

Les corbillards

Marthe Taillon

Numéro 49, hiver–printemps 1991

Le patrimoine funéraire : au-delà du mythe

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/17795ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Taillon, M. (1991). Les corbillards. *Continuité*, (49), 38–41.

Une oeuvre à l'iconographie exceptionnelle, le corbillard de luxe de la maison Gauthier & Frère de Trois-Rivières (1898), aujourd'hui conservé au Musée canadien des civilisations. (photo: Musées nationaux du Canada)

Qu'il soit fait de bois ou de métal, le corbillard conduit nos morts au cimetière depuis près de 200 ans. Au cours de ces années, il a subi des modifications formelles notables dont la plus récente est liée à sa motorisation au début du siècle. Mais qui se souvient encore des vieux corbillards de bois, ces lourdes voitures tirées par des chevaux? Maintenant oubliés, ils ont pourtant longtemps figuré dans les cortèges funèbres, résistant aux fourgons motorisés jusque dans les années quarante.

Au début de notre histoire, la tradition veut que les morts gagnent leur dernière demeure sur les épaules des porteurs. C'est là une pratique respectueuse qui, si elle s'avère commode pour les citadins, devient une dure épreuve physique pour les gens des régions rurales qui doivent parfois parcourir une bonne distance avant d'atteindre le temple paroissial.

LES CORBILLARDS

Tantôt luxueux carrosses, tantôt modestes véhicules, ils ont pris depuis peu le chemin des musées.

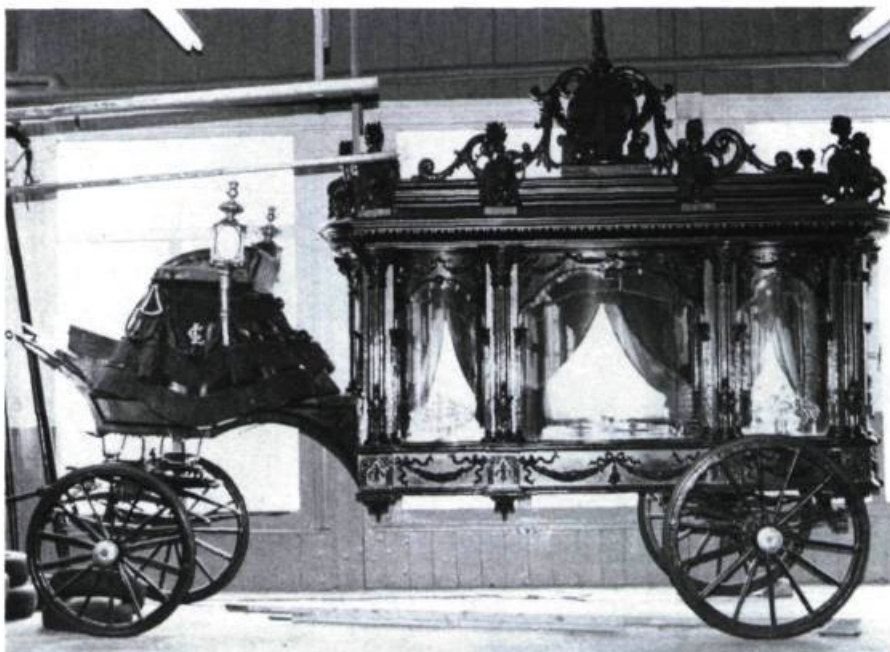
par Marthe Taillon



LES PREMIERS «CHARIOTS DES MORTS»

La solution à ces difficultés de transport sera facilement trouvée. Les premiers véhicules funéraires sont les mêmes qui servent aux différents travaux de la ferme. Temporairement détournés de leur destination initiale, carrioles, sleighs ou traînes ont parfois à remplir cette triste tâche de porter les défunts en terre. Cependant, l'Eglise de la Nouvelle-France n'approuve pas entièrement cette méthode de transport qu'elle juge irrespectueuse. Un règlement émis en 1684 stipule que le corps du défunt doit être porté à bras d'hommes et interdit son déplacement à bord d'une voiture¹.

À la longue, l'Église en viendra à reconnaître les difficultés liées à la distance. Dans un texte daté de 1810, Mgr Joseph-Octave Plessis note «que cet éloignement entraîne beaucoup d'indécence; qu'on ne peut dans un si long trajet, obtenir le silence que demande une cérémonie religieuse. Que des chemins glissants occasionnent souvent des chutes, et avec elles des ris et des dangers²». Outre ces inconvenances religieuses, il y avait en hiver des risques «pour la santé des porteurs qui arrivaient ruisselants de sueur à l'église qu'on ne chauffait pas alors, et dans laquelle ils assistaient au service comme dans une glacière³».



Le corbillard de luxe de la maison Lépine à Québec, conçu en 1900-1901, fait aujourd'hui partie des collections du Musée de la civilisation. (photo: Marthe Taillon)



Le corbillard de Saint-Roch-des-Aulnaies, fabriqué en 1902, est d'une grande sobriété. (photo: Jean-Pierre Labiau)

L'Église sera donc forcée de faire des concessions. On permet ainsi aux habitants de la campagne d'utiliser des voitures pour amener les corps jusqu'à proximité du lieu du culte, après quoi ils doivent les porter à bras d'homme. Afin de décourager les contrevenants, on a même prévu une sanction selon laquelle il n'est pas permis que le cortège soit précédé de la croix, «fût-elle seule et sans clergé⁴», tant que le corps se trouve dans une voiture.

Mais assez curieusement, et malgré ses réticences, c'est l'Église qui, par l'intermédiaire des fabriques paroissiales, fera l'acquisition des premiers corbillards au Québec. De fait, le plus ancien «cha-

riot des morts» connu est acheté en 1805 par la paroisse de Saint-Augustin-de-Desmaures, qui débourse pour cette nouveauté la somme de 15 chelins, soit à peu près trois dollars. D'autres paroisses emboîteront le pas, dont Notre-Dame de Québec en 1826, Charlesbourg en 1834 et Notre-Dame de Montréal deux ans plus tard. Ce n'est toutefois qu'après 1850 que l'achat d'un corbillard devient une pratique courante.

Les paroisses moins nanties n'auront de véritables chars funèbres qu'après 1880. À cette époque en effet, avec le développement d'une industrie de corbillards luxueux, les fabriques les plus fortunées revendent à moindre prix leurs

anciennes voitures, créant de la sorte un marché de «corbillards d'occasion». C'est ainsi que Henri Phaneuf, entrepreneur de pompes funèbres à Saint-Denis-sur-Richelieu, achète en 1908 l'ancien véhicule funéraire que Saint-Hyacinthe a utilisé pendant plusieurs décennies.

L'ART DES SCULPTEURS

Entre 1880 et 1900, la fabrication des corbillards est en plein essor. Les voitures de cette période se caractérisent par leur aspect spectaculaire et soigné, notamment en ce qui concerne l'ornementation. Jusque-là, les chariots funéraires ont toujours été assez simplement ornés. Quelques urnes sur le toit, des vitres sur les côtés et une croix surmontant le tout constituent généralement l'essentiel du décor des corbillards de la période 1850-1880. Malgré sa fabrication tardive, soit en 1902, la voiture de Saint-Roch-des-Aulnaies illustre bien l'aspect de ces modestes véhicules. On y retrouve tous les éléments déjà mentionnés, hormis la croix remplacée ici par une urne centrale.

Orante d'un corbillard de provenance inconnue (v. 1870). (photo: Musée du Québec)

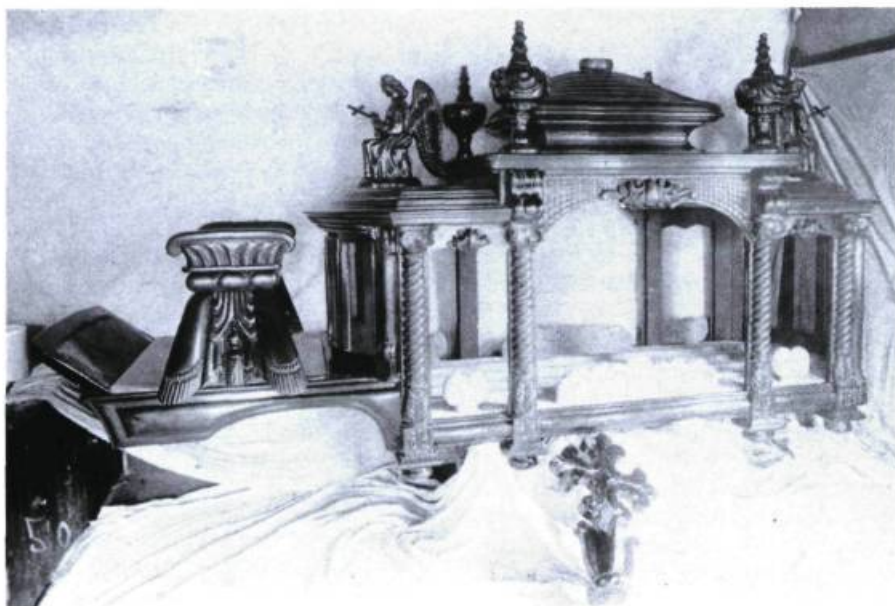
Un ange de corbillard conservé au Musée d'art de Joliette. (photo: Musée d'art de Joliette)



Ange provenant d'un corbillard Désilets (Victoriaville, XIX^e siècle). (photo: Musée des beaux-arts de Montréal)

Ange au flambeau (XIX^e siècle, provenance inconnue). (photo: Musée du Québec)

Corbillard en construction, modèle n° 50 du catalogue du fabricant Théode Désilets, vers 1920. (photo: collection de l'auteur)



Il est vrai que la plupart du temps ces premiers corbillards sont confiés à des ouvriers qui n'ont encore aucune connaissance des exigences particulières à ce type de voiture. Souvent la tâche revient aux charrons, aux voituriers ou aux carrossiers. À Cap-Saint-Ignace, par exemple, la paroisse engage en 1881 un charron, Denys Bernier, pour la fabrication de son chariot funéraire.

Bien que fort habiles, ces ouvriers n'ont pas, pour la plupart, le talent requis pour concevoir ou réaliser de grands décors. C'est pourquoi quelques-uns travaillent en association avec d'autres artisans. Et l'on voit des gens comme Donat Carbonneau, un voiturier, faire appel à l'art de Joseph Millette, un sculpteur, afin de produire en 1902 le petit corbillard pour enfant de Yamachiche.

Ici nous sommes déjà loin des corbillards sans ornements: le travail des sculpteurs en a grandement modifié l'aspect. On peut alors y trouver des colonnes avec chapiteaux, des drapés de bois, des guirlandes de fleurs et même des personnages: anges, pleureuses ou orantes.

Plusieurs des corbillards sculptés après 1880 ont été produits par des fabricants spécialisés. Bien organisées, certaines de ces entreprises comptent plusieurs employés à leur service, y compris des sculpteurs, et peuvent même offrir à la clientèle un choix de modèles que l'on commande par catalogue. C'est le cas chez Théode Désilets, fabricant de corbillards et de catafalques, qui tient commerce à Victoriaville de 1880 à 1940.

Par contre, les plus beaux exemples de corbillards qui nous soient parvenus ont généralement été construits par des entrepreneurs de pompes funèbres ou par leurs employés. Adélard Lépine, après avoir tracé lui-même les plans de sa voiture, en confiera la réalisation à Paul-Émile Carbonneau et au sculpteur Francis P. Gauvin. Le corbillard est si élégant qu'on l'utilisera notamment lors des funérailles officielles de Louis Saint-Laurent, ancien premier ministre du Canada.

UN LANGAGE SYMBOLIQUE

Tantôt luxueux carrosse, tantôt modeste véhicule, le corbillard est conçu pour s'adapter aux conditions climatiques: l'été il se déplace sur de hautes roues, tandis que l'hiver il est souvent monté sur patins. De cette façon, même la neige ne peut entraver le dernier voyage. Le corbillard peut aussi, grâce à un code de deux couleurs, indiquer aux passants l'âge du défunt: une voiture

noire signale que le mort est d'âge adulte; peinte en blanc, elle rappelle symboliquement l'innocence de l'enfant qui y repose.

Enfin, pour signifier le statut social du défunt, il existe trois classes de corbillards établies d'après la beauté et la richesse de ces voitures. Le corbillard de première classe, réservé aux familles aisées, est construit de matériaux coûteux et luxueux. La voiture de seconde classe, ni trop ornée ni trop simple, convient à la plupart des familles. Quant au véhicule de troisième classe, d'un grand dépouillement, il sert aux funérailles des plus pauvres.

Le Musée canadien des civilisations s'enorgueillit de conserver entre ses murs le corbillard de première classe de l'entreprise funéraire Gauthier & Frère de Trois-Rivières. Réalisée en 1898 par Félix Gauthier lui-même, et décorée par un sculpteur inconnu, cette voiture compte douze personnages qui racontent le cheminement de l'âme humaine depuis le péché originel jusqu'au Jugement dernier et la Rédemption. L'ancien corbillard de Trois-Rivières est le seul véhicule orné suivant un plan aussi complexe à avoir échappé à la destruction.

Le corbillard à traction chevaline n'est plus qu'un vague souvenir dans l'esprit de nos aînés. Parce qu'il se rattache directement au domaine de la mort, on a préféré le démanteler pour en conserver uniquement quelques anges, des fragments anonymes plus ou moins adroitement travaillés. Combien parmi les figures déposées dans les réserves des musées ont fait partie du décor funéraire d'un corbillard à chevaux?

On commence à peine à le sortir de l'ombre où il dormait depuis bientôt trente ans. Quelques musées y consacrent maintenant un peu de leur espace d'exposition. Mais il reste encore bien des inconnues en ce qui concerne le corbillard du Québec. À la fois objet utilitaire et objet d'art, le char funéraire peut nous en apprendre beaucoup sur une manière de vivre... et de mourir.

1. *Mandements des Évêques de Montréal*, vol. II, Montréal, Éditions du Nouveau Monde, 1869, p. 254.

2. Serge Gagnon, *Mourir hier et aujourd'hui*, Québec, P.U.L., 1987, p. 39.

3. Charles Trudelle, *Charlesbourg*, Québec, Imprimerie générale A. Côté et Cie, 1887, p. 206-207.

4. *Mandements des Évêques de Montréal*, vol. III, Montréal, Éditions du Nouveau Monde, 1869, p. 254.

Marthe Taillon est historienne de l'art.

DOSSIER

LE MAUSOLÉE



Une démonstration des plus probantes du post-modernisme: le mausolée du cimetière Belmont à Sainte-Foy, conçu en 1987 par les architectes Boutin et Ramoisy. (photo: Hélène Jobidon)

UNE ARCHITECTURE NOUVELLE

Concilier une nouvelle fonction à une symbolique immémoriale tout en échappant au piège de la banalisation: un défi à la création contemporaine.

par Hélène Jobidon

Le Québec a bien peu de traditions funéraires, si l'on entend l'art de bâtir dans les cimetières et non l'architecture des funérariums qui mériterait, quant à elle, de faire l'objet d'une étude distincte. Jusqu'aux années 1970, si l'on excepte les bâtiments d'accueil et certains mausolées familiaux, l'architecture était quasi absente des cimetières. Depuis, le paysage s'y est considérablement modifié avec l'apparition des crématoriums et des mausolées communautaires.