

L'avènement de l'automobile et son impact sur les métiers traditionnels

Bernard Genest

Numéro 45, printemps 1996

Feu vert! : cent ans d'automobile au Québec

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/8479ac>

[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

Genest, B. (1996). L'avènement de l'automobile et son impact sur les métiers traditionnels. *Cap-aux-Diamants*, (45), 10–13.

L'AVÈNEMENT DE L'AUTOMOBILE ET SON IMPACT SUR LES MÉTIERS TRADITIONNELS



par Bernard Genest

Établir un lien entre l'arrivée de l'automobile et la disparition de certains métiers traditionnels peut *a priori* apparaître complètement farfelu. Quel rapport peut-il bien exister, en effet, entre l'exercice du métier de maréchal et celui de mécanicien, entre la pratique de la sellerie et le fait de posséder une automobile ? Mieux encore, quels liens faire entre la production du forgeron de village, la fermeture du magasin général et l'apparition des premières voitures ?

L'automobile a pourtant considérablement modifié les rapports entre les hommes en faisant éclater le contexte spatio-temporel qui, dans la société traditionnelle, limitait les échanges aux seuls membres de la communauté. Ces changements se sont toutefois produits sur une période relativement longue et de façon moins brutale que l'impact créé par le développement de l'infrastructure routière sur l'aménagement des villes et des campagnes.

Le cadre traditionnel

On trouvait dans la plupart des villages du Québec, jusque vers la fin des années quarante, un forgeron — parfois même deux ou trois — un maréchal, un charron, un sellier, un ferblantier, un cordonnier, un menuisier et plusieurs autres artisans plus ou moins spécialisés qui répondaient aux besoins les plus courants des villageois et des cultivateurs des campagnes environnantes. Dans une certaine mesure, les villages du Québec vivaient en autarcie, dans un système économique qui ne dépendait de l'extérieur que pour bien peu de choses. Dans les villages éloignés des centres urbains, comme le rappelait le forgeron Tremblay des Éboulements dans *Arthur Tremblay forgeron de village* (Genest et Dubé, 1978), une ou deux fois par année, le cultivateur descendait à Québec vendre ou échanger des produits de la ferme contre des denrées d'importation tels le sucre, le thé, le sel et les épices. Par la même occasion, il en profitait pour faire provision d'alcool, de vêtements de confection qui changeaient de l'ordinaire et qui faisaient tant plaisir aux dames. En d'autres temps de l'année on pouvait toujours, lorsqu'elles étaient disponibles, se procurer ces denrées au magasin général du village, mais le choix était restreint et il fallait parfois attendre longtemps avant de voir revenir un produit trop convoité.

Au milieu des années soixante-dix, le ministère des Affaires culturelles effectuait un vaste inventaire des artisans traditionnels sur près de la moitié du territoire québécois, depuis Québec jusqu'à Percé sur la rive sud du Saint-Laurent et jusqu'à la Basse-Côte-Nord sur la rive nord. Les ethnologues affectés à ce projet relevèrent plus

Un des derniers forgerons de Charlevoix : Arthur Tremblay des Éboulements en 1975. (Ministère de la Culture et des Communications 75-0890 (45))

de 500 personnes exerçant un métier faisant appel à des procédés, des techniques et un outillage traditionnels. Du même coup, ils constataient et signalaient la précarité de plusieurs de ces métiers et leur éventuelle disparition dans un proche avenir. C'était près de 70 ans après la commercialisation en Amérique du Nord du fameux modèle T de Ford, donc longtemps après l'arrivée de premiers véhicules motorisés dans les campagnes les plus reculées du Québec. On pourrait conclure, compte tenu de toutes ces années, qu'il n'existe aucun lien entre l'automobile et la disparition de plusieurs métiers d'autrefois. En dépit des apparences ce lien existe pourtant.

C'est dans les villes que s'est d'abord répandu l'usage de l'automobile. Les photographies anciennes nous montrent, dès le début du siècle, à Québec comme à Montréal, à Trois-Rivières comme à Sherbrooke, des rues encombrées d'automobiles côtoyant les voitures hippomobiles de livraison. Celles-ci demeureront, par ailleurs, en usage jusque dans les années cinquante. C'est dire comment, dans les campagnes, les voitures à traction animale ont longtemps conservé leur utilité, même après l'arrivée du tracteur qui ne se généralise qu'après la Seconde Guerre mondiale. Dans les années quarante, le cinéaste Maurice Proulx faisait l'apologie du cheval et vantait ses mérites et sa supériorité sur le tracteur «d'origine étrangère à l'agriculture». Dans l'un de ses films (*Le percheron*, 1946), on voit d'ailleurs une paire de chevaux venir au secours d'un tracteur enlisé dans les sillons boueux des labours d'automne. On peut douter de l'effet dissuasif de ce cinéma sur les agriculteurs qui, les uns après les autres, délaissèrent le cheval au profit de la machine.

Un exemple : les artisans Cauchon de Rivière-Malbaie

Quatre métiers, d'ailleurs interreliés, sont directement concernés par l'arrivée de l'automobile et celle du tracteur sur les fermes : les métiers de forgeron, de maréchal, de sellier et de charron. D'autres professions le sont également mais de façon moins immédiate. Voyons d'abord les métiers les plus touchés et prenons pour exemple un cas concret, le petit village de Rivière-Malbaie, situé au confluent des rivières Malbaie et Comporté. Reconnu pour son dynamisme et sa vitalité, le hameau dit «La-Malbaie-Paroisse» est, après la Première Guerre mondiale, en pleine croissance. On y trouve un véritable petit complexe industriel comprenant un moulin à farine, un moulin à scie, un moulin à carder, une boutique de forge et une charronnerie. La famille Cauchon contrôle une bonne partie des activités économiques qui s'y déroulent depuis que Joseph, le patriarche, a fait ériger vers 1882 sa boutique de forge juste en face du moulin

banal appartenant à la famille Bhérier. Il s'agit d'un imposant bâtiment qui abrite le feu de forge et l'outillage dont le forgeron a besoin pour exercer son métier.

Avant de travailler à son compte, Joseph avait été apprenti chez un forgeron de La Malbaie. Au moment de s'établir, il jugea qu'il valait mieux s'éloigner de La Malbaie puisqu'une quinzaine de forgerons y pratiquaient déjà. À l'époque, on en comptait pas moins de 81 dans le comté de

Le Petit-Village en 1981 : la forge, un garage et la scierie.
(Ministère de la Culture et des Communications 81.1639.35a (35))



Charlevoix. Ce n'est évidemment pas par hasard que Joseph Cauchon décida de se fixer à Rivière-Malbaie. La proximité du moulin à farine lui garantissait dès le départ une clientèle chez les cultivateurs venus faire moudre leurs grains. Enfin, autre avantage, aucun forgeron ne s'était encore établi sur le chemin de la Vallée, soit sur la rive nord de la rivière Malbaie. Un jour ou l'autre, un cultivateur des environs serait dans l'obligation de recourir à ses services pour réparer l'essieu de sa voiture ou remplacer le fer usé de son cheval. Car Joseph était aussi «bon du cheval» qu'excellent forgeron, les deux métiers étant, au Québec, souvent exercés par une seule et même personne. Joseph Cauchon avait dû prévoir dans sa sagesse qu'on n'en resterait pas là et que d'autres services devraient être offerts aux gens de la paroisse.



La forge Cauchon en 1976. Elle a récemment été restaurée et est ouverte aux visiteurs en été.
(Ministère de la Culture et des Communications 76.002.3 (22))

Vers 1910, son fils Alfred entreprit de fabriquer des voitures sur roues et sur patins. Il transforma

la menuiserie dont il venait de se porter acquéreur en carrosserie-charronnerie. Jean-Marie Gauvreau et Paul Gouin rapportent dans un article publié dans *La Revue Moderne* (novembre 1933), qu'avec l'aide de ses fils, Alfred Cauchon produisait de quinze à vingt carrioles par hiver et autant de voitures «à deux sièges» en été. La

tion du métier de forgeron, et que les métiers de carrossier et de charron seraient aussi caducs ? Lorsque pour dresser l'*Inventaire des ressources naturelles et industrielles* pour le compte du ministère de l'Industrie et du Commerce, Gauvreau repasse par le comté de Charlevoix en 1942, il signale l'état d'abandon de la boutique d'Alfred Cauchon, fermée depuis une dizaine d'années. La crise des années trente avait ralenti l'expansion de l'automobile dans les campagnes, mais une fois résorbée, celle-ci a vite repris le terrain perdu.



Depuis l'avènement de tous ces instruments aratoires modernes tout aussi complexes que fragiles, le forgeron était de plus en plus appelé à développer de nouvelles compétences qui relevaient davantage de la mécanique que de la forge. Publicité tirée du catalogue Frost & Wood, Smith's Falls, Ontario, s.d.

(Ministère de la Culture et des Communications 80.1017.4 (35))

fabrication des voitures fait appel à plusieurs habiletés et nécessite l'intervention de différents spécialistes : le menuisier prépare le bois, le charron fabrique les roues, le forgeron façonne les indispensables parties de métal et le peintre-carrossier exécute le fin dessin des festons qui ornent les parois du véhicule. Dans les villes, toutes ces spécialités correspondaient à autant de métiers; à la campagne, surtout dans les petits villages, le même artisan pouvait développer plusieurs habiletés complémentaires, comme c'était le cas dans la famille Cauchon.

C'est ainsi d'ailleurs, qu'Henri Cauchon aménagea à l'étage, au dessus de la forge, une menuiserie qu'il équipa de tous les appareils nécessaires à la préparation du bois : scie à ruban, scie circulaire, sableuse, dégauchisseuse, perceuse, meule, etc. Il escomptait, au sortir de la crise, profiter de la remontée de l'économie pour ajouter une corde à son arc, soit la fabrication de voitures de travail. Ingénieur, il eut l'idée d'actionner toutes ces machines par un «mécanisme d'embrayage provenant d'un McLaughlin usagé». Ce faisant, il devait cependant être à cent lieux de s'imaginer que ce qu'il venait de se «patenter» était en quelque sorte annonciateur de son propre déclin et qu'il avait lui-même introduit le «loup dans la bergerie». Qui pouvait prédire que ces engins bruyants, qui faisaient se cabrer les chevaux ayant eu le malheur de les croiser sur la route, allaient bientôt contribuer à la dispari-

Pour Henri Cauchon, l'automobile n'a pas d'abord été perçue comme une menace. Elle a plutôt contribué à l'augmentation de la clientèle en amenant à la boutique des personnes qu'il n'avait jamais cru devoir servir un jour : des messieurs de la ville, chaussés de souliers vernis et cravates, et des dames élégantes qui venaient commander quelque objet décoratif en fer ornemental pour leurs résidences d'été. Parfois même une pièce mécanique de leur voiture faisait défaut et le forgeron était invité à voir ce qu'il pouvait faire pour corriger la situation. Depuis l'avènement de tous ces instruments aratoires modernes, aussi complexes que fragiles, le forgeron était de plus en plus appelé à développer de nouvelles compétences qui relevaient davantage de la mécanique que de la forge. Mais de là à réparer les moteurs à essence, il y avait un pas qu'Henri Cauchon n'était pas prêt à franchir. Ses fils peut-être, mais pas lui. Henri Cauchon tiendra bon jusqu'à sa mort survenue en 1963. Au cours des ans, il verra sa clientèle fondre comme glace au soleil. Ses collègues, si nombreux autrefois, ferment boutique les uns après les autres. Aux Éboulements, il y a bien cet Arthur Tremblay, fils d'Hermel, qui comme lui s'entête à pratiquer le métier selon les règles d'autrefois, sans cette détestable torche à acétylène qui convient davantage au travail du mécanicien qu'à celui du maître-forgeron. Mais les cultivateurs qui continuent de labourer leurs champs avec pour seule force motrice le cheval sont de plus en plus rares.

Dans les années cinquante, le tracteur gagne les coins les plus reculés, déclassant le cheval pour à peu près tous les travaux de la ferme. Même pour la promenade, on semble partout délaisser le *boghei* pour l'automobile. Seuls quelques vieux entêtés continuent d'entretenir des bêtes de somme et de fréquenter le maréchal. Les équipements, d'ailleurs, se font de plus en plus désuets depuis que les selliers ont décroché leurs enseignes. Quant aux voitures, quelques rares forgerons possèdent encore le savoir-faire pour réparer une jante et changer le bandage d'une roue. Les parties de bois posent moins problème ; le métier de menuisier a été moins affecté que d'autres par l'arrivée de l'automobile.

Chez Henri Cauchon, les grandes portes de la boutique seront, à sa mort, définitivement fermées. Du moins jusqu'à ce qu'on trouve à la boutique suffisamment d'intérêt pour en faire un site patrimonial. Sachant forger, Toussaint Cauchon n'a pas voulu suivre les traces de son père. Il avait compris que l'avenir était plutôt du côté de l'automobile. À l'instar de bien d'autres forgerons, il deviendra mécanicien. D'ailleurs depuis sa plus tendre enfance, il est fasciné par la mécanique. Et, après tout, ne continue-t-il pas à sa façon le métier de ses ancêtres, celui de procurer — ou tout au moins d'entretenir — un mode de transport pour les hommes et les marchandises ? De nombreux forgerons à travers la province l'imiteront. La boutique de forge se transforme aisément en atelier de mécanique : les grandes portes à battant permettent le passage des automobiles, l'aire de travail normalement dévolue au ferrage des chevaux est suffisamment vaste pour circuler librement autour du véhicule, le feu de forge sert à ressouder les pièces brisées et l'outillage de base comprend déjà de nombreux marteaux et tournevis et de nombreuses clés, pinces, fort utiles pour les travaux de mécanique. À quelques pieds seulement de la forge ancestrale, s'élève aujourd'hui le garage de Toussaint Cauchon. L'activité qui y règne rappelle l'époque pas si lointaine où cultivateurs et villageois faisaient le pied de grue, qui pour faire ferrer le cheval, qui pour remplacer un patin sur la carriole.

Autres métiers menacés.

Forgerons, maréchaux, selliers et charrons auront été les premières victimes de l'automobile. Mais plusieurs autres métiers ont également été perturbés par son arrivée. Dans plusieurs cas, le lien de cause à effet est moins évident mais tout aussi réel, car l'automobile marque aussi l'arrivée de tous ces produits industriels venus d'ailleurs, souvent même de l'extérieur du pays. Les voyageurs de commerce des grandes maisons sillonnent les campagnes et proposent aux cultivateurs des produits autrefois fabriqués localement. Même la nourriture pour les animaux, ces rations balancées préparées dans les meuneries de la ville, sont désormais livrées directement à la ferme au moyen de camions pour qui les distances ne comptent plus. À long terme et de façon parfois quasi imperceptible, les effets se feront sentir sur le moulin à carder, le moulin à farine, la meunerie, le moulin à scie, le fabricant de portes et de fenêtres, le fabricant de meubles, le taillandier, le cloutier, le cordonnier et, en dernier ressort, sur le marchand général lui-même qui ne pourra plus compétitionner avec les prix des supermarchés et des grands magasins.

Lorsque Jean-Marie Gauvreau stationna sa belle voiture devant les grandes portes de la boutique

de Joseph et d'Henri Cauchon en 1933, il ne se doutait probablement pas encore que celle-ci serait la principale cause du déclin d'un art qu'il admirait tant. En 1942, il parcourut à nouveau le comté pour effectuer l'inventaire de ses ressources, relevant et décrivant dans chaque



Un maréchal-ferrant : un métier presque disparu depuis l'avènement de l'automobile. (Ministère de la Culture et des Communications 77.126.4 (22))

municipalité toutes les entreprises artisanales et les corps de métiers qu'il rencontrait. Il constata la disparition de plusieurs d'entre eux, mais il ne s'imaginait pas les voir disparaître les uns après les autres à court terme puisqu'il considérait ceux-ci comme un actif à exploiter et à développer.

Il serait exagéré, certes, de prétendre que l'automobile est seule responsable de la disparition des métiers traditionnels. D'autres facteurs sont évidemment à considérer. Mais d'une façon ou d'une autre, l'automobile a joué un rôle déterminant dans le passage du mode de vie traditionnel à celui d'une société ouverte sur l'industrialisation, avec tous les changements socio-économiques que cela a apporté. ♦

Pour en savoir plus :

Bernard Genest et autres, *Les artisans traditionnels de l'Est du Québec*, Québec : ministère des Affaires culturelles, 1979, 391 p. (Coll. «Les cahiers du patrimoine», n° 12).

Bernard Genest et Françoise Dubé, *Arthur Tremblay forgeron de village*, Québec : ministère des Affaires culturelles, 1978, 184 p. (Coll. «Civilisation du Québec», n° 26).

Paul Gouin et Jean-Marie Gauvreau, «Un patriarcat d'artisans ruraux», *La Revue Moderne* (novembre 1933)

Serge Saint-Pierre et Johanne Blanchet, «Forge-ménuiserie Cauchon, Rivière-Malbaie, étude historique et ethnologique», Québec : ministère des Affaires culturelles, 1981, 137 p.



Bernard Genest est ethnologue.