

d'échantillons, d'agents commerciaux et de clients.

Mais parlons de l'industrie du gantier, telle que nous l'avons vue en œuvre chez M. Bellerive. Les matières premières sont le kid, le fil de soie et laine, laine et soie, ou tout soie ouaté pour doublure, ainsi que les peaux de lapin, le mouton de Prague, l'opossum, le neutria. Les kids généralement employés sont la chevette, le daim, le buck, le Para buck, le cheval tanné au chrome, l'agneau d'Italie, le veau de Russie et quelques kids domestiques nés à Québec, le Flesher (mouton passé en buck), etc. L'art du teinturier est arrivé à donner aux cuirs les nuances les plus chatoyantes. La chevette et le cheveau, souples et résistants, servent pour les premières qualités de gants ; le veau, l'agneau et leurs similaires pour les secondes qualités. Ces peaux subissent les opérations de la mégisserie quand elles sont destinées à faire des gants glacés et de Suède, celles de la chamoiserie quand il s'agit de fabriquer des gants de daim ou de castor.

Les opérations principales de la ganterie sont le *dollage* et l'*étrage*, puis le *dépeçage* et le *taillage* ; vient ensuite le travail de la couturière, qui livre le gant au *finissage*. Nous assistons avec intérêt à chacune de ces phases. Les peaux, soigneusement assorties, sont apportées sur la table du coupeur, qui marque à la règle et au pied-de-roi les morceaux à prendre ; ses mesurages paraissent démesurément faibles, mais le mystère est bientôt expliqué : le carreau qu'il vient de découper s'allonge singulièrement au calibre et prend déjà des formes. Etendu sur le *marbre*, qui n'est autre qu'un massif de blocs de merisier juxtaposés fibres debout, il est découpé à l'emporte-pièce d'un coup de maillet et prend la forme d'une main double de huit doigts, avec une entournure pour le pouce, qui est découpé à part.

La couture du gant se fait sur des machines spéciales qu'il faut voir à l'œuvre pour en comprendre l'ingéniosité. Il y a le point de surjet, usité pour le gant ordinaire, puis le point de chaînette, le point Grover & Baker, servant à faire ces filets de plus en plus compliqués qui sont la décoration du gant moderne. M. Bellerive se tient à l'affût de toutes les nouveautés, qui du reste se succèdent rapidement : au moment même où nous lui parlions, le facteur lui remettait une lettre d'un de ses fournisseurs de Vienne lui offrant une nouvelle machine faisant le point sellier, qu'il proclama "indécouvable."

Le gant est fini sur un moule en cuivre chauffé à la vapeur, sur lequel, par une ironie des mots, il est *glacé*, et dès lors

près à prendre sa place dans les cartons de commerce ou dans la valise à compartiments des voyageurs de la maison.

L'infinie combinaison des chiffres joue ici un grand rôle. Les mesures normales de la main pour gants d'homme ou de femme, ou pour mitaines—car M. Bellerive, qui fabrique spécialement pour le marché domestique et pour l'étranger, fait aussi la bonne et chaude mitaine canadienne—nécessitent une étonnante et surtout très dispendieuse collection d'emporte-pièces. Puis, quelle variété dans les genres de confection !

Le dessus du gant est-il uni, ou porte-t-il des nervures ? La couture est-elle à surjet ou au point de chaînette ? La pique est-elle simple ou double ? Le gant est-il agrafé, boutonné, à ressort ou à élastique, ouaté, fourré, bordé, rabattu ou non ? Autant de conditions différentes au travers desquelles il est impossible de se reconnaître autrement que par le numérotage. La classification des gants Bellerive se compose aujourd'hui de 150 échantillons, dont chacun diffère des autres par quelque point appréciable sur le marché. Il faut aussi, pour se rendre compte de la main-d'œuvre, pour guider le choix des matériaux, faire correspondre telle qualité de doublure ou de boutons avec tel gant ; encore toute une combinaison de numéros qui pour les profanes est un véritable système de Copernic.

M. Bellerive emploie quarante mains à l'année. Si l'on considère que, grâce aux merveilles de la machine à coudre, une bonne couturière met moins d'une heure à finir un gant, on se fait une idée de l'importance de la production de cet établissement. De fait, la capacité de ce remarquable atelier, qui fait certainement honneur à Québec, est de 75 douzaines, soit 900 paires par semaines, plus de 40,000 paires par an.

L'industrie moderne est en elle-même extrêmement attachante. En voici une particulièrement intéressante, en ce qu'elle met celui qui la pratique en constantes relations avec les vieux pays. M. Bellerive importe son cheveau d'Allemagne ou d'Autriche, son suède d'Allemagne, de même que son duvet de soie à doublure.

Ce n'est pas à regarder défiler les passants qu'il s'est créé une industrie payante, mais en suivant pas à pas et en soignant les moindres détails de sa fabrication. Aussi nous déclare-t-il carrément qu'il ne craint point la concurrence, parce qu'il achète directement des manufacturiers mêmes sans intermédiaire, parce que d'autre part il a appris à ses dépens les besoins du marché local et qu'il sait quand et à qui vendre, en un mot parce que l'expérience qu'il a acquise ne saurait être remplacée à courte échéance.

## LA CARROSSERIE MODERNE

Nous avons pu, dans une courte visite aux grands entrepôts de voitures de M. Wilbrod Bertrand, étudier d'assez près les progrès et les ingénieuses particularités de la voiture contemporaine.

Dans le bon vieux temps, on faisait un article plus décoratif, la courbe gracieuse dominait partout, mais on négligeait étonnamment le côté pratique.

La science mécanique a fait du chemin depuis ; on sait par exemple que pour les pièces d'appui en bois ou en fer on obtient tout autant de résistance sur des surfaces inégales qu'avec le caré fait, et que deux liens recourbés valent moins forts qu'un seul droit. On a accompli des prodiges d'économie et de légèreté sans sacrifier l'élégance. M. Bertrand nous montre des voitures de famille, spacieuses et confortables, de formes imposantes, dont le poids ne dépasse pas 400 lbs ; c'est à peine croyable.

Dans des établissements comme ceux de M. Bertrand, dont les remises à deux étages forment un vaste quadrilatère ayant double façade sur la côte d'Ham et la côte Ste-Genievieve et qui descendent en arrière jusqu'à la rue Ste-Moïse, l'étude des différents types de voitures est agréable et facile, car le propriétaire fait tous les ans, dans les nombreux fabriques de Montréal et d'Outremont, un choix soigneux des voitures qui conviennent le mieux à notre usage, depuis le léger buggy jusqu'au Surrey de famille ou à l'aristocratique Park phaeton.

Voici, en peu de mots, les traits caractéristiques de chaque genre de voiture.

Le Brighton à chaise droite se fait à la forme à volonté en voiture à deux places, le siège d'arrière se replie, et celui d'avant se recule en glissoire.

Ce joli mikado couleur acacia est la voiture favorite des dames, le bas, on y monte facilement ; le strapontin adossé au garde-boue s'enlève ou se tourne à volonté.

Le Kensington est à quatre places à dos ou réversible, le siège de devant s'ouvre pour donner accès aux sièges d'arrière, de même que pour le Southampton.

Le vrai phaeton à plateforme transporte les lanternes insérées en avant des ailes du garde-boue, au lieu de les placer au côté du siège. Le strapontin est à volonté.

Le Surrey est une grande voiture verte de famille, essentiellement confortable et relativement légère. Les sièges, d'égal grandeur, ont de la hauteur et de l'aisance. Le coffre est sur un train de buggy en deux