

Promenades d'hiver Traînes, berlines, carrioles, sleighs...

Paul-André Leclerc

Number 24, Winter 1991

Mon pays c'est l'hiver

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/7757ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Leclerc, P.-A. (1991). Promenades d'hiver : traînes, berlines, carrioles, sleighs...
Cap-aux-Diamants, (24), 42–45.



Promenades d'hiver

TRAÎNES, BERLINES, CARRIOLES, SLEIGHS...

par Paul-André Leclerc*

QUI N'A PAS RÊVÉ UN JOUR D'UNE BELLE PROMENADE en «carriole» par une agréable journée d'hiver? L'imagination toujours fertile nous situe dans des conditions idéales. Le soleil est resplendissant et l'air un peu frisquet nous fouette le visage, alors que bien emmitoufflés dans de chauds manteaux, nous nous laissons entraîner, par un cheval fringant, dans une chevauchée à travers des sentiers boisés. Les joyeux carillons de sonnettes mêlent leur symphonie au son des grelots: c'est la béatitude la plus complète! L'onirisme a toujours sa place, mais qu'en est-il de la réalité?

Au XVII^e siècle, nos ancêtres sont confrontés à de rudes épreuves: pendant cinq mois, ils doivent lutter pour survivre aux rigoureux hivers de la Nouvelle-France. Comment circuler parmi les amoncellements de neige, comment transporter

les fardeaux? Bien sûr, les raquettes facilitent la marche et il est possible, à l'instar des Amérindiens, d'attacher à sa ceinture une corde pour tirer une «traîne sauvage» afin de transporter le gibier, les denrées et de petites quantités de bois.

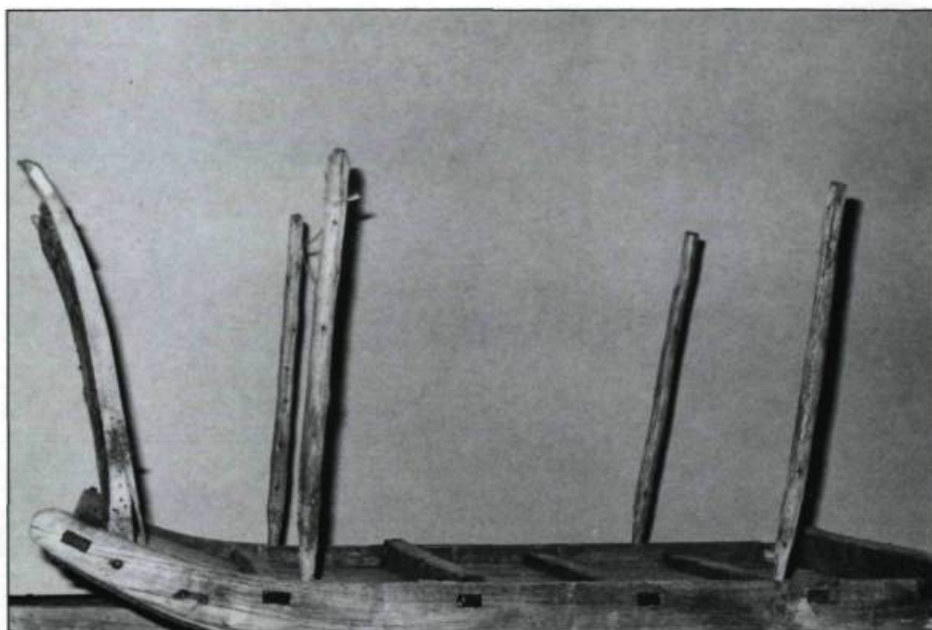
La traîne

Comme le besoin crée l'outil, nos ancêtres se servent de leur imagination et de leurs connaissances pour utiliser les animaux domestiques, tel le bœuf. Ils construisent une traîne, assez longue et plus large; elle comporte deux «patins» en bois dur, deux madriers d'érable ou de «merisier» (bouleau jaune), d'une longueur de 2 mètres par 25 cm de hauteur et 5 cm d'épaisseur. À l'avant, les «patins» sont taillés en rond, afin de mieux surmonter les obstacles; ils sont placés à un mètre l'un de l'autre et reliés entre eux, à mi-hauteur, par des planches ou «traverses». En dessous, on fixe d'autres planches dans le sens de la longueur pour que la voiture glisse bien en flottant sur la neige. À l'avant, une paire de «mémoires» ou limonière, comprenant deux limons en bois franc, est reliée aux «patins» par des organeaux.

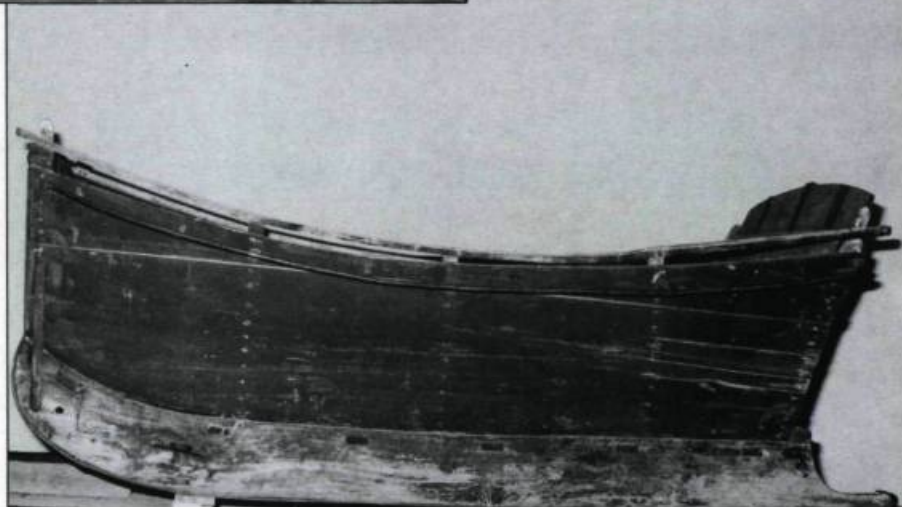
La «traîne à bâtons»

Les premières transformations apportées à la traîne primitive sont l'ajout d'un pare-neige et de bâtons. À l'avant, on place un panneau vertical

«Carriole de charretier» à trois sièges et à portes. Le cardinal Rodrigue Villeneuve quitte le Collège de Sainte-Anne de la Pocatière pour aller à la gare (février 1945). (Collection du Musée François-Pilote, La Pocatière).



«Traîne à bâtons» traditionnelle utilisée dès les débuts de la colonie jusqu'au milieu du vingtième siècle.
(Collection du Musée François-Pilote, La Pocatière).



«La berline-barque» résulte de l'ajout de côtés et d'un siège à la traîne à bâtons.
(Collection du Musée François-Pilote, La Pocatière).

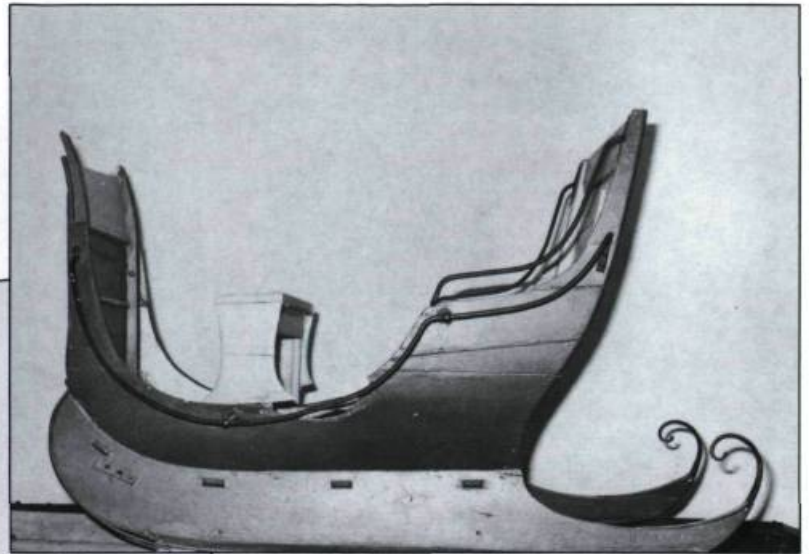
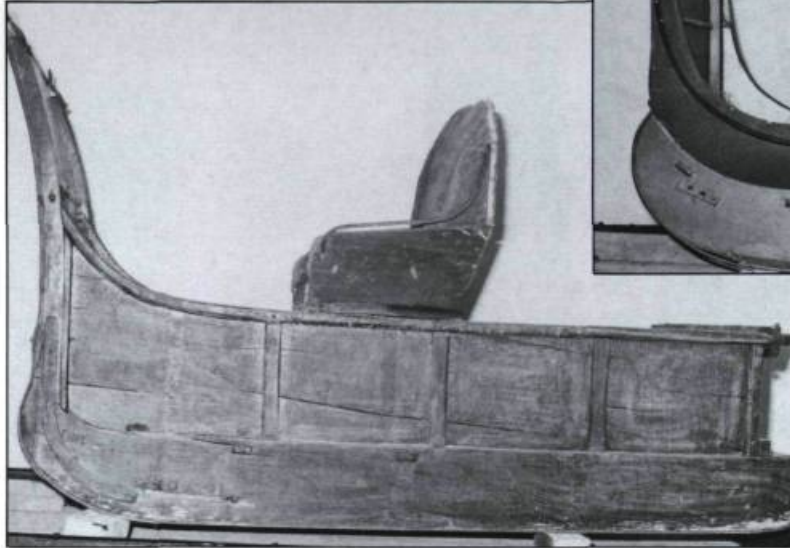
de un mètre par 75 centimètres, appelé pare-neige. Cette barrière sert à protéger les passagers contre les morceaux de glace ou de neige durcie que soulèvent en courant les pattes du bœuf, et plus tard, du cheval. De chaque côté de la traîne, on fixe à la verticale quatre ou six bâtons pour retenir la charge. On obtient ainsi la «traîne à bâtons», un véhicule à multiples usages; en effet, cette voiture sert à transporter les billes de bois, les sacs de grain, les bagages, etc. Dans le Bas du Fleuve, la «traîne à bâtons» a souvent été utilisée pour conduire les enfants à la petite «école de rang»: il s'agit de l'humble ancêtre de nos «monstres jaunes» qui amènent les enfants à l'école...quand le temps le permet! Cette voiture rustique reste en usage jusqu'au milieu du xx^e siècle.

La «berline-barque»

Une autre amélioration est apportée à la «traîne à bâtons» qui la transforme cette fois en voiture

utilisée surtout pour le transport des passagers. À l'arrière, apparaît un panneau semblable au pare-neige et les bâtons sont remplacés par des panneaux de 2 mètres par 75 centimètres; près de l'arrière, une planche transversale sert de siège, et l'avant est réservé aux bagages, en attendant d'ajouter un second siège. Cette voiture ressemble vaguement à une barque ou à un grand réservoir, tels «l'échaudoir» ou le foulon. Des peaux d'ours, de buffles ou de chèvres assurent le confort des passagers; on pouvait aussi y ajouter des chauffe-pieds, comme des bouteilles d'eau chaude, des briques ou des sacs de sciure de bois. Pour la traction, le collier se relie au palonnier ou «bacul» par des traits; parfois, remplacés par des longes de cuir de 45 centimètres, les «bracelets», attachés à des chevilles de fer pénètrent dans les «mémoires» (limons). Dans la région de Nicolet, ce genre de harnais s'appelait attelage «à pissettes». On peut voir la «traîne à bâtons» et la «berline-barque» sur certains dessins d'Edmond-Zotique Massicotte.

«Carriole» rustique: le petit siège du conducteur est fixe (XVIII^e et XIX^e siècles). (Collection du Musée François-Pilote, La Pocatière).



«Berline» traditionnelle: un ou deux sièges amovibles pour faciliter l'usage. Mise au point au XIX^e siècle, elle sera utilisée jusque vers 1950. (Collection du Musée François-Pilote, La Pocatière).

«La berline»

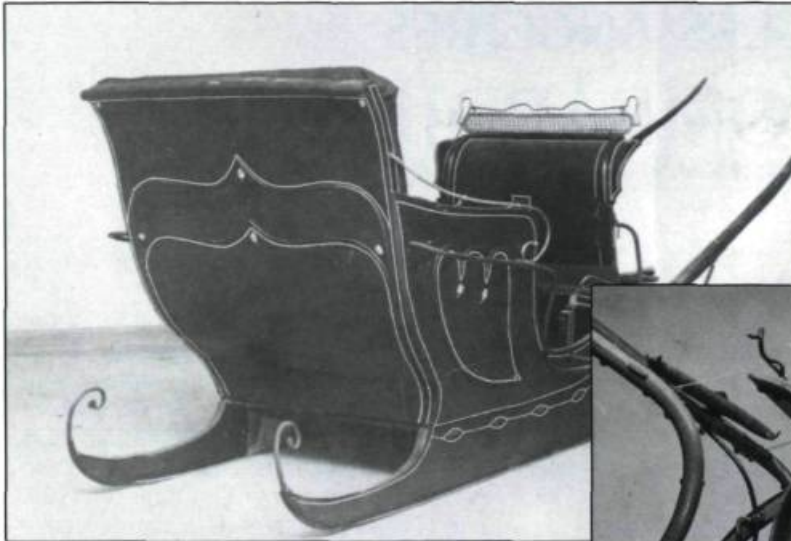
À la fin du XIX^e siècle, on perfectionne la «berline-barque» pour en faire la «berline» ou «berlot» traditionnel dont les gens d'un certain âge se souviennent bien. Les panneaux de côté s'abaissent à une hauteur de 45 centimètres et le panneau arrière devient amovible. Cette voiture comporte deux sièges avec dossiers, déplaçables ou enlevables selon l'utilisation du véhicule: transport de passagers, de bagages, de sacs de grain, de billes de bois ou même de petits animaux. Sous les «patins», des lames d'acier protègent de l'usure produite par le frottement sur la glace ou la neige durcie. Ce «berlot» de notre enfance, en usage un peu partout à travers la province, est une création purement québécoise. Cependant, ces voitures d'hiver ne présentent pas toujours la forme classique; l'imagination populaire se donne libre cours et les modèles varient selon le gré ou la fantaisie des artisans ou des acheteurs. Le châssis se ressemble à peu près toujours, mais les «patins» se distinguent par la hauteur et parfois la «berline» repose même sur un «double-sleigh». Les cultivateurs habiles fabriquent eux-mêmes leurs voitures, mais certains artisans sont connus, tels Chartier à Rivière-du-Loup, les Bérubé à Sainte-Anne-de-la-Pocatière, les Picard à Sainte-Louise, les Thibodeau à Saint-Basile. La «berline» de forme caractéristique connaît une longue carrière et elle résulte de l'imagination de nos ancêtres.

«La carriole»

La «carriole» illustre aussi une autre création québécoise, ou plutôt elle constitue une adaptation d'une voiture d'été, la calèche à deux roues. À la première neige, il fallait remiser les voitures à roues. Nos ancêtres imaginèrent alors une transformation assez simple en remplaçant les roues par des «patins» de bois, en ajoutant un pare-neige et un petit siège mobile pour le conducteur. Ce modèle de voiture, plus élégant que la «berline», reste aussi très populaire jusqu'au milieu du XX^e siècle.

Autre caractéristique importante: la lame d'acier protégeant le «patin» se termine par une volute et ce détail se retrouve sur presque tous les modèles de «carrioles». Cette finition en volute vient aussi de la calèche; en effet, le support descendant vers l'essieu se termine de la même façon; la lame d'acier retroussée ajoute une note d'élégance. D'abord rigide, le petit siège réservé au conducteur, devient mobile avec le temps. Si un ou deux passagers prennent place, le siège se rabat vers l'avant pour y asseoir des enfants, de sorte que les guides ou les rênes passent au dessus de leurs têtes. Quand trois ou quatre adultes voyagent, le siège se relève et le cocher s'assied à l'avant dans une position moins confortable. Le châssis de la «carriole» se rétrécit vers l'avant et des tiges de fer en protègent les côtés. À cause du froid et du vent, les conducteurs cherchent à emprunter des chemins à travers bois; les barres d'acier servent donc à éloigner la voiture des obstacles, tels les arbres, les clôtures ou les bâtisses.

La fabrication des «carrioles» demande plus de dextérité à cause des lignes courbes; les charbons ou artisans régionaux les fabriquent généralement et ajoutent des décorations au gré de leur imagination. Souvent, le haut du «pare-neige» se termine en forme de quenouilles réu-



«Carriole» élégante du xx^e siècle: décorations aux couleurs contrastantes, pare-neige surmonté d'un treillis métallique.
(Collection du Musée François-Pilote, La Pocatière).

nies par une planche découpée de façon fantaisiste; quelquefois un encadrement de métal avec treillis de crin de cheval ou d'osier enjolive la carriole.

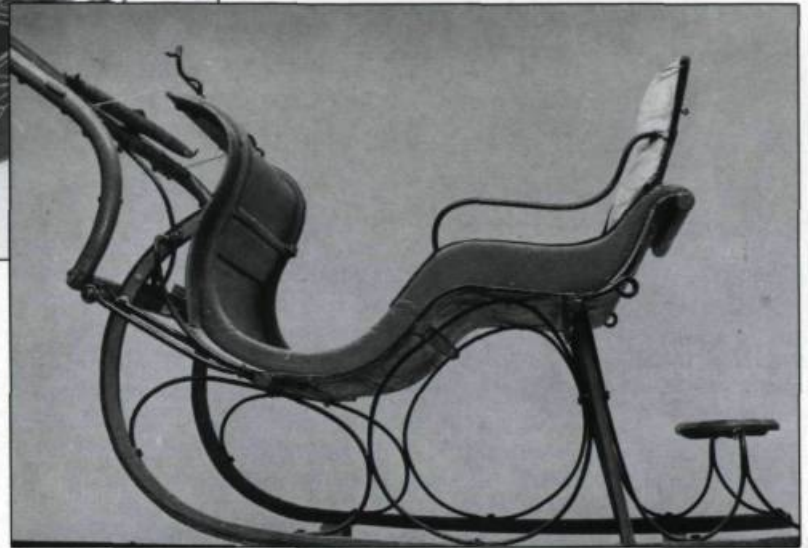
Des peintres décorent les voitures d'hiver en dessinant des arabesques, des guirlandes de fleurs aux couleurs contrastantes. Des ébénistes y joignent des moulures, quart de rond ou demirond. On préfère les couleurs foncées: vert, brun, noir ou rouge.

Afin de parcourir de longues distances par un temps froid et piquant en tout confort, les artisans s'ingénient à rendre les voitures plus confortables en haussant les côtés, alors munies de portes pour faciliter l'accès aux sièges. Les voyageurs déposent une «peau de carriole» de fourrure posée sur les bancs et une autre sur leurs genoux. Les femmes mettent une couverture, aussi appelée «chape» sur leur tête. En arrivant dans les villages, elles dégagent leurs beaux chapeaux: coquetterie oblige!

Généralement plus longues, les grosses «carrioles de charretier» comportent trois sièges, deux face à face pour les passagers, et un petit pour le conducteur. Tout reste à écrire sur l'épopée de nos «charretiers» québécois, nos braves taxis d'hiver; ils se faisaient un point d'honneur de sortir par tous les temps pour assurer les services essentiels, par exemple, attendre le passage des trains à la gare ou conduire le prêtre et le médecin auprès des malades.

«Les sleighs»

La «sleigh» de promenade, très en vogue au début du xx^e siècle, reste néanmoins d'importance moindre dans l'histoire québécoise, car elle est, au début, un produit d'importation. Légère et de facture élégante, elle sert surtout dans les «occasions», les sorties à caractère social,



les visites et les balades d'amoureux...Le châssis est soigné: dossier élevé, «pare-neige» légèrement incurvé en forme de S; un petit siège mobile peut s'ajouter pour en faire une voiture familiale. La caisse repose sur des «patins» d'apparence plutôt grêle, mais fort solides, grâce à des arceaux en métal. La hauteur des «patins» varie de 38 à 60 centimètres, parfois plus, dans le cas de la «Catherine», peu utilisée dans la région de Québec. La «sleigh» servait aussi pour les courses de chevaux dont nos bureaux étaient très friands. On peut admirer la représentation de «sleighs» de course dans certains tableaux de Cornelius Krieghoff.

«Sleigh» de course fabriquée entièrement à la main. La tablette servait au conducteur quand il voulait éviter de verser dans les détours et gagner quelques secondes sur son adversaire. Bijou artisanal du xx^e siècle.
(Collection du Musée François-Pilote, La Pocatière).

La description de nos voitures de promenade évoque de beaux souvenirs d'enfance, mais aussi certaines mauvaises expériences, lorsqu'il fallait se déplacer pendant les tempêtes de neige ou de verglas. Il reste à souhaiter que cette énumération raisonnée des noms de nos voitures d'hiver saura faire oublier cette malheureuse, et trop répandue, appellation de traîneaux; en effet, le nom de traîneau s'appliquait uniquement au petit traîneau que les enfants utilisent pour jouer dans la neige. Tous les Québécois d'un certain âge, ayant vécu à la campagne, connaissent ces noms évocateurs de «traîne à bâtons», de «berline», de «berlot» et de «sleigh»... ♦

* Professeur au cégep de La Pocatière et directeur-fondateur du Musée François-Pilote de La Pocatière.