

«UNE GARE, UN TRAIN ET C'EST DÉJÀ LA FIN»

(LOUISE FORESTIER)

PAR EUCHARISTE MORIN
MINISTÈRE DE LA CULTURE



L'avènement du chemin de fer au XIX^e siècle eut un impact majeur sur le plan politique, économique, social et géographique. En plus de révolutionner les communications qui ne pouvaient compter jusqu'alors que sur les voies d'eau, emprisonnées par les glaces une bonne partie de l'année, et sur les routes difficiles d'entretien, le chemin de fer allait donner naissance à une industrie prospère qui profita à l'ensemble du Québec. Le phénomène a laissé des témoins d'une grande valeur pour la compréhension du développement régional et l'impact de l'industrialisation au Québec.

Le Québec à l'heure du rail

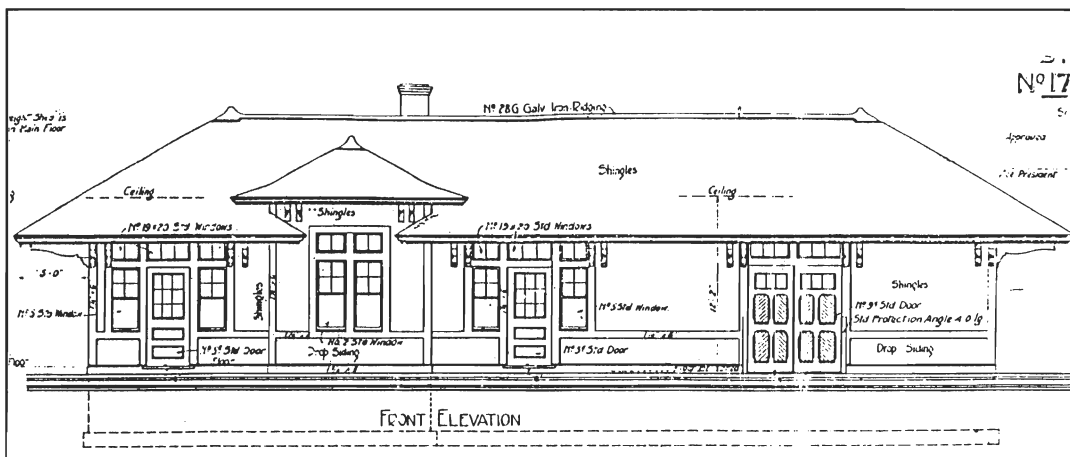
L'histoire du chemin de fer au Québec commence avec la construction en 1836 de la liaison La Prairie - Saint-Jean, grâce à la volonté d'hommes d'affaires qui désiraient améliorer le commerce entre Montréal et New York. Par la suite, plusieurs lignes ferroviaires sont construites par autant de compagnies, principalement dans la région de Montréal. Ce n'est qu'à partir de 1850 environ

que le gouvernement s'implique dans la construction de chemin de fer par des subventions aux compagnies ferroviaires. Cette intervention a permis de développer le réseau à l'extérieur de la zone stratégique du sud-est du Québec. Le Grand-Tronc, résultat de la fusion de plusieurs compagnies, favorise alors Québec, Trois-Rivières et Rivière-du-Loup qui étaient encore en retrait de la zone touchée par l'essor ferroviaire de la première moitié du XIX^e siècle.

Les principaux travaux du Grand-Tronc sont achevés durant les années 1850 : Saint-Hyacinthe - Portland en 1853, Montréal-Toronto en 1855, Richmond-Lévis en 1854. Grâce aux efforts de Georges-Étienne Cartier, ce dernier embranchement est prolongé jusqu'à Rivière-du-Loup. Entre Lévis et Montmagny, l'ouverture se fait en 1855, celle entre Montmagny et Saint-Pascal en 1859 et, finalement, celle de Saint-Pascal jusqu'à

Rivière-du-Loup en 1860. De là, on rejoint les Maritimes en 1879, en passant par la vallée de la Matapédia, grâce à l'Intercolonial financé par le gouvernement fédéral.

Entre 1880 et 1920, le chemin de fer atteint presque toutes les régions du Québec. On assiste à la formation d'une quantité innombrable de petites et grosses compagnies dont l'évolution passe par des naissances, fusions, disparitions et regroupements où domine une seule constante, celle des promoteurs de qui elles émanent. Dans la région, par exemple, en 1889, la compagnie du «Témiscouata Railway» est créée par des investisseurs de Québec et de Rivière-du-Loup qui firent construire un embranchement entre Rivière-du-Loup et Edmundston pour bénéficier d'un trajet plus court entre les Maritimes et Montréal. Plus à l'est, en 1909, la «Canada and Gulf Terminal Railway» débute la construction de la voie ferrée qui unira Mont-Joli à Matane. À la même période, le Transcontinental permet le développement plus au sud du territoire, à la frontière avec les États-Unis.



Le plan standard no 17 du Canadien Pacifique, Archives du Canadien Pacifique (Montréal). Les compagnies ferroviaires ont pour la plupart construit en fonction de plans standard qui ont inspiré chacun un nombre variable de spécimens.

Le Bas-Saint-Laurent a largement bénéficié du chemin de fer qui l'a traversé d'ouest en est dès le milieu du XIX^e siècle. Il a particulièrement favorisé le commerce du bois et la colonisation de certaines parties du territoire. Plusieurs villes et villages ont été complètement transformés par le passage de la voie ferrée. Il suffit de penser à Saint-Pascal, Rivière-du-Loup, Luceville ou

Mont-Joli qui surent tirer profit de ce nouveau moyen de transport. Le train favorisa aussi le développement des stations balnéaires comme Cacouna, Notre-Dame-du-Portage et Métis-sur-Mer qui chaque été voyaient descendre les villégiateurs en provenance principalement de Montréal.

Une concurrence inéluctable

Après la Deuxième Guerre mondiale, le transport ferroviaire sera peu à peu remplacé par le transport routier. La construction d'autoroutes favorise l'utilisation de l'automobile et l'industrie du camionnage s'empare du transport des marchandises. La période 1960-1990 annonce le début de l'abandon d'une bonne partie du réseau et la réduction des services ferroviaires au Québec.

Déjà à partir de 1950, le paysage des sites ferroviaires subit d'importantes transformations. Des changements technologiques importants tel l'utilisation du diesel plutôt que la vapeur amène l'abandon graduel de plusieurs structures liées aux opérations de la locomotive à vapeur : châteaux d'eau, dépôts de charbon, rotondes, tour de contrôle, etc. Aujourd'hui les gares qui subsistent (plus de la moitié construites entre 1870 et 1930 sont disparues) constituent souvent les seuls témoins de cette époque pas si lointaine qui a profondément marqué le développement du territoire. Un inventaire réalisé en 1982 par le ministère de la Culture identifiait 280 gares au Québec. Un nouvel inventaire en 1989 ne retraçait que 122 gares. Un patrimoine qui s'avère donc sérieusement menacé.

Les gares du Bas-Saint-Laurent

Dans la région du Bas-Saint-Laurent, 15 gares ont été inventoriées. La plupart sont dans un bon état de conservation et ont su garder les caractéristiques architecturales qui les distinguent. Les gares les plus anciennes sont situées dans la M.R.C. de Kamouraska et correspondent au premier tronçon du Grand-Tronc qui a atteint Rivière-du-Loup en 1860. Les gares de cette époque ressemblent beaucoup à des maisons rurales ou



La gare d'Amqui. (ministère de la Culture)

villageoises au toit à deux versants ou à la Mansard. Les gares de Saint-Pascal et de La Pocatière, en brique, sont recouvertes d'un toit à deux versants dont les larges avant-toits sont doublement cintrés à la manière des maisons de cette région. À la fin du XIX^e siècle, on crée les premiers modèles d'architecture propres au chemin de fer, certains manifestement inspirés de l'architecture des gares américaines. La gare de Routhierville pourrait appartenir à ce type. Au tout début du XX^e siècle apparaissent les modèles les plus connus caractérisés par la fenêtre en saillie du bureau du chef de gare et un toit à croupes, dont les larges avant-toits retroussés sont supportés par de longues consoles de bois. Beaucoup de nos gares présentent cette silhouette familière qui demeure sans contredit l'image symbolique qu'on s'en fait. Elles sont à ossature de bois recouvertes soit en brique ou en bois. Leur conception plutôt simple n'empêche pas parfois certains détails architecturaux. La petite gare de Rivière-Blanche, par exemple, s'est permis quelques fantaisies : fenêtres en saillie, carreaux en losange dans la partie supérieure des fenêtres, revêtement des murs alliant bardeaux de bois et planches à clin. Deux gares de la région (Amqui et Cabano) se distinguent par la présence d'un étage complet au-dessus du rez-de-chaussée qui permettait probablement

de loger le personnel. Celle d'Amqui, de grande dimension, est remarquable par ses lucarnes à croupes qui interrompent l'avant-toit et par ses nombreuses consoles de bois.

La plupart des gares traditionnelles du Bas-Saint-Laurent ont un aménagement intérieur similaire. On retrouve sous un même toit une ou plusieurs salles de passagers et d'entreposage. Le bureau du chef de gare regroupe à la fois la billetterie, le bureau des marchandises et le bureau du télégraphe. À l'étage, un logement pour le chef de gare et sa famille est parfois aménagé comme dans la gare de Rivière-Bleue.

Protection et mise en valeur

Victimes déjà de nombreuses démolitions, la diminution des services et l'effort de rationalisation menacent toujours la sauvegarde des gares de la région. L'entrée en vigueur en 1990 de la loi fédérale visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales est un nouvel outil pour la protection des gares. Par cette loi, le gouvernement fédéral peut désigner certaines gares d'intérêt patrimonial à la suite d'une recommandation de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Seules les gares qui sont sous le contrôle d'une société ferro-

viaire à charte fédérale sont concernées par cette loi. La gare de Saint-Pascal a été désignée d'intérêt patrimonial en 1992.

Les activités ferroviaires étant sous juridiction fédérale, le ministère de la Culture n'a pas le pouvoir d'intervenir légalement pour la protection des gares à moins qu'elles n'aient été cédées à un propriétaire privé ou à une municipalité. C'est le cas de la gare de Rivière-Blanche à Saint-Ulric qui a été reconnue monument historique en 1989 par le gouvernement du Québec. Les mêmes dispositions s'appliquent pour une municipalité qui désirerait citer monument historique une gare sur son territoire en vertu de la Loi sur les biens culturels.

Il reste cependant que le meilleur moyen de protéger une gare désaffectée consiste à lui trouver une nouvelle vocation. Ces bâtiments, souvent bien localisés, peuvent assez facilement être transformés pour les besoins de la collectivité tout en respectant les principales caractéristiques architecturales. À Saint-Ulric et à Rivière-Blanche, la gare loge un petit musée. À Cabano, on pense se servir de l'ancienne gare comme relais pour les cyclistes qui emprunteront la nouvelle piste cyclable qui sera aménagée dans le corridor de l'ancienne voie ferrée du

«Témiscouata Railway». Ce sont là quelques exemples d'une utilisation judicieuse de nos ressources.

Le patrimoine ferroviaire couvre également tout un secteur qui relève principalement de l'ethnologie et qui n'a pas été traité dans ce texte. Des recherches, des inventaires et des enquêtes orales restent à faire pour mieux documenter des aspects comme les métiers traditionnels, les costumes, les outils et appareils, ou encore, le mobilier, le décor et l'aménagement intérieur des gares. Autant d'éléments qui demeurent essentiels à la compréhension de l'ère du rail au Québec.

Note :

Les informations contenues dans cet article proviennent principalement de l'étude du ministère de la Culture **Le patrimoine ferroviaire au Québec**, rapport synthèse, Ethnotech, juin 1991.



La gare de Saint-Pascal. Ministère de la Culture

