fallait se rendre à la forge pour y faire bander les roues; dans son étude sur *l'Equipement de la ferme canadienne*, Robert-Lionel Séguin mentionne que:

> La voiture canadienne est de fabrication domestique[. . .]Pour accomplir cette besogne, le terrien ne dispose que d'un outillage souvent rudimentaire. Notons que les roues sont faites par le charron de la seigneurie.[6]

D. *L'attelage*

Au début de la colonie, le canot d'écorce était plus utile que les quadrupèdes car les routes étaient alors les rivières. Même en hiver, on pouvait se servir des rivières:

> Pendant l'hiver de 1860, le Saint-Laurent se gela tout en glace vive de Montréal à Trois-Rivières. Le 3 mars, Antoine Gustave Lord, accompagné d'un ami, Dickson Sawtel, partit en patins de Montréal à trois heures et demie de l'après-midi et arriva à Berthier à sept heures le même soir, soit une distance de 45 milles en trois heures et demie.[7]

Nous savons que les habitants se contentaient bien d'aller à pied ou dans des voitures traînées par des boeufs. Il y avait aussi un autre moyen de locomotion assez en vogue à l'époque: on se servait beaucoup des chiens pour traîner les charrettes.

Il y eut bien dès les débuts de la colonie quelques chevaux en Amérique, soit ceux qu'aurait amenés à Québec Jacques Cartier, en 1541: "20 vaches, autant de chevaux, 4 taureaux, 10 porcs, cent moutons et cent chèvres[8]". Mais Pierre-Georges Roy prétend plutôt que c'est seulement en 1647 qu'arriva le premier cheval au Canada fran-

---

5. Léon Gérin, *le Type économique et social des Canadiens*, p. 72.
6. Robert-Lionel Séguin, *l'Equipement de la ferme canadienne*, p. 49.
7. Hector Berthelot, *le Bon vieux temps*, p. 25.
8. Frère Isidore, *l'Elevage du cheval*, p. 18.

çais.[9] Mais ce n'est qu'à la fin du XVIIe siècle que les chevaux se trouvent en assez grand nombre. En 1670, le roi de France fit expédier des chevaux aux gentilshommes établis sur les rives du Saint-Laurent, qui s'intéressaient au développement de l'agriculture. Et déjà, en 1752, Franquet, dans son rapport intitulé "Voyages et Mémoires sur le Canada[10]" rapporte, parlant de la paroisse Saint-Sulpice, en 1752:

> En avant du portail de l'église étaient plusieurs chevaux attachés à des piquets équarris[. . .]Curieux de savoir à qui ces chevaux appartenaient on répondit qu'ils étaient aux fistons de paroisses, que chacun d'eux y entretenait son piquet[. . .]Pour peu qu'un habitant soit à son aise, il en nourrit un nombre pour la culture des terres et le transport des bois.

Au Canada français, les chiens de race arrivèrent vers 1665: des Danois, des Dogues et des Bouviers; on en fit des croisements avec les chiens locaux de petite taille. Quant aux Terreneuviens, ils apparurent à Antiscosti et au Labrador vers 1880. Chaque famille eut ses chiens affectés au transport de charges de toutes sortes. Pierre Lemay, dans *le Traîneau à chiens d'hier à aujourd'hui*[11] rapelle qu'en 1668, on transporte par attelage à chiens armes et vivres de l'armée, de Québec à Albany, et qu'en 1675, c'est l'attelage à chiens qui transporta les briques de Sillery (où on les fabriquait) à Québec, où on les utilisait dans la construction.

Le harnais fin, c'est l'attelage du dimanche, des commissions au village, des baptêmes, des mariages et des enterrements. Le cheval est attelé ou bien à bricole, exerçant une traction de poitrail, ou bien encore à collier léger, rembourré de paille ou de poil d'animaux. Dans ce dernier cas, il tire plutôt par l'encolure. Les autres parties principales sont la sellette qui soutient les traits fixés au collier de même qu'elle supporte les ménoires au moyen des *portefaix* et l'avaloire qui, placé sur la croupe, sert lors du mouvement de recul et retient lorsque la voiture descend une pente. D'autres éléments secondaires s'ajoutent, tels la croupière et le *porte-queue*. C'est la bride qui saura faire évaluer le bel attelage, surtout si l'habitant a su la décorer de muserolle, de sous-barbe, de sous-gorge, de fausses rênes, d'un frontal cuivré, d'une *aigrette*, ou d'un panache à plumes dit encore *plumet*, de chaînettes, d'oeillères *pitonnées*, de cocardes ou rosettes, etc.

Il y avait aussi des harnais de travail; celui à *skidder* ou à *twitch-*

---

9. Pierre-Georges Roy, *la Ville de Québec sous le Régime français*, vol. I, p. 181-182.
10. Cité par E.Z. Massicotte, *Moeurs, Coutumes et Industries canadiennes-françaises*, p. 51.
11. P. 42.

er; à charroyer le bois; le harnais de charrette; de *tombereau* et l'attelage de labour. Tous ceux-là sont grossiers et résistants et rares étaient les habitants qui ne pouvaient pas en faire eux-mêmes la réparation. Mentionnons encore le harnais à *pisettes* ou à couplets, dont la particularité est de tirer la charge non plus par le *bacul* ou le palenier, mais par les ménoires. Cette façon d'atteler permettait alors au *toucheron* de dételer facilement le cheval embourbé dans la neige.

Ce sont là des attelages pour chevaux; mais jusque'aux années 1940, il n'était pas rare de rencontrer des attelages de boeuf. On disait alors "joug de garrot", si le boeuf tirait au moyen d'un *tirant*, pièce de bois courbée appuyant sur le garrot; ou "joug de cornes" lorsque le boeuf tirait au moyen des cornes, ces dernières étant alors fermement attachées au joug par des lanières de cuir. Le "joug de front" ou de "tête" était plutôt fixé sur le front, à l'avant des cornes. Il n'était d'ailleurs pas rare, à Charlevoix par exemple, dans les années 1950, qu'une charrue fut tirée par un cheval et un boeuf côte-à-côte. Aux Iles-de-la-Madeleine, vers la même époque, on remplaçait souvent le boeuf par une vache.

Les derniers beaux équipages de boeufs se retrouvaient surtout en Acadie vers le début des années 1960. Ceux-ci, richement décorés de glands de laine multicolore et de frontières festonnés, ne se retrouvent plus là-bas non plus que dans les villages historiques, tels ceux de Grand-Pré en Nouvelle-Ecosse, et de Caraquet, au Nouveau-Brunswick.

Dans le temps de Pâques, les épiciers montréalais des années 1920 qui utilisaient des chevaux au trot rapide les décoraient de fleurs en papier crêpé. Un peu partout dans les campagnes, le jour des noces, les chevaux harnachés de la plus belle façon étaient agrémentés de longues banderoles multicolores alignant des coeurs, des soleils, des anneaux et des fleurs de *papiers de mariés*. Lorsqu'ils utilisaient une voiture pour faire la parade masquée du mardi-gras, les joyeux fêtards avaient aussi soin de déguiser le cheval.

En tout temps, le harnais était piqué de festons de cuivre jaune, tels des boutons, des faux diamants, des coeurs, des écussons; ou bien encore de fines dentelles de feutre vert, blanc, ou violet, placées en bordure de deux couches de cuir, tranchant dans le noir de l'attelage. Des pommeaux de cuivre jaune surplombaient comme des épées les attelles de bois peints en rouge et le cheval montrait une queue tressée bien serrée dans une bague de laiton ou un bracelet de cuir orné de festons de cuivre jaune. Souvent la crinière était tressée comme seuls des lutins auraient pu le faire. Même dans les jours de tristesse,

fig. 11 Boeuf attelé au moyen d'un joug de garrot à lîle d'Orléans vers 1940. (Photo Office provincial de publicité du Québec).

lorsque la mort avait passé, le cheval attelé au corbillard n'était pas moins décoré de guirlandes endeuillées. Jusqu'au corbillard qui s'en ressentait; car alors, s'il s'agissait de porter un homme en terre, le noir apparaissait aussi dans les rideaux et les quatre flambeaux qui décoraient la voiture. Lorsqu'on transportait une femme en terre, tous ces objets étaient remplacés par des semblables, mais de couleur violette. Quand il s'agissait plutôt d'un enfant, on installait alors des rideaux et des flambeaux blancs. Mais toujours, alors, le cheval était revêtu, en été, d'un grand filet noir bordé de glands, tandis qu'en hiver, il était richement revêtu d'une chaude couverture de laine noire. Et on n'attelait pas n'importe lesquels chevaux sur le corbillard; car il y en avait, spécialement exercés, qui dansaient au son du glas. Souvent, c'était les chevaux du forgeron de la place.

Les sonnettes des chevaux n'étaient pas utilisées indistinctement; le son qu'elles émettaient était révélateur de messages. On comprendra que pendant la nuit, à la campagne, il faut discerner assez tôt quel est le type d'équipage qui s'amène. Ainsi, la voiture légère entrera dans la rencontre, petite voie d'évitement balisée de sapins, lorsqu'une lourde charge vient à sa rencontre. Les balises, à chaque cent pieds environ, étaient surtout utilisées dans les rencontres. Si un chaos s'est formé sur le chemin, la balise, petit arbre de dix pieds de long dont on n'a conservé que les branches de la tête pour former un *bouquette*, sera penchée; et si le chemin penche et qu'il peut être dangereux de verser, deux balises seront penchées, la tête orientée du côté de la pente. Et c'est ainsi qu'il y avait des clochettes appropriées aux chevaux attelés double ou simple, sur des *sleighs d'ouvrage*; et d'autres destinées aux petites voitures de promenade. Mais tout en respectant des codes sonores bien établis, la richesse des sons renseignait aussi sur la "richesse" du propriétaire. D'ailleurs, il n'était pas rare qu'un prétendant qui veuille impressionner le future beau-père emprunte l'attelage ou la belle sangle de grelots d'un voisin, quand ce n'était pas la plus belle voiture et le plus gros cheval cendré du rang qu'il louait. Mais le père n'avait-il pas, dans le temps, comme moyen de juger un futur gendre, l'habitude d'examiner son attelage: "S'il a bien soin de ses bêtes, il fera un bon mari". Ajoutons cependant que le dicton suivant avait aussi cours chez les femmes: "Les habitants prennent bien soin de leur jument, ils la gardent grasse et ne la font pouliner qu'à tous les deux ans, mais leur femme a un petit à tous les ans".

Pour bien polir le harnais, on frottait la tranche du cuir avec un morceau de suif, on badigeonnait le cuir d'huile de marsouin et toutes les boucles de laiton ou de cuivre étaient astiquées. D'ailleurs, le sel-

lier avait, lors de la fabrication de l'attelage, passé la roulette à faux points pour imiter des piqûres. L'un de ces accessoires de conduite est le fouet, servant à stimuler le cheval. Jadis, dans les chantiers forestiers, on disait *passer la wip* [= whip, fouet], ou *passer la mise*, pour désigner le fait de "claquer un cheval" avec un fouet de *broche à foin* (fil de fer servant à retenir le foin en balles qu'on montait au *chantier*). Les conducteurs de voitures profitaient des lieux isolés pour donner une *bonne ramasse* ou une raclée à leurs chevaux, et lorsqu'ils arrivaient ensuite là où il y avait des gens, leurs bêtes étaient nerveuses et fringantes, donnant alors l'image de bons chevaux. Un autre moyen d'arriver au même effet consistait à *droguer* les chevaux; soit à leur faire manger du vert de Paris. On avait l'habitude de dire qu'un bon cheval "marche à la parole", signifiant par là qu'il n'était pas nécessaire de le conduire aux guides, mais seulement de lui donner des ordres verbaux: *Hue*! - *Dja*! - *Whoa*! - *Back up*! - ou encore de la nommer, soit crier son nom: Nellie, Jack, John, Prince.

Philippe Aubert de Gaspé décrit ainsi l'orgueil des habitants en ce qui avait trait aux chevaux au début du XIXe siècle:

> Je retournais de la cour de circuit de Kamouraska, en l'année 1812, accompagné de mon ami [. . .] auquel j'avais donné une place dans mon cabriolet. Au susdit cabriolet était attelé un cheval très violent et d'une vitesse extrême dont mon beau-père, le capitaine Allison, m'avait fait cadeau. Je connaissais trop les usages de la campagne, pour ne pas demander de me livrer le chemin à ceux des habitants qui suivaient la même route que moi, malgré les incitations de mon espiègle et spirituel ami à ce contraire. Il savait que rien ne choque plus un habitant que de passer sa voiture sans lui en demander l'agrément de qu'après une telle insulte, il s'en suivrait une course à mon avantage pendant laquelle il décrocherait au vaincu quelques-uns des quolibets en usage en pareilles circonstances de la part du vainqueur; ce qui manque rarement d'exciter l'ire des campagnards, très chatouilleux à l'endroit de leurs chevaux, et de les mettre en fureur: "Hola l'ami! l'essieu de votre cabriolet est-il cassé?" Ou bien: "Si votre *mise* (lanière) de fouet est usée, claquez votre rosse avec le manche" . . .Arrivés, néanmoins, à l'anse de Berthier et voyant un habitant conduisant au pas de son cheval une voiture chargée de cinq poches de farine, je crus devoir passer près de lui sans demander la permission: ce qui était toujours l'usage en pareilles circonstances. Mais Jean-Baptiste tenait trop à l'honneur de son magnifique cheval rouge pour souffrir qu'on lui fit un tel affront et il le lança à toute vitesse pour me disputer le chemin: cette secousse fut cause qu'une des chevilles de bois qui retenait une planche à l'arrière de la petite charrette cassât, en sorte que la dite planche suivie d'une des cinq poches de farine qu'elle retenait, tomba sur la terre [. . .]: - Eh l'ami! [. . .] est-ce pour soulager votre cavalle que vous déchargez votre voiture? [. . .] Vous craignez d'échauffer votre *pourion*! - Va-t-en au diable! sacré sauteur d'escalier! vociféra l'habitant

tout en fouettant son cheval à tour de bras. Ce châtiment inattendu fit cabrer le cheval qui s'élança ensuite au galop [. . .] Ce second choc fit tomber une autre poche qui eut le même sort que la précédente.
- Hola! l'ami, si vous perdez toute votre farine, la créature ne pourra pas vous en faire de la galette pour vous consoler de l'affront qu'a reçu votre *picasse* [. . .] Jean-Baptiste écumant de rage, nous poursuivait chaudement, tout en voulant retenir une troisième poche qui prit le chemin de ses deux soeurs, ce qui le décida à renoncer à une lutte qui lui était plus nuisible que profitable . . .Dans toute la côte du sud, il n'y avait meilleur trotteur que le cheval de mon antagoniste, mais il n'avait aucune chance contre le mien que les charretiers appelaient "le diable du capitaine Allison[12]."

Toutes ces traditions du geste ou de la parole relatives aux moyens de transport sont marquées d'un sceau d'originalité, parfois de particularité régionale. C'est ainsi que d'un village à l'autre, dépendant des conditions économiques locales, le passage d'un type de véhicule à un autre s'est fait plus ou moins tardivement. Voyons comment à Macamic, en Abitibi, chez le colon Adélard Letendre, cette succession s'est effectuée de 1920 à nos jours:

En 1921, je voyageais à pied, ou en voiture, avec les voisins, lorsque l'occasion se présentait.

En 1923, j'avais un jeune boeuf que j'attelais sur un devant de voiture à quatre roues que je transformais ainsi en charrette.

En 1924, j'avais commencé en automne à *faire chantier*. Pour charroyer, je n'avais qu'une petite paire de boeufs de deux ans. Comme je n'avais jamais charroyé en hiver avec des boeufs, j'avais eu des déceptions. D'abord, je les avais attelés comme en été avec un joug ordinaire. Aussi longtemps qu'il n'y eut pas beaucoup de neige, ça allait bien, mais quand les chemins devenaient plus hauts, ils se mirent à pousser pour garder le chemin et se poussaient chacun leur tour dans la neige à tel point que je ne pouvais plus les faire avancer. Alors comme le joug paraissait trop large puisqu'ils n'avaient pas assez de place sur le chemin, j'ai décidé de leur en faire un, plus court. Nouvelle déception, ils s'étaient mis à se tirer chacun de leur côté tellement qu'ils se brisèrent tous les pieds. Enfin, je leur ai fait un "*joug à sleigh*" à coulisse, ce qui leur permettait de s'éloigner et de se rapprocher tout en gardant la même distance du centre et par conséquent de tirer une part égale de la charge.

En 1927, j'avais un cheval, mais pas de voiture légère. Lorsque les chemins étaient mauvais, je ne prenais que le devant de ma voiture. Il n'y avait place que pour deux personnes.

En 1929, je me suis acheté un *express à ressorts* à deux sièges.

En 1930, je m'étais fait une voiture couverte et chauffée avec un poêle et un tuyau.

En 1932, j'avais une petite *sleigh de mesureur de bois* à deux sièges.

En 1938, j'ai acheté ma première automobile.

---

12. *Mémoires*, p. 534-536.

En 1950, j'avais mon petit camion neuf de 3/4 de tonne.
En 1954, les chemins étaient ouverts pour rouler en hiver[13].

13. Adélard Letendre, "Mémoires d'un colon, 1924 à 1975," A.F. ms. p. 42 et 70-71.

Bibliographie

1. *Sources manuscrites*

Archives de folklore du CELAT, université Laval (A.F.)
Coll. Jean-Claude DUPONT, doc. ms. 6307.

LETENDRE, Adélard, "Mémoires d'un colon, 1924 à 1975", Québec, université Laval, 1975, vol. I, 94 p. ms.

2. *Sources imprimées*

AUBERT DE GASPE, Philippe, *Mémoires*, Québec, N.S. Hardy, Librairie-Editeur, 1885, 563 p.

BARBEAU, Marius, *Henri Julien*, Toronto, The Ryerson Press, 1941, 44 p.

BERTHELOT, Hector, *le Bon vieux temps*, Montréal, Beauchemin, 1924, 121 p.

BRUNHES, Mariel et Roger HENNIGER, *Transports ruraux*, guide ethnologique 3, Paris, Musée national des arts et traditions populaires, 1972, 64 p.

FRERE ISIDORE, *l'Elevage du cheval*, Oka, La Trappe, 1940, 491 p.

GERIN, Léon, *le Type économique et social des Canadiens*, Montréal, Fides, 1948, 221 p.

ITALIANO, Carlo, *les Traîneaux de mon enfance*, Ottawa, Les Livres Toundra, 1974, 50 p.

LEMAY, Pierre, *le Traîneau à chiens d'hier à aujourd'hui*, Montréal, L'Aurore, 1977, 134 p.

MONRO, George, *Picturesque Canada*, Toronto, Belden Bros, 1882, vol. I.

MASSICOTTE, E.J., *Nos Canadiens d'autrefois*, Montréal, Granger et Frères Ltée, 1924, 123 p.

MASSICOTTE, Edouard-Zotique, *Moeurs, Coutumes et Industries canadiennes-françaises*, Montréal, Beauchemin, 1913, 140 p.

ROY, Pierre-Georges, *la Ville de Québec sous le Régime français*, Québec, Archives nationales du Québec, 1930, vol. I.

SEGUIN, Robert-Lionel, *l'Equipement de la ferme canadienne*, Montréal, Librairie Ducharme Limitée, 1959, 123 p.

STEVENS, Paul, *Contes d'autrefois*, Montréal, Beauchemin, 1946, 138 p.