

Les passeurs de pain

Jeanne Pomerleau

Numéro 78, été 2004

Le pain, une longue histoire!

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/7236ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Pomerleau, J. (2004). Les passeurs de pain. *Cap-aux-Diamants*, (78), 15–19.

LES PASSEURS DE PAIN

PAR JEANNE POMERLEAU

Selon les règlements régissant l'exercice de leur métier en Nouvelle-France, les boulangers devaient détenir un permis, faire une marque d'identification ou tracer leurs initiales sur leurs pains.

Ils fabriquaient généralement du pain blanc, du pain bis et du pain de son, de même que des biscuits faits de pâte à pain cuite deux fois. Avant de partir en expédition, les voyageurs s'approvisionnaient de ces galettes qu'ils faisaient tremper dans leur thé au moment de les manger.

LIVRER LE PAIN

Au milieu du XVIII^e siècle, on obligeait les boulangers à distribuer leurs pains dès 8 h le matin et à 3 h l'après-midi. Cinquante ans plus tard, dans la ville de Québec, le contrat de l'apprenti boulanger comportait souvent une clause prévoyant que le jeune homme serait tenu de mener la «berline au pain» par les rues, chaque jour pendant un an. Les maîtres devaient avoir tendance à utiliser à cette fin les services de leurs apprentis plus longtemps que nécessaire, puisque certains pères faisaient inscrire dans le contrat d'apprentissage que leur fils ne passerait pas plus d'un an à faire ce travail qui s'effectuait du matin au

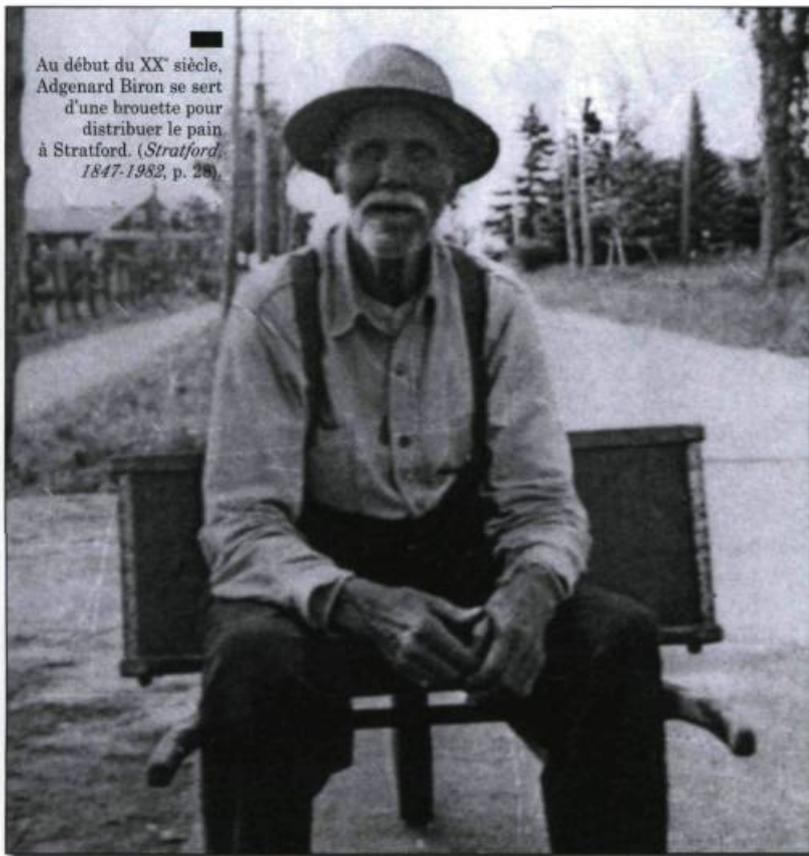
soir. Surtout qu'une clause de ce contrat stipulait que le jeune homme pouvait avoir à se lever la nuit et travailler, au bon vouloir du maître. (Jean-Pierre Hardy et David-Thierry Ruddle. *Les Apprentis artisans à Québec, 1660-1815*, p. 118).

Selon la coutume, lors de la livraison du pain à la maison des clients, le boulanger faisait généralement une marque à la craie à l'intérieur d'un des panneaux d'armoire. Quand il y avait douze marques, la ménagère payait son dû au boulanger. En guise d'appréciation, celui-ci remettait alors un pain gratuitement; de là l'expression «la douzaine de treize». L'expression se fixa et les ménagères qui cuisaient leur pain, au début du XX^e siècle, disaient avoir fait une douzaine de pains lorsqu'en réalité elles en avaient cuit treize.

Les boulangers commencèrent seulement vers 1925 à livrer le pain dans les campagnes. (Yves Beauregard. *Bâtir un village au Québec, Saint-Eugène de Grantham*, p. 140). Cette pratique ne fut guère appréciée au départ, car il était mal vu qu'une mère de famille nombreuse ne cuise pas elle-même son pain. La livraison du pain à domicile faisait cependant l'affaire des ouvriers et des petites familles, qui, avec le temps, en vinrent à constituer une clientèle fidèle des boulangers.

■
Monsieur E. Gauthier, livreur de pain et sa voiture à Sainte-Hélène-de-Bagot. Carte postale photographique, vers 1910. (Collection Yves Beauregard).





■
Au début du XX^e siècle, Adgenard Biron se sert d'une brouette pour distribuer le pain à Stratford. (*Stratford, 1847-1982*, p. 28).

Pendant longtemps, le pain de boulanger ne fut guère prisé, car on prétendait qu'il était trop léger, contenait «trop de vent», et qu'il n'était pas soutenant. Mais, les cultivateurs

duèrent se résigner quand ils manquaient de pain entre deux cuites; ils allaient chez le boulanger ou au magasin général et, peu à peu, ils prirent l'habitude de la consommation du pain de la boulangerie.

Dans la ville de Québec, en 1943, pour éliminer les berlines de livreurs de pain devenues trop nombreuses et encombrantes, une ordonnance stipula que tout boulanger perdrait son permis s'il ne livrait pas au moins pour 175 dollars de pains et pâtisseries par semaine, quand il utilisait une voiture, et au moins 225 dollars s'il allait en camionnette.

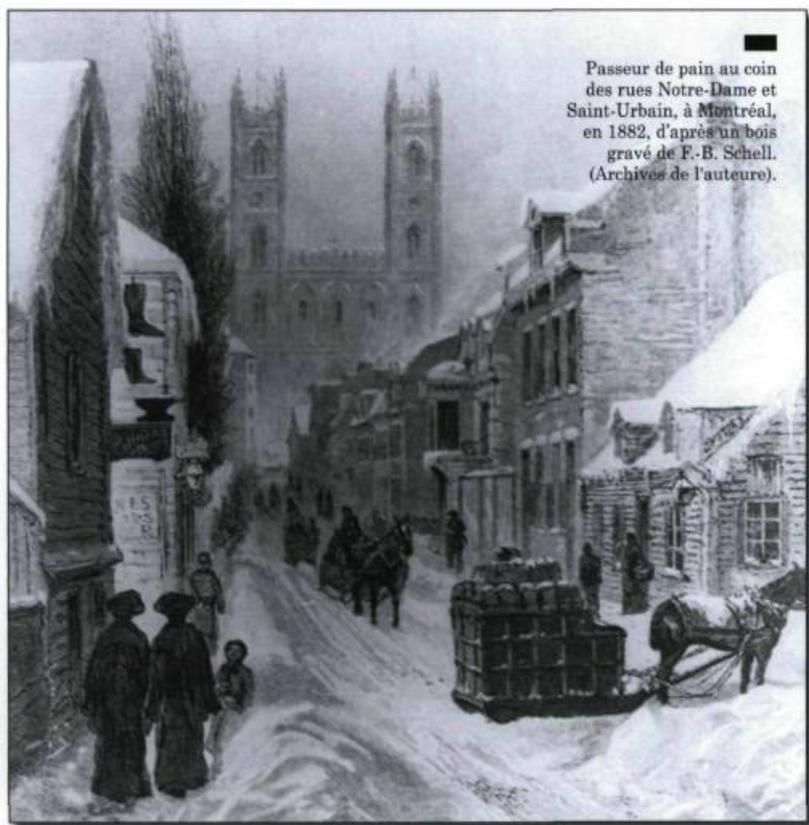
BERLINES ET BORLOTS

Les boulangers se servaient généralement de deux types de voiture. En ville, la berline du boulanger était légère et la couverture qui abritait le chargement se prolongeait vers l'avant, au-dessus du siège du conducteur, pour le préserver des rayons du soleil, de la neige ou de la pluie. Ce cabanon servirait en toutes saisons; l'été, on l'installait sur des roues, et l'hiver sur des patins.

En hiver, dans les campagnes, les jours de neige et de bourrasques, cette voiture légère offrait de la prise au vent et elle était fortement secouée. De plus, comme elle était la plupart du temps de couleur blanche ou crème, on la distinguait mal à travers la poudrière. Aussi, les boulangers qui avaient à fréquenter ces endroits isolés et exposés aux intempéries, avaient-ils l'habitude d'utiliser plutôt un borlot bas à pans clos, appelé «borlot renclos», recouvert d'une toile. L'avantage de ce type de voiture était la particularité de sa construction, puisqu'elle possédait un fond plat, à la façon de la «traîne à bâtons», ce qui lui permettait d'être moins tirante et de flotter sur la neige des chemins mal entretenus. Ce traîneau disposait d'une place à l'avant où le conducteur se tenait debout, lorsqu'il ne prenait pas une course pour se réchauffer les pieds!

Ce genre de traîneau apparaît aussi sur des gravures du XIX^e siècle montrant un boulanger dans les rues enneigées de Montréal.

En hiver, dans les campagnes à proximité des petites villes, les jeunes passeurs de pain étaient peu aguerris pour affronter les «déserts» ou grands espaces froids et venteux. Les campagnards qui les «prenaient en pitié» les invitaient à rester un moment au chaud dans la maison, en ayant soin auparavant de «jeter une couverture» sur le dos de leur cheval. Les baguettes livrées en hiver faisaient entendre sur la table le bruit sec du pain gelé de bord en bord.



■
Passeur de pain au coin des rues Notre-Dame et Saint-Urbain, à Montréal, en 1882, d'après un bois gravé de F.-B. Schell. (Archives de l'auteur).

Dans les rangs de Saint-Antonin, le passeur de pain qui venait de Rivière-du-Loup avait un trajet d'une vingtaine de milles à parcourir. Il mettait une journée à visiter ses «pratiques» une fois la semaine; et sur l'heure du midi, il dînait chez l'un de ses clients à qui il remettait comme paiement un pain d'une valeur de 40 sous, dans les années 1950.

Les voitures qui desservaient les clients des villes étaient généralement bien entretenues, car elles devaient donner une bonne image de leurs propriétaires. À Montréal, par exemple, où l'on garde le souvenir de ces voitures de boulanger colorées et bien décorées, elles font partie des souvenirs nostalgiques des gens âgés.

Les charrons qui fabriquaient ces véhicules s'inspiraient souvent d'un modèle déjà existant. Lorsque le moment arrivait de faire la décoration de la berline, au moyen d'écritures et de dessins, l'artisan faisait appel à une personne qui avait une «belle main d'écriture», surtout une institutrice ou une religieuse, comme on le rapporte encore. Mais, au XIX^e siècle, il y avait aussi des peintres, des doreurs, des encadreur et des ferronniers qui offraient leurs services pour décorer les véhicules, quelques-uns se disant «lettreurs de boîtes de véhicules et d'enseignes». (Jean-Claude Dupont et Luc Dupont. *Les Enseignes au Québec*, p. 63).

Jusqu'aux années 1940, il existait ici et là au Québec des manufacturiers de berlines de commerce, comme la compagnie P.T. Légaré,

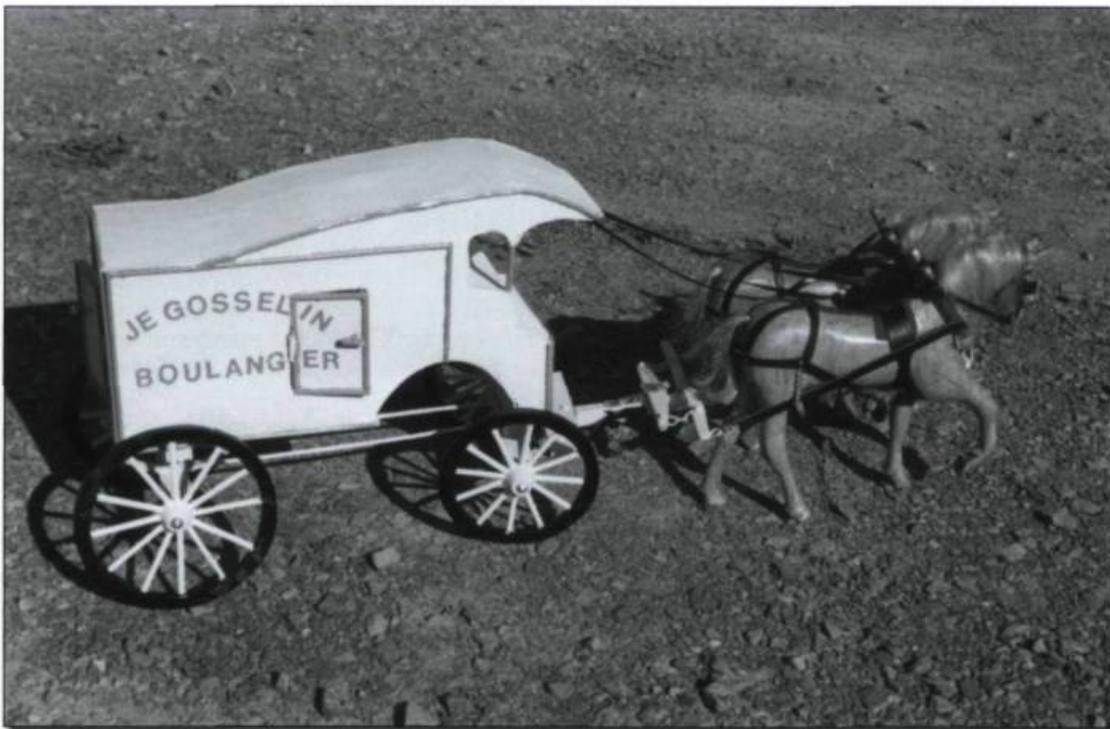
dont les modèles de tous genres étaient déjà distribués partout au Québec, dans le dernier quart du XIX^e siècle. Chez Légaré, on pouvait livrer la berline du passeur de pain peinte de la couleur désirée et rehaussée de dessins artistiques; et en 1920, pour un lettrage doré, il en coûtait 7,50 \$, et argenté, 5,50 \$.

À Saint-Patrice de Rivière-du-Loup, les ateliers Chartier qui fabriquaient surtout des barques de pêche, des «borlos de docteur» et autres traîneaux élégants, faisaient aussi les véhicules pour les boulangeries de la région. À Saint-Jean-Port-Joli, les gens se souviennent de la famille Ouellet qui fabriquait des cercueils, des valises et des berlines.

Suivant l'exemple donné par de grands magasins comme la compagnie Paquet de la rue Saint-Joseph, à Québec, quelques boulangeries se servaient aussi, pour s'annoncer, de la couverture jetée sur le dos du cheval.

LES DÉLICES DU BOULANGER

La berline du boulanger devenait pour un moment un endroit merveilleux pour les enfants lorsqu'elle s'arrêtait et que le livreur se chargeait de pains dorés, de «buns» ou de galettes. Il allait par la porte du bas de sa voiture sortir des miches de pain, utilisant au besoin un râtelier en bois semblable à celui dont on se servait pour tirer le pain du four; des tablettes du haut, il tirait des pâtisseries. Aussitôt, les enfants se précipitaient vers la maison, espérant en ressortir avec quelque chose de sucré, au moins, avec une «beurrée de mélasse».



Voiture du boulanger de Saint-Basile-de-Portneuf, d'après une sculpture miniature de M. Claude Hardy, en 1994. (Archives de l'auteur).

Quand arrivaient les fêtes de Noël, des Rois ou de Pâques, la voiture du boulanger était gorgée de trésors. Aussi les enfants tentaient-ils de jeter un coup d'œil à l'intérieur de la berline. Il y avait là de belles bûches de Noël, des galettes des Rois, des œufs de Pâques, selon la période de l'année, faits sur commande pour quelques familles aisées, pensait-on.

Chaque traîneau de livreur était muni de grelots qui donnaient des sons différents pour signaler soit le laitier, soit l'épicier ou le boulanger. Durant la semaine de Pâques, selon une tradition ancienne, des livreurs de Montréal décoraient leurs chevaux de fleurs de papier crépé multicolore.

Dans les villes surtout, des boulangers profitaient de la chaleur de leurs fours pour y faire mijoter des «fèves au lard». Quelques-uns disposaient des quantités suffisantes de «pots à beans» : les clients achetaient un pot plein et remettaient un pot vide, comme faisait le laitier avec ses bouteilles de lait.

Chaque pot de grès renfermait des haricots encore chauds, mijotés dans un bouillon à la mélasse avec des bouchées de lard salé au «goût d'amande», comme on le disait alors. Même le dessin du pot à beans qui était reproduit sur les côtés de la berline du passeur de pain semblait dégager un parfum!

Mais ces boulangers n'avaient pas l'exclusivité de la vente des fèves au lard, puisqu'il existait aussi à Montréal et à Québec, au XX^e siècle, des passeurs de fèves au lard qui en faisaient le commerce. L'un de ces plus im-

portants distributeurs de «pot à beans» desservait encore Verdun, à Montréal, dans les années 1960.

LA ROUTE DU PAIN

En 1928, à Trois-Pistoles, un village de quelques milliers d'habitants, la boulangerie fonctionnait à l'année. Elle employait régulièrement quatre hommes qui cuisaient 1 200 pains chaque jour. Deux voitures à traction animale en faisaient la distribution dans le village et dans les alentours.

La journée de travail était longue chez le boulanger Proulx des Cèdres, dans les années 1940. Un apprenti raconte que chez celui qui deviendrait son beau-père, on fabriquait 700 à 800 pains qu'il fallait livrer dans la paroisse et aux Cascades avec une voiture à cheval. La journée commençait à 6 h du matin pour se terminer vers les 19 h à raison de 12 dollars par semaine. De plus, il fallait aussi tirer les vaches, nourrir les chevaux, s'occuper des poules, etc. (L. Audet-Sabourin. *À l'ombre des gros cèdres...* p. 96).

À Stratford, en 1940, M. et M^{me} Hébert cuisaient tous les deux ou trois jours, selon les besoins des magasins, car ils ne faisaient pas du porte à porte, mais ils livraient le pain avec une brouette, chez les marchands.

Les boulangeries des petites villes et des villages étaient souvent une «affaire de famille». Sur une période de plusieurs années, les clients en venaient à connaître tous les enfants de la famille du boulanger, qui,

Une balade à bon marché, à Montréal, en septembre 1946. Photographie Conrad Poirier. (Archives nationales du Québec, à Montréal).



souvent, reprirent le métier à leur tour en ouvrant boutique dans les villages voisins.

En hiver, dans les campagnes, où l'on commença à ouvrir les chemins principaux à la circulation automobile dans les années 1940 et 1950, les passeurs de pain se mirent à faire la consignation de leur «route de pain» des rangs dont les chemins n'étaient pas déblayés. Ils desservaient en véhicule automobile les clients du village et confiaient la clientèle des rangs à un marchand local qui s'y rendait une fois la semaine en voiture traînant faire la livraison de commandes d'épicerie. À la fin des années 1940, le marchand retirait généralement deux sous du pain pour se charger de cette distribution.

Au début des années 1960, on trouvait encore quelques rares berlines de livreurs qui se baladaient lentement, le matin, dans les rues du Vieux-Québec; un laitier, un boulanger ou un livreur de glace, attardés, comme sortant d'une autre époque. Et, calmement, alors que leur conducteur se dirigeait vers une porte, le cheval avançait jusqu'à la porte suivante, de lui-même, sans commandement.

On trouve encore le souvenir de ces berlines de livreurs comme celles d'Anna Giroux-Vachon de Sainte-Marie de Beauce, dont le mari et les enfants, en 1923, allaient vendre de porte à porte le pain fabriqué dans la cuisine. De nos jours, les camions identifiés aux produits Vachon sillonnent les routes à travers le Canada et les États-Unis. ◆

Jeanne Pomerleau est auteure. Elle a publié *Métiers ambulants d'autrefois* (Guérin, 1990) et *Des métiers pour le corps* (GID, 2003), dans lesquels elle traite des passeurs d'aliments.

Pour en savoir plus :

Claude Corriveau. *Les Voitures à chevaux au Québec*. Sillery, Les Éditions du Septentrion, 1991.

Carlo Italiano. *Les Traîneaux de mon enfance*. Montréal, Tundra Books, 1974.

Paul-André Leclerc. *Les Voitures à chevaux à la campagne*. La Pocatière, Musée François-Pilote, 1978.



«Ton pain est trop cher». Dessin d'Edmond-Joseph Massicotte. (Archives de l'auteur).

L'Action NATIONALE

DES IDÉES POUR CHANGER LE MONDE

- Culture
- Politique
- Société
- Économie



Dix numéros/an
 Étudiants : 22 \$
 Canada : 42 \$
 Autres pays : 70 \$

S'abonner c'est planter un pays au cœur d'une Québécoise, au cœur d'un Québécois !

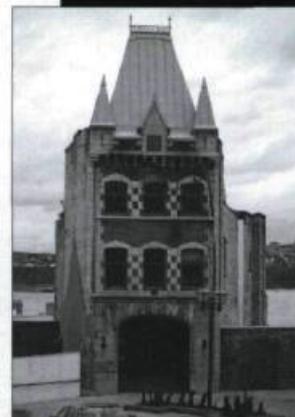
L'Action nationale
 425, boulevard de Maisonneuve Ouest, bureau 1002
 Montréal (Québec) H3A 3G5
 Téléphone: (514) 845-8533 - Télécopieur: (514) 845-8529
 Site: <http://www.action-nationale.qc.ca>
 Courriel: revue@action-nationale.qc.ca

LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE QUÉBEC VOUÉE À LA PROMOTION DE L'HISTOIRE ET DU PATRIMOINE DE QUÉBEC, DEPUIS 1937

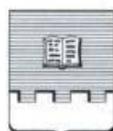
ACTIVITÉS

- ◆ Conférences
- ◆ Tables rondes
- ◆ Expositions
- ◆ Publications:
Cahiers d'histoire
Guide historique et touristique de Québec
Calendrier de vues anciennes de Québec
- ◆ Excursions et visites de lieux historiques
- ◆ Repas gastronomiques

LES MEMBRES REÇOIVENT la revue *CAP-AUX-DIAMANTS* le bulletin *QUÉBECENSIA*



Maintenant au cœur du Vieux-Québec



La Société historique de Québec

Fier passé oblige

72, côte de la Montagne, Québec G1K 4E3
 Tél. : (418) 692-0556, Téléc. : (418) 692-0614