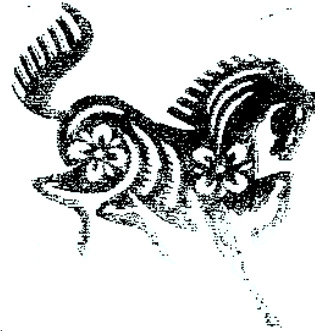




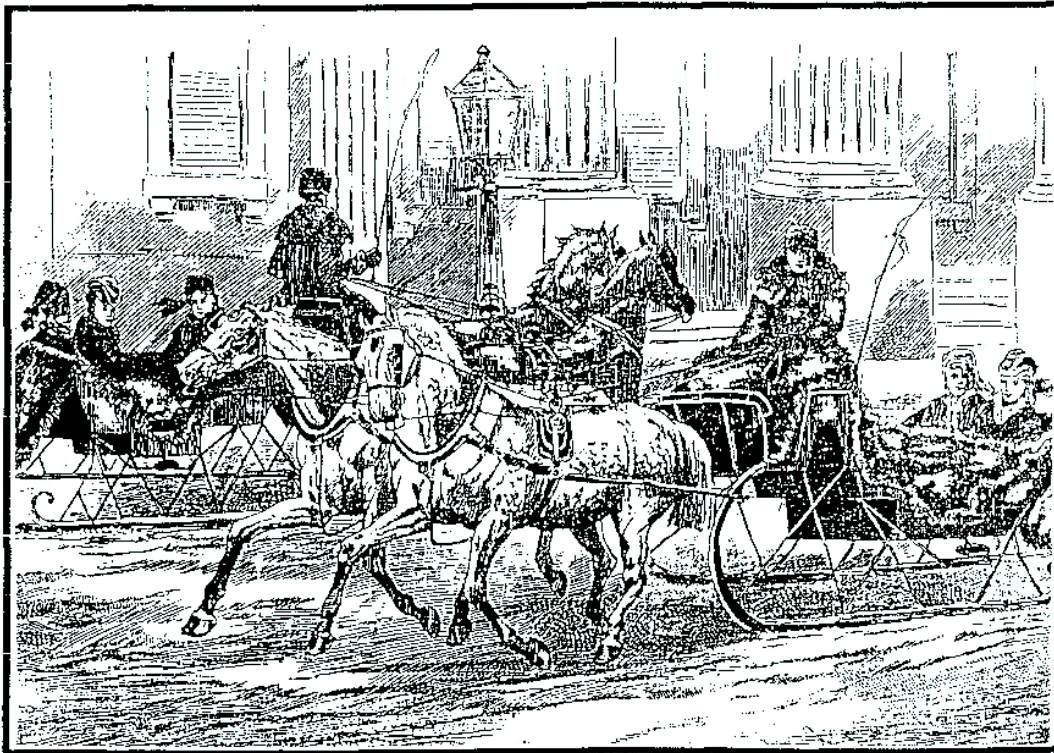
Bulletin no 61

Décembre 2002.

310, rue Montarville
Longueuil, Québec
J4H 2L7
Daniel@Archambault.net



2002
L'ANNÉE DU CHEVAL.



Montréal – La Place d'Armes, le samedi après-midi

Tiré des Canadian Illustrated News du 15 mars 1879.



HOROSCOPE CHINOIS

Du 25 janvier 1906 au 12 février 1907 - Cheval de Feu

Du 11 février 1918 au 31 janvier 1919 - Cheval de Terre

Du 30 janvier 1930 au 16 février 1931 - Cheval de Métal

Du 15 février 1942 au 4 février 1943 - Cheval d'Eau

Du 3 février 1954 au 23 janvier 1955 - Cheval de Bois

Du 21 janvier 1966 au 8 février 1967 - Cheval de Feu

Du 7 février 1978 au 27 janvier 1979 - Cheval de Terre

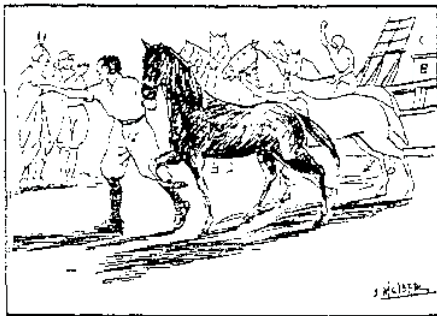
Du 27 janvier 1990 au 14 février 1991 - Cheval de Métal

Du 12 janvier 2002 au 31 janvier 2003 - Cheval d'Eau

LE CHEVAL, MEILLEUR AMI DE L'HABITANT

« Jusqu'en 1665, on peut affirmer que les chevaux étaient pratiquement inconnus au Canada. Le premier cheval, dont il est fait mention dans l'histoire de la colonie, fut débarqué à Québec le 25 juin 1647. On lit en effet dans le journal des Jésuites du 20 juin 1647, qu'un vaisseau arriva à Tadoussak et apporta le 1^{er} cheval dont les habitants faisaient présent à M. le Gouverneur. Ce cheval fut pendant de longues années le seul de son espèce au Canada.

« En 1665, la *Relation* des Jésuites nous apprend ce qui suit :



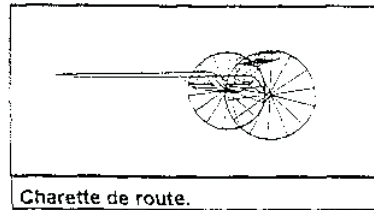
« Le seizième de juillet, arriva le navire du Havre, portant des chevaux dont le Roi a dessein de fournir ce pays. Nos sauvages qui n'en avaient jamais vu, les admiraient, s'étonnant que les originaux de France (c'est ainsi qu'ils les appellent) soient si traitables et si souples à toutes les volontés de l'homme. » »

« D'après Jean Doublet, le roi de France aurait envoyé 20 chevaux et huit seraient morts pendant la traversée. « Nous trouvâmes, dit Doublet, ce navire extrêmement embarrassé par dix-huit cavales et deux jalons, des Harnais du Roi, et dont les foin pour les nourrir occupaient toutes les places. Dans l'entrepont étaient 80 filles d'honneur pour être mariées à

notre arrivée à Québec, et puis nos 70 travailleurs avec équipage, formant une arche de Noé. La traversée fut assez heureuse quoiqu'elle durât trois mois et dix jours pour arriver au dit Québec. » »

« Notre cheval canadien était de petite taille, c'était son seul défaut, si l'on peut appeler cela un défaut. Il avait une bonne santé, il était fort, énergique et il possédait une forte résistance. Il pouvait trotter en trois minutes, ce qui était considéré, en ce temps-là, comme extraordinaire, ce qui faisait la joie des jeunes.

« Au mois d'août 1680, un fâcheux accident est signalé à Montréal : Jean Tessier, âgé de neuf ans, fils d'Urbain Tessier, dit Lavigne et de Marie Archambault, fille de notre ancêtre Jacques, se rend au Sault-Saint-Louis dans la charrette de ses parents.

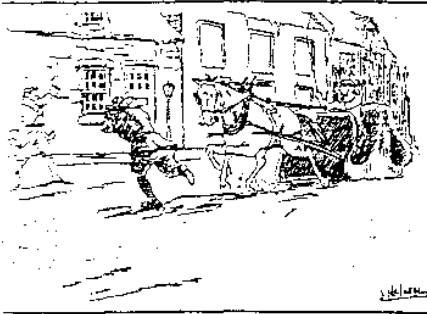


Charette de route.

Au cours du trajet, Jean écrase accidentellement deux enfants. Selon Jean Le Roy, père de l'un des deux enfants, le conducteur fut imprudent... Le 24 du même mois, le chirurgien Antoine Forestier prononce la gravité des blessures et le lendemain Le Roy réclame l'emprisonnement du petit-fils de notre ancêtre et la condamnation d'Urbain Tessier à payer les dommages. On arrive à un règlement par arbitrage, et le père a payé tous les frais et se trouve quitte envers le sieur Le Roy.

« Parmi ceux qui menaient les chevaux à la Pointe-St-Charles, il dut bien s'en trouver l'un ou l'autre aussi fier de son attelage ou ... de son habileté que Jacques Lespine. Celui-ci travaillait à la communauté, et ses chevaux, en mars 1712, le conduisirent de la porte de la

Sorte du diable à la prison. Au cours d'une altercation avec le jeune Antoine Tessier, dit

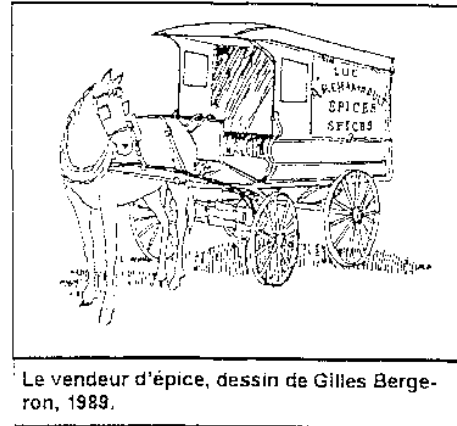


Le jeune, autre fils d'Urbain Tessier, dit Lavigne et de Marie Archambault, qui avait eu l'audace de le dépasser avec sa traîne en allant au bois. L'essime s'emporta jusqu'à frapper le jeune Tessier du manche de son fouet. Comment l'affaire se termina-t-elle ? Les écrits de l'époque, du moins ceux que nous connaissons, ne le disent pas. La comptable intervint-elle pour payer l'amende encourue comme elle fera en octobre 1744 en faveur de François Girard ? Alors, elle recourra "un écu pour sa sortie de prison". François Girard travaillait à la Pointe et lui aussi menait les chevaux. On n'en sait rien de plus.

« Comme de nos jours, on légiférait sur la circulation et les excès de vitesse. Voici le texte d'une ordonnance de François Bigot datée du 23 décembre " ... Sur le compte qui nous a été rendu qu'au préjudice des différents réglemens de police, les charretiers et autres personnes de cette ville, et même les habitants de la campagne qui viennent, mènent leurs carioles (sic) avec une si grande vitesse qu'il arrive souvent que n'étant plus maîtres de leurs chevaux, ils renversent les carioles (sic) qui se trouvent dans le chemin, ainsi que les gens de pied à qui on ne donne pas le temps de se ranger ; et étant nécessaire de remédier à de pareils accidens qui peuvent être fâcheux, comme on l'a déjà vu :

" Nous faisons défense à toutes person-

nes qui conduiront des carioles (sic), ou qui seront sur leurs chevaux, de les faire galoper ou trotter au grand trot dans les rues de cette ville ; leur ordonnons lorsqu'ils trouveront des gens de pied dans le chemin, de s'arrêter ; le tout à

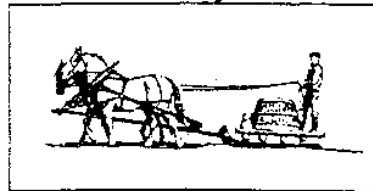


Le vendeur d'épice, dessin de Gilles Bergeron, 1989.

peine contre les contrevenants de vingt livres d'amende, payable sans déport, applicable aux hôpitaux et de plus grande peine en cas de récidive... "

« Six ans après l'incident de son fils, Urbain Tessier a dû verser une amende de dix livres à son troisième voisin pour dommages causés à ses semences par ses deux chevaux.

« L'habitant possédait de trois à cinq chevaux et il avait recours au crieur public ou aux journaux locaux lorsqu'il en perdait. Ce fut le cas de Louis Archambault de Longue-Pointe qui a annoncé dans le journal *La Minerve* daté du 23 mai 1854... Pouliches perdues. Parties de chez le soussigné, dimanche le 30 avril dernier, deux pouliches, âgées de trois ans, une cendrée et l'autre noire, ayant quelques



points blancs. Elles ont été vues depuis la Lon-

gue-Pointe, en arrivant au Pied-du-Courant, Sainte-Marie. Ceux qui en donneront connaissance au propriétaire seront généreusement récompensés.

« L'implantation du cheval a été un des plus grands succès de la Nouvelle-France. Il est devenu un élément indispensable de la vie économique et sociale. Il sert non seulement à herse la terre, mais aussi au transport des personnes. Il est devenu le meilleur ami du laitier, du boulanger et de tous les marchands ambulants.

« Autrefois l'entrepreneur des morts fournissait le « fourgon funéraire » mais n'avait pas de chevaux. Ils étaient loués pour l'occasion des cultivateurs. Il fallait que ce fussent des chevaux noirs, et surtout dociles afin d'éviter toute « emballée » disgracieuse le long du trajet.

« Le conducteur des chevaux devait bien connaître les bêtes pour offrir une cérémonie digne du mort. Ce « maître » de chevaux devait porter un casque sous poil noir et haut de forme qui lui voilait partiellement la vue... M. Isidore Dagenais et M. Gaspard Archambault, fils d'Urbain et de Philomène Larose, de Saint-Roch-de-L'Achigan, avaient chacun un cheval noir qu'ils louaient pour tirer le chariot du mort. C'était une jument et un cheval. Les pauvres bêtes que l'on réservait presque exclusivement pour ces cérémonies « s'emballaient » de joie et faisaient souvent des embardées pour le moins embarrassantes. Lors d'une de leurs sorties, alors qu'on pénétrait dans le cimetière de Mascouche avec le corps du défunt, une des bêtes fit des siennes et tenta de se cabrer pour nuire à l'autre... On s'empressa de retirer la tombe du chariot pour la déposer par terre, pendant que le conducteur essayait de maîtriser les chevaux. Rien n'y fit ; en dépit du commandement du conducteur les bêtes avancent dans le cimetière et en ressortent après avoir brisé quelques croix. Les dommages ont été réparés en espérant qu'il n'y aurait pas de prochaine

Les adieux de la Grise.



« C'est de valeur encore, à cet âge-là. »

fois.¹ »

Peu après 1800, on expérimente des tâches plus mécaniques et dans certains cas, le travail confié au cheval annonce déjà la machine qui le supplantera. Le *horse-boat*, qui sert à traverser le Saint-Laurent et les rivières, est une situation exemplaire.

« Le service traversier est assuré par des chevaux qui tournaient autour du cabiscan, actionnant ainsi deux roues à aubes. Ces *horse-boats* sont aussi appelés barques à chevaux. En 1865, Louis Toinon Archambault, époux de Mélina Laurier, cultivateur de Saint-Paul-L'Ermite, se fit construire un *horse-boat* de 26 pieds de largeur sur 60 de longueur pour le prix de 450 \$. Il le vendra l'année suivante à son neveu Octave Archambault, qui à son tour le vendra en 1909 à son fils Camille, passeur d'eau de Saint-Paul-L'Ermite. Cette vente comprenant trois chevaux, brun, gris et noir, devant servir à faire mouvoir le bateau.

« Certains considèrent la disparition du cheval canadien à la deuxième moitié du XIX^e siècle. Le gouvernement mettra des efforts pour relancer la race.

¹ Roger Lemay, *Saint-Roch-de-L'Achigan, Deux cents ans de souvenirs 1787-1987*.

Se fondant sur les excellentes qualités reconnues au cheval canadien, il décide le 12

4 février 1870, le ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, Louis Archambault, époux



octobre 1869 : *Qu'une prime soit accordée aux trois sociétés d'agriculture qui auront les meilleurs étalons de la race de chevaux Canadiens dont la qualité et la pureté devront être reconnus d'après le jugement d'un vétérinaire... que cette prime soit de 100 \$ pour chaque cheval...*

Ce n'est qu'un premier pas. On franchit le second quelques mois plus tard. À la réunion du

d'Héloïse Roy, propose lui-même que le règlement adopté en 1868 par l'ancienne Chambre d'agriculture accordant une prime de 80 \$ à toute société d'agriculture qui importerait un étalon, soit abrogé. Pressé, le Conseil refuse même d'adopter un amendement qui retarderait l'adoption de cette mesure. Vers 1950, il n'y a plus qu'un cheval pour quelques dix habitants, contrairement à un pour cinq en 1891. »

LA FAÇON D'AUTREFOIS D'ÉPOUILLER UN CHEVAL

« Pour voir si un cheval a des poux, on lui met une couverture sur le dos et on le promène pour le réchauffer. S'il a des poux, on peut alors les apercevoir au bout des poils.

« On verse alors de l'huile à lampe sur le

cheval mais pas trop à la fois cependant. On procède sur une petite surface à la fois. On allume avec une allumette et on éteint aussitôt avec de l'eau et de la neige et on brosse le cheval avant de continuer.

« Pour plus de sécurité, pour ne pas brûler la bête, certains lavaient ou trempaient le cheval avant de commencer. »¹

¹ Germain Lemieux, *La vie paysanne 1860-1900*. Les éditions Prise de Parole. Les Éditions FM.

SAVIEZ-VOUS QUE ... SAVIEZ-VOUS QUE ...SAVIEZ-VOUS QUE ...

... Edmond Archambault, charron, époux de Célestine Beaudoin, de l'Ohio (États-Unis), fut tué le 16 août 1871 à l'âge de 31 ans par la ruade d'un cheval. Edmond était le fils de Denys et de Domithilde Ratel de Saint-Paul-L'Ermite. Son commerce était évalué à l'époque à 400 dollars. Deux ans après la mort d'Edmond, Célestine Beaudoin se remaria avec Louis, frère d'Edmond, charron et forgeron.

Durant l'été 1935 ou 1936, Gideon Archambault, fils d'Edmond et de Célestine Beaudoin, aidé de son fils Bernard, a démolé le vieux palais de justice de Defiance (Ohio). Tout le bois fut transporté sur sa ferme dans une charrette tirée par un de ses chevaux. Le bois fut ensuite brûlé.

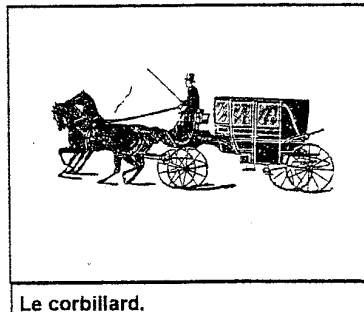
... Louis Archambault, de Saint-Charles-Borromée, a été tué par un de ses chevaux qui lui a lancé une ruade en plein estomac, le 17 septembre 1894.

... Deux des fils de Joseph et de Dina Jeannotte Bellehumeur, Trefflé et Albert, de Saint-Paul-L'Ermite, ont été charretiers pour une compagnie forestière du Michigan. Albert a été aussi marchand de chevaux. Un des fils d'Albert, Archie O. Archambault, né à Laurium (Michigan), charretier, est mort en 1942 à l'âge de 38 ans écrasé par des billots tombés de sa charrette.

... Ozias Archambault, fils de Joseph et de Célanise Perreault, est décédé le 7 février 1946 des suites d'un accident survenu la veille. Ozias est tombé tête première sur le chemin glacé, d'une voiture charroyant du foin, pendant que les deux chevaux prenaient le mors aux dents.

... Le sport favori de notre président fondateur, Camille, a été l'équitation. Il a été président du club d'équitation Mont-Royal.

... Lors d'une assemblée de la fabrique de Saint-Dominique, les marguilliers ont délibéré sur l'opportunité d'acheter un premier corbillard tiré par des chevaux pour le transport au cimetière. Le véhicule devait être payé entièrement par souscription s'élevant à 1,25 \$ chacune. Michel Archambault, fils de François-Xavier et d'Euphrosine Brodeur, chargé de cette besogne, accorda un marché d'entreprise à un voiturier du village moyennant la somme de 300 \$.



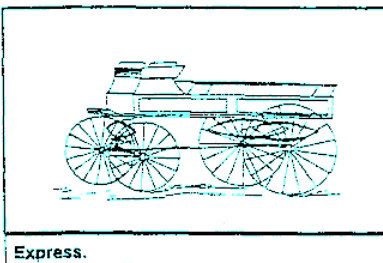
Le corbillard.

LES VOITURES D'ATTELAGE DE NOS ANCÊTRES

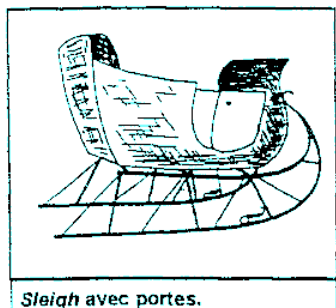
Les voitures de nos ancêtres étaient adaptées aux différents besoins du moment : transport des marchandises, du bois, des personnes, etc.

Il n'était pas rare au XIX^e siècle de trouver plus de cinq voitures chez un habitant.

Dans l'acte de cession d'Olivier Archambault, marié à Saint-Vincent-de-Paul en 1854, on en dénombre six. Olivier possédait une grande charrette avec roues, un tombereau sans roues, un « berlot », un express, une petite charrette et une *sleigh*.



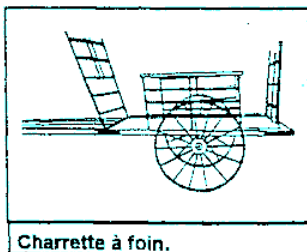
Express.



Sleigh avec portes.

La charrette

L'habitant se servait surtout de la charrette pour la fenaison, les récoltes, le charroi des blés et même pour amener sa famille à l'église. La première mention de ce véhicule remonte au 8 mars 1664, alors qu'il se trouve « ... une charrette à foin de quatre



Charrette à foin.

bœufs... » sur le lopin de la veuve du major de Ville-Marie, Lambert Closse, voisin de notre ancêtre Jacques Archambault.

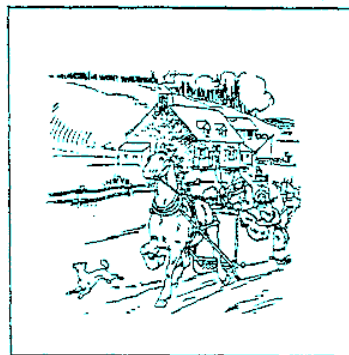
Le « berlot »

Pour le transport des personnes on se servait du « berlot ». Le plus sommaire, c'était la caisse de bois montée sur deux lisses dans laquelle pouvaient s'asseoir deux personnes. Le véhicule qui pouvait recevoir quatre personnes avec banc de conducteur à l'avant et coffre à l'arrière, s'appelait la « berline » ; à six places elle devenait une carriole. Pierre Archambault,

marié à Marie Charbonneau à Saint-Vincent-de-Paul en 1810, possédait un « berlot ».

Lors de la donation de sa maison et de sa terre à son fils Olivier, celui-ci s'engage «... de mener ou de faire mener les

dits cédans (sic) dans une voiture commode et convenable à la saison pour aller où bon leur semblera, et ce à chaque réquisition... »



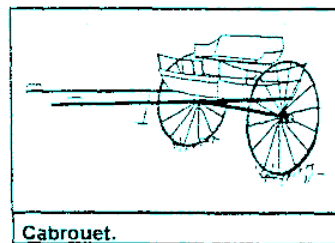
Le retour de l'église en « berlot ».

Le « cabrouet »

Le « cabrouet » n'est autre chose qu'un siège posé sur un essieu auquel on a fixé une limonière et une

paire de roues. Étant léger, ce véhicule va jouir de la faveur populaire. À l'été de 1690, on trouve chez le couple Urbain Tessier et

Marie Archambault, fille de notre ancêtre, un

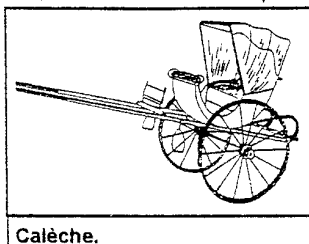


Cabrouet.

« ...cabrouet avec roues ferrées et la cheville de fer... »

La calèche

Jouissant ordinairement de conditions économiques favorables, l'habitant ne tarde pas à s'entourer d'un certain luxe. Pour ses randonnées, il voudra posséder un véhicule d'une meilleure facture que le « cabrouet. » Dès 1720, les campagnards organisent des « Parties de promenade en calèche. » Il faudra cependant attendre plus de deux décennies avant d'en trouver les premières traces dans la région de Montréal. En 1870, l'Union des cochers de Montréal est fondée. Narcisse Archambault, neveu de Joseph, époux de Marie-Louise Labelle, ex-échevin du quartier Saint-Jacques de Montréal, en fut le premier président.



Calèche.



Le cocher canadien.
Dessin de E.-J. Massicotte.

À ses débuts, la confrérie comptait plus de 300 cochers. Graduellement des malentendus surgirent, plusieurs ne versèrent plus leur cotisation. Il y en eut qui, en payant régulièrement leur quote-part, crurent avoir assez fait et laissèrent tout le fardeau à l'administration. En 1894, on ne comptait que 60 membres et l'Union des cochers a cessé d'exister.

Le tarif des cochers était en proportion du nombre de personnes à transporter. Dans une calèche à un cheval, le tarif était de 25 cents pour une ou deux personnes et de 50 cents et 65 cents pour deux chevaux pendant un quart d'heure. Pendant une demi-heure, le tarif était de 40 cents pour une ou deux personnes et de 60 cents pour trois ou quatre à un cheval ; à deux chevaux, 50 et 65 cents.

Sous le régime français, les charretiers transportaient les condamnés, une tâche qui ne leur plaisait pas. On tirait au sort celui qui conduirait le condamné. Son tour ne passait ensuite qu'après que tous les charretiers fussent passés.

Voici quelques extraits du règlement concernant les cochers :

« Durant la nuit, les voitures de louage doivent porter des lanternes allumées sur les parois desquelles doit être peint distinctement en noir le numéro de la licence.

« Quand il y a de la neige ou de la glace, toute voiture doit être munie d'une clochette ou de grelots.

« Aucune voiture ne peut aller à plus de six milles à l'heure.

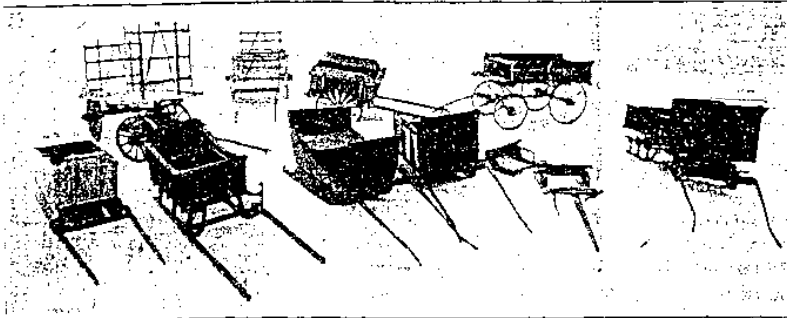
« Il ne devra pas y avoir des voitures à roues en hiver, après que l'inspecteur de la cité a donné avis publié de la chose.

« Tout cocher qui aura été condamné deux fois par le recorder, a 5 dollars d'amende, perdra sa licence. »

À LA RETRAITE POUR MIEUX BRICOLER

Maurice Archambault, artisan de répliques de voitures anciennes

voitures que l'on utilisait jadis, depuis la voiture de travail la plus grossière jusqu'aux voitures de promenade les plus luxueuses. Ces dernières exigent un travail plus minutieux, plus de fioritures », raconte l'artisan.



Répliques de voitures anciennes de Maurice Archambault.
Photo : Pierre Mc Cann, La Presse.

« Jusqu'ici, la production de M. Archambault comprend un « express », voiture à quatre roues dont les cultivateurs se servaient pour aller au marché à Montréal ou même à la messe ; une voiture de livraison (sur patins) que seuls les bouchers et les épiciers utilisaient encore au début des années 1900 ; une charrette à foin pour un

« Quand mes petits-enfants seront grands, ils pourront voir les voitures que l'on avait jadis. »

« Dans un coin de l'atelier, derrière la maison de Maurice Archambault, 358, rue Notre-Dame, à Le Gardeur, une tortue chauffe. Partout sur les murs, des outils jeunes, vieux et très vieux. Minuscules et gros.

« Maurice Archambault, 63 ans a mis fin à une carrière de maître de poste qui a duré 35 ans pour réaliser tandis qu'il en est encore temps son rêve de toujours, celui de s'adonner entièrement au bricolage. Lorsque nous entrons, il travaille à la fabrication d'une petite voiture sur roues, qui deviendra la réplique fidèle d'une diligence, comme celles que l'on pouvait voir au siècle précédent, tirées par des chevaux. Fils et petit-fils de forgerons-voituriers, ce bricoleur achève un douzième modèle réduit.

« Je m'étais toujours dit que lorsque je prendrais ma retraite, j'aurais le temps de bricoler à mon goût. Hélas ! je ne l'ai pas beaucoup. Je fais une voiture de temps à autre. Mon intention, c'est de reproduire tout le répertoire des

cheval, remplacée plus tard par des wagons à deux chevaux, lorsque les fermes ont grossi, également reproduite en miniature ; un tombereau, avec lequel on charriait de la terre, des pierres ; un *bobsleigh* ; un « bertot », dont on se servait pour les courses, pour transporter une poche de grain ; une « traîne » pour transporter les veaux ou les cochons que l'on menait à l'abattoir ; une carriole au siège rembourré pour la promenade en hiver, et d'autres charrettes de promenade.

« Les voitures qu'il reproduit étaient jadis fabriquées par des forgerons-voituriers ; mais toute cette production a cessé immédiatement après la Première Guerre mondiale au plus tard, à l'exception peut-être des tombereaux autour de 1930.

« L'artisan, qui doit aussi fabriquer chaque pièce, comme les ressorts de suspension, prend ses modèles dans sa mémoire. « J'ai été élevé en campagne et j'ai vu beaucoup de voitures, dit-il.

« Il utilise toute sorte de bois, des retailles et même du bois de chauffage. Son goût

pour le bricolage lui vient, croit-il, de son enfance alors qu'il a " usé bien des fonds de cuiottes " dans la forge de son père.

« Quand mes petits-enfants seront grands, je leur ferai cadeau de toute ma collec-

tion , dit-il. »¹

Maurice est le fils de Donat et de Marie Brouillet et petit-fils de Trefflé et de Délia Saint-André. Donat et Trefflé étaient forgerons-voituriers.²



CHARRON, CHARRETIER OU VOITURIER ?

Ces trois termes désignent souvent le même métier. Ils peuvent être employés de façon spécifique.

Celui qui fait des charrettes, des chariots, des trains de voitures et des roues est un charron. Nous avons trouvé quatre charrons Archambault dans nos archives : Joseph de Longue-Pointe en 1871, Siméon de Saint-Aimé en 1851, Ambroise de Saint-Césaire en 1851, et Edmond de l'Ohio en 1871.

Le charretier est celui qui conduit une charrette. Les frères Trefflé et Albert Archam-

bault du Michigan étaient charretier vers 1900, et André, fils d'Albert, était également charretier à Laurium (Michigan).

Quant au voiturier, il fabrique surtout la carrosserie des voitures à chevaux. Nous en trouvons six : André Archambault de Saint-Charles en 1871, Narcisse de Longue-Pointe en 1871, Philias de Saint-Henri en 1891, Urgel de Montréal en 1891 et Donat et son fils Trefflé de Saint-Paul-L'Ermite à la fin du XIX^e siècle.

De plus il y avait un fabricant de harnais, Narcisse à Laurentides en 1891 et deux selliers : O. Archambault à Saint-Alexis-de-Montcalm en 1891 et Alexis en 1871 à Montréal.

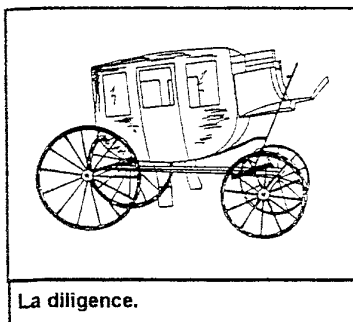
¹ Gilles Normand, *La Presse*, 22 décembre 1980.

² Pierre Archambault, *Dictionnaire généalogique des Archambault d'Amérique*, vol. 4, p. 325-326.

LE PROGRÈS A EFFACÉ TOUT CELA

« Les générations d'aujourd'hui ne connaissent les *diligences* que par les images qu'elles en ont vues dans les vieux livres ou parce qu'en ont écrit les romanciers. J.-Edmond Roy se plaignait, il y a quarante ans, des chemins de fer qui avaient relégué les *diligences* dans l'ombre. Que dirait-il aujourd'hui des automobiles qui nous transportent d'un point à un autre, dans un nuage de poussière qui cache aux yeux tous les beaux paysages de la route.

« Que de choses, écrivait J.-Edmond Roy, il y aurait à dire sur la *diligence* antique et solennelle qui, à l'époque de notre jeunesse, nous transportait lentement, gravement, lourdement, mais sûrement. Il y avait alors de la poésie à voyager, tandis qu'aujourd'hui, en chemin de fer, on franchit l'espace en ligne droite sans pouvoir jouir des beautés du paysage...



La diligence.

« On file avec rapidité qui ne laisse guère de place à la conversation. Quand le marche-pied est franchi, chacun cherche à se cantonner

commodément dans un coin, et ne s'inquiète pas de ses voisins...

« Alors, on aimait à causer, à discuter, à raisonner. " Nous causons jour et nuit, soir et matin, sans fin et sans cesse, écrivait à sa fille cette aimable causeuse. " Depuis les voyages en chemin de fer, on a changé tout cela. L'on ne voyage plus aujourd'hui, l'on arrive. Il en était autrement avec l'ancienne diligence. Les voyageurs, obligés de vivre en commun pendant un, deux, trois ou quatre jours, entraînent forcément en communication d'idées. Les intrigues se nouaient, on faisait quelquefois des conquêtes. Ah ! poétiques voyages en diligence vous n'êtes plus qu'une ombre. Qui nous rendra les auberges du bord de la route, les repas plantureux, les longs arrêts chez le forgeron qui retouchait les fers des chevaux, les haltes au bord des clairs ruisseaux où les voyageurs buvaient dans le creux de la main sous les soleils ardents ! À l'entrée des villages, le postillon annonçait son arrivée aux sons vibrants de la trompette. Les bonnes ménagères arrêtaient leur rouet, et les moissonneurs dans les champs interrompaient le mouvement rythmé de leurs longues faux pour voir passer les voyageurs. *Le progrès est venu et a effacé tout cela.* »

D'après J.-Edmond Roy, *Histoire de la seigneurie de Lauzon*.¹

« Autrefois, quand on manquait la diligence, on patientait une semaine. Aujourd'hui, on enrage quand on rate l'ascenseur. » - B. McCormick.

¹ Pierre-Georges Roy, *Les mots qui restent*, 1940.

Cousins, cousines,



L'an 2002 touchant à sa fin marque une étape dans la vie de notre association. Nous avons derrière nous dix-neuf années de travail intense par un ensemble de personnes qui ont tour à tour occupé une fonction au sein du conseil d'administration. Deux de ces personnes nous ont quittés depuis mes derniers vœux, notre fondateur, Camille, décédé l'été dernier et Jean-Jacques qui aura occupé le poste de secrétaire jusqu'à épuisement de ses dernières forces.

Une équipe de personnes très motivées continue à assurer le bon fonctionnement de notre association. Je veux dire un grand merci à tous ceux-ci qui travaillent dans l'ombre aux différentes organisations que nécessite l'association des Archambault d'Amérique.

L'année 2003 marquera une étape : le 20^e anniversaire de la fondation de l'association. Je souhaite que cette année soit le point de départ d'un nouveau souffle dans notre vie associative.

Au nom de tous les membres du conseil d'administration, je souhaite également à tous les Archambault d'Amérique mes meilleurs vœux à l'occasion des célébrations de Noël et du Nouvel An. Que l'année 2003 apporte avec elle santé et bonheur à vous et à votre famille.

À tous, le plus joyeux des Noëls et une merveilleuse année.

Richard, président des Archambault d'Amérique

AU PALMARÈS DES TRADITIONS DISPARUES

Dans nos traditions les plus anciennes au Québec, la coutume voulait que les familles partent de bon matin, le premier de l'an, en voiture ou en traîneau pour aller réveiller les grands-parents et essayer de les surprendre au lit.

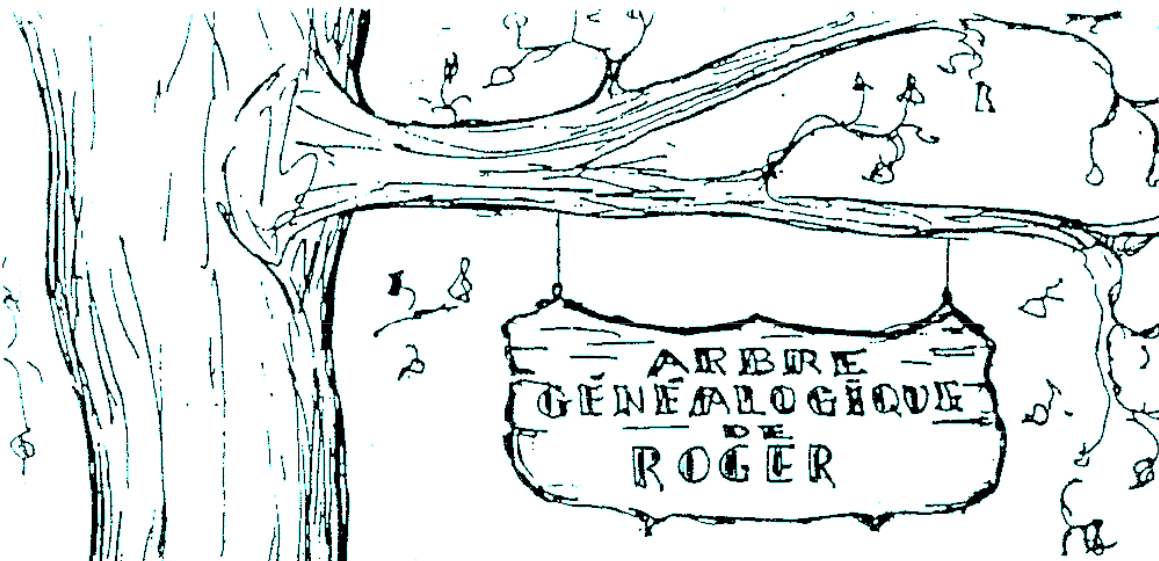
Cette réunion chaleureuse de tous les membres de la famille donnait lieu à de nombreuses réjouissances : on festoyait, on chantait, les vœux de « bonne année » se répercutaient comme un écho dans la vieille mai-



son, chaque fois que la porte s'ouvrait.

Et, avant la fin de la journée, les oncles, les tantes, les cousins étaient tous arrivés dans la maison. Les convives étaient attablés par groupes pour déguster un repas copieux arrosé de vin et de « fort ». Si Noël, à cette époque, était une fête purement religieuse, le jour de l'An était une fête familiale où les grands-mères se surpassaient en gâteries pour leur famille et où les enfants recevaient des présents et des confiseries.

Source : Jacques Lamothe, *Le Folklore du temps des fêtes*.¹



Roger Archambault est l'aîné des trois fils d'Engelbert et de Margaret Mary Daley. Il est né le 1^{er} juillet 1937 à Montréal. En 1959, après des études à l'université Concordia, il commence à travailler pour le service des finances du CN. Il joint ensuite les rangs de Northern Electric Ltée. (Nortel aujourd'hui) en 1960. Cette nouvelle orientation l'amène à l'électronique, domaine auquel il consacra le reste de sa carrière.



En 1960, il se marie avec Linda Casselman de Cornwall, en Ontario. Ils ont aujourd'hui trois filles et une petite-fille.

En 1973, il déménage avec sa famille à Kitchener, en Ontario, pour assumer ses nouvelles fonctions de directeur des ventes nationales à la division commerciale d'Electrohome Limitée. En 1977, c'est le retour à Montréal. Roger Archambault y fonde Norbec Vidéo Ltée, entreprise qui vend du matériel de production vidéo et produits connexes à l'intention des marchés industriels, institutionnels et de la radiodiffusion. Il exploite Norbec, dont il est propriétaire, jusqu'à ce qu'il vende l'entreprise en 1989 pour prendre une retraite anticipée. La société fonctionne encore aujourd'hui sous la raison sociale Norbec Communications Ltée. En 1990, Roger et toute sa famille s'installent en Colombie-Britannique.

Roger est très actif au sein de sa collectivité. Il fait partie du conseil consultatif des citoyens pour la prison de Matsqui et le centre régional de la santé. Il a été président du club Probus d'Abbotsford. Il traduit également des textes pour notre association.

Il cultive plusieurs passe-temps, parmi lesquels se trouvent la généalogie, la pêche (il va taquiner le saumon à seulement 15 minutes de chez lui), la photographie et le golf.

11	ROGER	CORNWALL 1960-04-02	LINDA RUTH CASSELMAN
10	ENGELBERT	MONTRÉAL 1935-12-07	MARGARET DALEY
9	ARTHUR	?	EVA MATHIEU
8	UBALD	SAINT-TIMOTHÉE 1866-10-09	EUPHROSINE HÉNAULT- DESCHAMPS
7	JEAN-BAPTISTE ANTOINE	SAINT-ANTOINE-SUR-RICHELIEU 1825-01-11	CLAUTHILDE GAUDETTE
6	JOSEPH-MARIE	SAINT-ANTOINE 1789-10-05	MONIQUE DUROCHER
5	JEAN-BAPTISTE	SAINT-DENIS-SUR-RICHELIEU 1761-01-12	FRANÇOISE BOUSQUET
4	JEAN	RIVIÈRE-DES-PRAIRIES 1727-11-17	MARGUERITE-ANGÉLIQUE HOGUE
3	PIERRE	POINTE-AUX-TREMBLES 1701-11-21	MARIE LACOMBE
2	LAURENT	MONTRÉAL 1660-01-16	CATHERINE MARCHAND
1	JACQUES	FRANCE vers 1629	FRANÇOISE TOUREAU

BIENVENUE AUX NOUVEAUX ADHÉRENTS

Denise Archambault
Kateri T. Dupuis

Lachenaie
Milwaukee, U.S.A



TRANSLATEX +
C o m m u n i c a t i o n s
RÉDACTION • RÉVISION • TRADUCTION

LONGUEUIL
1669, rue Cartier
Longueuil (Québec) J4H 4E2
(450) 463-0204 / Téléc. (450) 463-0227



CLAUDE GHANIME

Dépôt légal quatrième trimestre 2002

Tous droits de reproduction, d'édition, d'impression, de traduction, d'adaptation, de représentation, en totalité ou en partie, réservés en exclusivité pour tous les pays. La reproduction de tout extrait de cette publication par quelque procédé que ce soit, tant électronique que mécanique et en particulier par photocopie ou microfilm, est interdite sans l'autorisation écrite des *Archambault d'Amérique*.