

## Véhiculer l'histoire

Josiane Ouellet

---

Number 140, Spring 2014

L'empreinte du train

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/71479ac>

[See table of contents](#)

---

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

---

Cite this article

Ouellet, J. (2014). Véhiculer l'histoire. *Continuité*, (140), 43–47.

# Véhiculer l'histoire

*Pour une municipalité, la fin du passage des convois ne signe pas nécessairement l'arrêt de mort de la gare ou de la voie ferrée. Travaux de restauration, opérations recyclage et projets de mise en valeur peuvent leur donner une nouvelle vocation.*

*Périple en 10 stations sur les traces du train.*

par Josiane Ouellet



La gare patrimoniale de Sayabec, dans le Bas-Saint-Laurent, abrite un centre d'interprétation qui a ouvert ses portes en juin 2013 après d'importants travaux de restauration.

Désignée gare ferroviaire patrimoniale par le gouvernement canadien en 1993 et citée immeuble patrimonial par la Municipalité en 2006, elle s'illustre par sa valeur historique et la représentativité de son architecture: plan rectangulaire à un étage, toit à croupes, avant-toits débordants, larges consoles, planches à clin, fausse lucarne, etc.

Plusieurs gares du même type ont été bâties par la compagnie de chemin de fer Intercolonial dans les localités environnantes au début du XX<sup>e</sup> siècle. Celle de Sayabec est l'une des rares à avoir conservé son volume, ses éléments d'ornementation et ses revêtements muraux. Construite en 1912, elle a remplacé la première gare, qui a vu le village se développer à mesure que l'industrie de transformation du bois prospérait et que les colons s'installaient dans la région ou empruntaient ce passage obligé vers la vallée de la Matapédia. En 1997, le bâtiment actuel a été sauvé de la démolition grâce à son déménagement dans le parc municipal au Tournant-de-la-Rivière.



Photos : Marianne Denis



Aussi dans le Bas-Saint-Laurent, la gare de Rivière-Bleue est la seule gare de la compagnie National Transcontinental toujours debout. Sans l'intervention du Club d'artisanat Riverain, qui a sonné l'alarme, et de la

Municipalité, qui l'a acquise en 1981, elle aurait connu le même sort que ses semblables : la démolition. Après une première rénovation en 1982, elle fait de nouveau l'objet de travaux en 2009, à l'initiative de la Corporation du patrimoine de Rivière-Bleue, qui en assure la gestion. Elle est transformée en complexe touristique réunissant une boutique d'art et d'artisanat, un café ainsi qu'un centre d'interprétation sur le travail de l'agent de station, l'histoire du National Transcontinental, l'importance des gares dans la vie des villages et l'histoire de Rivière-Bleue.

Construite à La Tarte, un lieu-dit de Rivière-Bleue, en 1913, la gare a été transportée par train sur environ 1,5 kilomètre l'année suivante. Dès lors, la voie ferrée stimule le développement local. Elle permet aussi aux résidents de sortir de la région en hiver pour la première fois. De style pittoresque, la gare correspond au type de gares érigées par le National Transcontinental dans les années 1910 (plan en L, galerie en façade, toit à croupes, avant-toits débordants, grandes lucarnes). Elle a été citée immeuble patrimonial par la Municipalité en 2007. (garederivierebleue.com)



Photo : Corporation du patrimoine de Rivière-Bleue

Après avoir abrité des bureaux dans les années 1980, la gare de Vallée-Jonction (autrefois Beauce-Jonction) accueille, à partir de 1991, le Centre d'interprétation ferroviaire de Vallée-Jonction, qui devient le Musée ferroviaire de Beauce en 2010. En 1876, la compagnie de chemin de fer Levis and Kennebec a construit une voie ferrée qui traversait Beauce-Jonction. Cinq ans plus tard, la Quebec Central Railway y a créé une jonction qui a gagné en importance avec la multiplication des embranchements.



Érigée en 1917, la gare est désignée gare ferroviaire patrimoniale en 1991 et citée immeuble patrimonial en 2002. Son modèle s'inspire des plans standards conçus par le Canadien Pacifique : plan en T à un étage et demi, toit à croupes, avant-toits débordants, consoles en bois. Elle se démarque par son parement en blocs de béton imitant la pierre et par l'abri que compose le prolongement du toit. Surtout, son site est l'un des rares au Québec à inclure plusieurs autres structures ferroviaires, notamment une table tournante

(1908), un pont (1917), une rotonde (1918), une passerelle pour piétons (1955) et des voies de triage.

Les bénévoles de la gare travaillent actuellement au financement d'un projet de restauration qui prévoit la réfection complète du bâtiment et le renouvellement de l'exposition permanente. Au terme de l'opération, le musée sera ouvert à l'année, et non seulement en été. (garevalleejonction.ca)

Après avoir abrité des bureaux dans les années 1980, la gare de Vallée-Jonction (autrefois Beauce-Jonction) accueille, à partir de 1991, le Centre d'interprétation ferroviaire de Vallée-Jonction, qui devient le Musée ferroviaire de Beauce en 2010. En 1876, la compagnie de chemin de fer Levis and Kennebec a construit une voie ferrée qui traversait Beauce-Jonction. Cinq ans plus tard, la Quebec Central Railway y a créé une jonction qui a gagné en importance avec la multiplication des embranchements.

Érigée en 1917, la gare est désignée gare ferroviaire patrimoniale en 1991 et citée immeuble patrimonial en 2002. Son modèle s'inspire des plans standards conçus par le Canadien Pacifique : plan en T à un étage et demi, toit à croupes, avant-toits débordants, consoles en bois. Elle se démarque par son parement en blocs de béton imitant la pierre et par l'abri que compose le prolongement du toit. Surtout, son site est l'un des rares au Québec à inclure plusieurs autres structures ferroviaires, notamment une table tournante

(1908), un pont (1917), une rotonde (1918), une passerelle pour piétons (1955) et des voies de triage. Les bénévoles de la gare travaillent actuellement au financement d'un projet de restauration qui prévoit la réfection complète du bâtiment et le renouvellement de l'exposition permanente. Au terme de l'opération, le musée sera ouvert à l'année, et non seulement en été. (garevalleejonction.ca)



Photos : Musée ferroviaire de Beauce





La gare d'East Angus, en Estrie, adopte un modèle de la Québec Central Railway s'inspirant des plans standards du Canadien Pacifique (plan rectangulaire à un étage, toit à croupes, avant-toits débordants supportés par des consoles). Avec la gare de Vallée-Jonction, elle est l'une des rares à avoir été bâties en blocs de béton imitant la pierre.

À la suite de la construction de la première gare d'East Angus, en 1882, l'industriel William Angus a choisi cette localité pour ouvrir une usine de pâtes et papiers qui connaîtra beaucoup de succès. Remplaçant le bâtiment d'origine en 1914, l'actuelle gare est désignée gare ferroviaire patrimoniale en 1991. Rebaptisé Vieille Gare du papier, l'édifice loge aujourd'hui un centre d'interprétation, un poste d'accueil touristique et des bureaux. Deux expositions y sont présentées : *Ainsi croît East Angus* met en valeur l'histoire de la ville et l'influence du train dans son développement, alors que *Papiers* aborde l'histoire de l'industrie des pâtes et papiers dans la région.



Photos: Chambre de commerce du Haut-Saint-François



Construite en 1924, la gare de Labelle fait partie du parc linéaire du P'tit Train du Nord, parcours multifonctionnel aménagé sur l'ancienne emprise ferroviaire du Canadien Pacifique. Le bâtiment accueille le Musée ferroviaire gare de Labelle, où sont exposés de nombreux objets (télégraphe portable, huiliers, cloches, fanoux de signaleurs, costumes de conducteur, etc.) ainsi que des photos témoignant de l'épopée du P'tit Train du Nord, amorcée par le fameux curé Labelle de Saint-Jérôme. On peut aussi visiter un wagon de queue sur rail rempli d'artéfacts. Plus loin, au parc des Cheminots, on peut admirer les fondations d'un garage à locomotives, d'un château d'eau, d'une table tournante et d'un cendrier. Terminé en 2013, le chantier ayant permis de déterrer et de mettre en valeur ces infrastructures ferroviaires a duré trois ans.

À l'origine, le train des Laurentides servait au ravitaillement des colons et au transport du bois des Pays-d'en-Haut vers Montréal. Or, il a vite entraîné le développement d'une industrie touristique régionale dominée par les clubs de chasse et de pêche, les centres de ski et d'autres lieux de villégiature.



En octobre dernier, la MRC des Laurentides a lancé un circuit d'interprétation historique destiné aux cyclistes. Longeant le Corridor aérobie (une piste multifonctionnelle), le parcours emprunte une ancienne emprise du Canadien National (CN). Il comprend cinq panneaux abordant l'histoire ferroviaire de la région, installés dans les municipalités d'Amherst (à la jonction des routes 364 et 323), d'Huberdeau (sur le chemin de Gray Valley), d'Arundel (en face de l'hôtel de ville) et de Montcalm (dans les secteurs de Weir et du Lac-des-Pins). On y apprend entre autres que le chemin de fer est arrivé dans la région en 1897. À Arundel, ce fut l'occasion pour C. J. Staniforth d'ouvrir un magasin général, participant ainsi au développement commercial déjà bien amorcé.

([mrc.laurentides.qc.ca/responsabilites/culture/projets](http://mrc.laurentides.qc.ca/responsabilites/culture/projets))



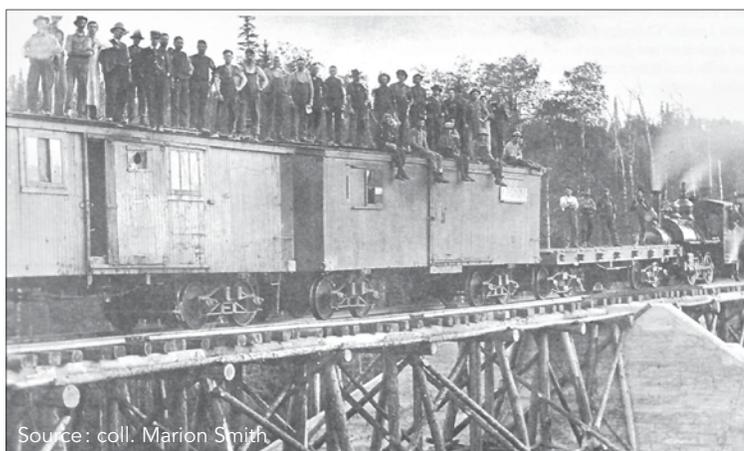
Photos: MRC des Laurentides



Elle aussi située sur une ancienne emprise du CN, la piste cyclable L'Estriade file de Granby à Waterloo en passant par le canton de Shefford et la ville de Bromont, en Montérégie. Clin d'œil au passé, du matériel de l'ancienne voie ferrée a été utilisé pour aménager les lieux. La halte routière et le relais s'inspirent aussi des gares de l'époque. En bordure de la piste à Waterloo, un wagon de queue datant de 1912 a été transformé en musée en 2011. Dans cette *caboose* où travaillaient et se reposaient le chef de train et le serre-frein arrière, l'exposition raconte l'histoire du réseau ferroviaire de Waterloo, qui a été marquée par son bâtisseur, Asa Belknap Foster, alias le roi des chemins de fer canadiens. (estriade.net)



Le Musée du patrimoine ferroviaire et culturel a été fondé à Parisville, une municipalité du Centre-du-Québec qui doit son existence au passage du chemin de fer. Il se trouve dans le pavillon d'accueil du parc linéaire Le Petit Deschaillons, une piste multifonctionnelle installée sur l'ancienne emprise ferroviaire et qui tire son nom du train qui sillonnait la région au début du XX<sup>e</sup> siècle. Ici aussi, un wagon de queue sert à l'interprétation du patrimoine ferroviaire de l'endroit.



Source: coll. Marion Smith



En fonction depuis 2009, la Cycloroute de Bellechasse est aménagée le long de deux anciennes voies ferrées : celle de la compagnie de chemin de fer Levis and Kennebec (1873) et celle du National Transcontinental (1913). Inaugurée en septembre dernier, la piste cyclable présente la riche histoire de ces chemins de fer. La MRC s'est associée à la Société historique de Bellechasse pour réaliser ce parcours d'interprétation qui comprend 35 panneaux. En se promenant entre Saint-Henri et Armagh, les utilisateurs de la Cycloroute découvrent la façon dont les tracés des voies ferrées étaient déterminés ainsi que des détails sur leur construction, les acteurs marquants du domaine, l'influence du train sur la vie des communautés de même que les catastrophes survenues.



Photo: Pierre Lefebvre

En fait, ce ne sont pas deux, mais trois chemins de fer qui traversaient jadis le territoire. Construit en 1855, le plus ancien était exploité par la compagnie du Grand Tronc et se rendait dans les Maritimes. Le second, implanté par un entrepreneur de Saint-Anselme en 1873, a mené à la création d'un réseau reliant Sherbrooke et Lévis. Puis, en 1905 s'est amorcée la construction d'un chemin de fer allant de Winnipeg à Moncton, celui du National Transcontinental. Achievée en 1913, la section bellechassoise de cette ligne a nécessité l'aide de 300 immigrants et le recours à des explosifs. (cycloroutedebellechasse.com)

En fait, ce ne sont pas deux, mais trois chemins de fer qui traversaient jadis le territoire. Construit en 1855, le plus ancien était exploité par la compagnie du Grand Tronc et se rendait dans les Maritimes. Le second, implanté par un entrepreneur de Saint-Anselme en 1873, a mené à la création d'un réseau reliant Sherbrooke et Lévis. Puis, en 1905 s'est amorcée la construction d'un chemin de fer allant de Winnipeg à Moncton, celui du National Transcontinental. Achievée en 1913, la section bellechassoise de cette ligne a nécessité l'aide de 300 immigrants et le recours à des explosifs. (cycloroutedebellechasse.com)

**Centre d'expertise et d'animation en patrimoine rural**

- Paysages
- Patrimoine bâti
- Patrimoine archéologique
- Patrimoine génétique végétal
- Savoir-faire traditionnels

**Ruralys, acteur d'un patrimoine dynamique!**

1650, rue de la Ferme, La Pocatière (Québec) G0R 1Z0  
 info@ruralys.org www.ruralys.org Tél. : 418-856-8251 Téléc. : 418-856-4399

**Les beaux détours**  
CIRCUITS CULTURELS

514-352-3621  
www.lesbeauxdetours.com

En collaboration avec Club Voyages Rosemont  
Titulaire d'un permis du Québec

*Un air de printemps!*

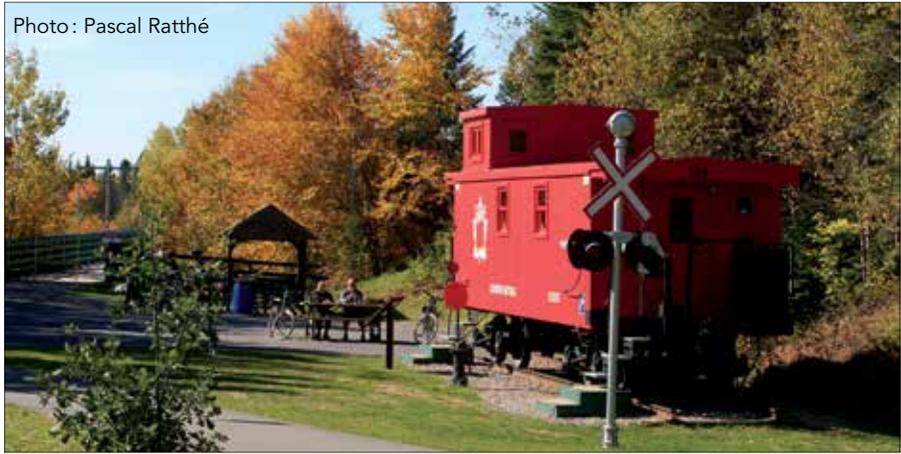
**MONTRÉAL** - lancement de saison - 4 mai  
**SHERBROOKE** - art, théâtre et littérature - 17 mai  
**VICTORIAVILLE - ARTHABASKA** - 14 juin  
 La sculpture d'Alfred Laliberté et le *Festival des fromages fins du Québec*  
**QUÉBEC ET CHARLEVOIX** - 20-21-22 juin  
**TANGLEWOOD Festival** - du 18 au 21 juillet..



La Vélopediste Jacques-Cartier/Portneuf, située sur une ancienne emprise ferroviaire du

Canadien National, relie Saint-Gabriel-de-Valcartier à Rivière-à-Pierre, dans la région de la Capitale-Nationale. Huit panneaux d'interprétation la jalonnent, révélant notamment le rôle qu'a joué le chemin de fer dans le développement de la base des Forces canadiennes Valcartier, de l'École de foresterie et de technologie du bois de Duchesnay et des lieux de villégiature de Fossambault-sur-le-Lac. À Shannon, un centre d'interprétation de l'histoire ferroviaire est installé dans un wagon de queue. On y raconte l'histoire surprenante d'une voie ferrée de 40 kilomètres construite entre Shannon et le quartier Saint-Sauveur, à Québec, à la fin des années 1860. Sa particularité ? Elle a été entièrement réalisée en lisses de bois en raison de la pénurie de métal provoquée par la guerre civile américaine. Il a fallu deux ans pour la bâtir... et elle n'a servi que quatre ans! (velopistejcp.com)

Photo: Pascal Rathé



À vous, maintenant, de poursuivre le voyage dans le temps...

Josiane Ouellet est rédactrice en chef de Continuité.

## À visiter... virtuellement

L'exposition virtuelle *150 ans d'histoire ferroviaire à Saint-Pascal de Kamouraska* (musee virtuel.ca) regroupe 140 photographies accompagnées de courts textes ainsi qu'une douzaine de chroniques sur différents thèmes comme le transport au Kamouraska avant le train, la place qu'occupe la gare patrimoniale dans la municipalité, le Grand Tronc à Saint-Pascal, etc.

Le musée virtuel de Bellechasse propose lui aussi une exposition sur le patrimoine ferroviaire qui nous renseigne sur les gares de la région et la construction des chemins de fer (museedebellechasse.com/train.html).

Enfin, le site patrimoineduquebec.com recèle une foule de renseignements pertinents sur les vieilles gares du Québec ainsi que de nombreuses photos.

RESTAURATION DES GALETS  
DE NATASHQUAN

**bglà**

ARCHITECTURE | DESIGN URBAIN

50 côte DINAN | bureau 101 | QUÉBEC | QC | G1K 8N6 | T. 418 694 9041  
1435 St-ALEXANDRE | bureau 910 | MONTRÉAL | QC | H3A 2G4 | T. 514 875 1168  
452, ARNAUD | SEPT-ÎLES | QC G4R 3A9 | T. 418 961-1524

Photographie: BGLA