

Abitibi Gare aux gares!

Yves Dionne

Number 30, Winter 1986

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/18068ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Dionne, Y. (1986). Abitibi : gare aux gares! *Continuité*, (30), 36–36.

Abitibi GARE AUX GARES!

Les gares avaient ouvert la voie à la colonisation.
Aujourd'hui, on ferme leurs portes...

Autant la colonisation du Témiscamingue est reliée à ses cours d'eau, autant celle de l'Abitibi n'a été envisageable qu'après la construction du chemin de fer. En 1906, débutait la construction de la voie ferrée. Le premier train arrive à Amos en 1911. Le dernier rail est posé à la rivière Mégiskane en novembre 1913. Deux ans plus tard, la nouvelle voie est largement utilisée. En 1937 et 1938, le Canadien National (CN) inaugure les embranchements Senneker — Val-d'Or et Rouyn — Val-d'Or. Lors des plans de colonisation de la Crise, de 1932 à 1941, plus de 29 700 colons arrivent par train. Ces gares apparaissent donc comme des témoins importants du développement de l'Abitibi.

UN STYLE PITTORESQUE ET «ITALIANISANT»

L'inventaire des gares réalisé en 1979 par Magella Paradis pour le ministère des Affaires culturelles répertorie 23 gares qu'il divise en six styles. Six gares, parmi les plus anciennes, sont de style «pittoresque»: il

s'agit des gares de Macamic et de Clova (1910), de Monet (1911), d'Authier, de Launay et de Villemontel (1912). Ces gares, construites en bois, sont toutes de petites dimensions. Leur plan, rectangulaire, est marqué par la recherche du pittoresque: façade animée de ressauts, variété des formes de toiture — à croupes avec lucarnes, à pignons, — jeu de volumes, décrochements de niveaux créant des jeux d'ombre et de lumière.

La gare de Villemontel, avec son absence de symétrie (entre autres dans les fenêtres), le décrochement dans la façade, l'avant-toit qui débord largement et ses nombreuses consoles, se rattache au style «italianisant». Son architecture témoigne par ailleurs de ses multiples fonctions: gare de marchandises et entrepôt, gare de voyageurs, bureau pour le télégraphe et habitation du chef de gare. La façade arrière de la gare, avec son petit escalier et son tambour percé d'une porte étroite qui lui donnent un caractère «privé», témoigne de la fonction d'habitation.

L'architecture vraiment particulière de la gare de Villemontel lui confère un intérêt unique. Elle pourrait par conséquent être classée bien culturel national.

ABANDON OU RECONVERSION

Les unes après les autres, les gares sont abandonnées. Le faible nombre de passagers, le coût élevé de l'entretien du bâtiment de la gare, la mise en place de l'informatique et la centralisation des services en sont des causes.

Même quand une gare n'est pas fermée, le CN peut préférer, pour rationaliser ses services, remplacer l'ancien bâtiment par un nouvel abri. Pour ce faire, le CN a besoin de l'autorisation de la Commission canadienne des transports (C.C.T.).

Si la C.C.T. permet la désaffectation de la gare, celle-ci peut faire l'objet d'un programme de recyclage au sein des services d'exploitation du CN ou elle peut être reprise par la municipalité, qui doit alors l'utiliser à des fins communautaires.

La reprise de la gare par la municipalité peut se faire selon diverses modalités: le CN peut vendre la gare à la municipalité, avec obligation de la déménager; il peut louer le terrain et le bâtiment pour un temps déterminé, ou encore vendre la gare et louer le terrain, en inscrivant au bail les clauses de son choix. Si la municipalité n'est pas intéressée par la gare, ou si le CN et la municipalité ne parviennent pas à une entente, le CN peut vendre la gare par soumission publique; l'acheteur doit alors obligatoirement la déménager. En l'absence d'acheteur, la gare peut être démolie.

Le sort réservé aux gares dépend en premier lieu des décisions de la C.C.T.. Voici ce que la Commission a décidé relativement aux gares de l'Abitibi les plus intéressantes par leur architecture: elle a donné au CN l'autorisation d'enlever aux gares d'Authier, de Launay et de Villemontel leur désignation de gare; de retirer les préposés de gare ou les gardiens à Authier et à Villemontel et de retirer les préposés au dépôt contractuels à Dupuy, Launay et Macamic.

Le recyclage semble, hélas! être un processus difficile. Il aura fallu douze ans de négociation pour que la cession de la gare de Dupuy à la municipalité se fasse. Cette gare au toit à deux versants, construite en 1912, a été aménagée en maison de la culture (salle d'exposition, théâtre de marionnettes et bibliothèque). Quant à la gare de Val-d'Or (1938), elle a été louée pour une période de cinq ans. Un centre d'hébergement à prix modique y a été installé, mais il est présentement fermé, en raison de difficultés financières.

Les gares de l'Abitibi ont une importance historique capitale. Les instances gouvernementales et la compagnie de chemin de fer laisseront-elles se perdre cet héritage unique? ■

Yves Dionne

Professeur au Collège de l'Abitibi-Témiscamingue et agent de recherche en histoire.



La gare de Launay (1912), de style pittoresque. Il y a trois ans la municipalité a fait une demande pour acheter la gare désaffectée. On attend toujours la réponse du CN. (photo: Y. Dionne)



La gare de Villemontel (1912). La bibliothèque, la municipalité et la Société d'histoire d'Amos préparent un dossier sur l'utilisation du bâtiment à des fins communautaires. Une demande de classement a été adressée aux Affaires culturelles. (photo: Y. Dionne)