

COMMISSION DES LIEUX ET MONUMENTS HISTORIQUES DU CANADA

RAPPORT SUR LES GARES FERROVIAIRES

Titre: Gare du Canadien National
Trois-Pistoles, Québec

Source: Yves Laframboise et Louise Côté, Ethnotech inc.

RSR-163

INTRODUCTION

La gare actuelle de Trois-Pistoles (figures 1 et 2), propriété du Canadien National (CN), est située au nord de la ville (figures 3 et 4) et s'insère dans le noyau principal de l'agglomération. Remplaçant en 1902 une première gare construite en 1874 par l'Intercolonial Railway (I.C.R.), la gare actuelle reflète la politique d'expansion de cette compagnie au début du XX^e siècle. Elle rappelle aussi le développement économique de la localité, pendant cette même période, grâce à son association étroite avec les industries locales.

Son état de conservation actuel s'éloigne grandement de son aspect d'origine à la suite de rénovations majeures effectuées par le CN et par Via Rail après 1944.

HISTOIRE

Thème historique

L'arrivée du chemin de fer est attendue depuis le milieu du XIX^e siècle à Trois-Pistoles. Après l'expérience ratée du Grand Tronc, l'Intercolonial atteint finalement la localité en 1873. La gare actuelle, construite en 1902, reflète une période d'expansion de cette première compagnie ferroviaire gouvernementale, aujourd'hui disparue.

L'idée de construire un chemin de fer jusqu'à Trois-Pistoles remonte à l'année 1853. Le Grand Tronc projette alors de relier Sarnia (Ontario) à Trois-Pistoles, soit par acquisition de lignes existantes soit par construction nouvelle. Le but de la compagnie ferroviaire est de réaliser un chemin de fer reliant les colonies britanniques. De Trois-Pistoles, la ligne sera dirigée ultérieurement vers le Nouveau-Brunswick¹.

Dès le début des travaux, la compagnie éprouve des difficultés financières si bien qu'en 1857 seulement 25 milles du tronçon Lévis-Trois-Pistoles sont construits. L'année suivante, le gouvernement accepte de dégager la compagnie de son obligation de se rendre à Trois-Pistoles - "an unremunerative section at the eastern end of the system" - et fixe le terminus est à Fraserville (Rivière-du-Loup)².

Quinze ans plus tard, Trois-Pistoles sera finalement rattaché à une ligne ferroviaire, celle de l'Intercolonial. Les raisons de la mise sur pied de cette compagnie sont avant tout politiques. Le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse en font l'une des conditions essentielles de leur entrée dans la confédération canadienne. La 68^e résolution de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique stipule en effet que le gouvernement doit construire, sans délai, un chemin de fer intercolonial de Rivière-du-Loup jusqu'à Truro en Nouvelle-Écosse³. Des impératifs militaires, surtout, dictent le choix de la route: celle-ci ne doit pas longer les frontières américaines au cas où un conflit éclaterait avec les États-Unis. Le tracé choisi évite donc le Témiscouata pour emprunter la route qui longe le fleuve par Trois-Pistoles, Sainte-Flavie et de là par la vallée de la Matapédia, l'est du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse jusqu'à Truro (figure 5).

L'ingénieur Sandford Fleming est responsable de la réalisation du chemin de fer gouvernemental. Il range la région de Trois-Pistoles dans la division "B" du secteur Saint-Laurent, et nomme Samuel Hazelwood ingénieur principal. La construction est ardue: on trouve de larges fossés dans le village ainsi qu'une rivière au-dessus de laquelle un pont coûteux doit être construit⁴. La rive ouest de la rivière Trois-Pistoles est particulièrement difficile à traverser atteignant jusqu'à 56 pieds⁵ de profondeur à certains endroits. Le lit de la rivière n'étant pas propre à recevoir des piliers en pierre, il faut bâtir sur pilotis. La construction de deux jetées dure trois ans et "on y emploie une véritable armée d'ouvriers"⁶. Les contracteurs, James et George Worthington à qui on avait d'abord accordé un contrat de 299,000\$, reçoivent même un supplément de 60,000\$ en raison des difficultés qu'ils ont rencontrées à Trois-Pistoles⁷.

Les travaux sont finalement terminés à l'été 1873 et la première gare est construite l'année suivante. Comme le mentionne Sandford Fleming dans son historique, elle devait être modeste et bon marché: "It was held that there was no necessity for much expenditure on station buildings"⁸.

L'arrivée du chemin de fer dans la localité entraîne toutefois son développement économique et une forte poussée démographique. Rapidement, la gare ne convient plus. Lorsque le nouveau ministre des chemins de fer, Andrew Blair, décide de faire de l'Intercolonial "a major enterprise"⁹, le village de

Trois-Pistoles en bénéficie. Les ambitions du ministre, les profits croissants qu'enregistre l'Intercolonial de même que la conjoncture économique favorable se reflètent dans la construction d'une série de nouvelles stations - "a great burst of stations" - jusqu'à la première guerre mondiale. La gare de Trois-Pistoles est édiflée en 1902¹⁰. D'après la journal Le Saint-Laurent, il s'agit "d'une bâtisse bien ordinaire à l'extérieur mais d'un beau fini à l'intérieur"¹¹.

En 1923, l'I.C.R. est intégré au réseau du CN. En 1978, le service aux passagers est confié à Via Rail qui dans une politique générale de revitalisation des gares du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie, rénove la station en 1985-1986.

Aujourd'hui la gare de Trois-Pistoles reste le témoin de la première ligne ferroviaire construite et gérée par le gouvernement fédéral mais elle illustre spécifiquement la période d'expansion de l'Intercolonial entre 1900 et 1914.

Histoire de la collectivité

Peu après sa construction, la gare devient le centre de l'activité économique de Trois-Pistoles en s'associant à ses principales industries. Elle entraîne même le déplacement physique du village.

Même si la seigneurie de Trois-Pistoles est concédée au Sieur de Vitré dès 1687, les premiers colons n'arrivent dans la future localité que dix ans plus tard. Cette première migration est très faible car en 1765, Trois-Pistoles "commence à peine"¹².

La paroisse de Notre-Dame-des-Neiges-de-Trois-Pistoles est desservie par voie de mission jusqu'en 1806, date de la nomination du premier curé¹³. En ce début XIX^e siècle, le peuplement reste marginal. Le récit de voyage de Joseph Bouchette mentionne en effet qu'au-delà de Sainte-Luce le rivage est entièrement vide - "a total wilderness" - jusqu'à Matane¹⁴.

Trois-Pistoles est érigé en municipalité de paroisse en 1855. L'agriculture est la principale activité des paroissiens. Au village, autour de l'église, se regroupent "ceux qui approvisionnent en biens et en services l'ensemble des habitants de Trois-Pistoles"¹⁵. Les échanges avec l'extérieur se font par cabotage sur le feuve.

L'arrivée du chemin de fer, en 1873, n'entraîne pas immédiatement la prospérité du village. Entre 1873 et 1880, celui-ci perd 1,000 habitants passant d'une population de 3,967 à 2,872¹⁶. Plusieurs émigrent vers les États-Unis et d'autres, des ouvriers de l'Intercolonial, quittent la localité maintenant que la voie ferrée est terminée¹⁷.

Par contre, à plus long terme, le chemin de fer amène le développement économique du village en attirant les compagnies de bois. Des moulins à scie s'implantent dès 1890 à proximité de la voie ferrée entraînant l'arrivée de travailleurs et "le développement d'une activité de services diversifiée, approvisionnée par le chemin de fer"¹⁸. En outre, l'agriculture, dont la mise en valeur s'effectue grâce à la voie ferrée, se développe. La concurrence des provinces de l'ouest amène l'abandon de la culture des céréales au profit de celle des patates¹⁹. On se spécialise aussi dans la production laitière.

C'est dans ce contexte d'expansion économique que la nouvelle gare est construite. Placée au coeur des activités ferroviaires, sa présence entraîne une relocalisation du village. Autrefois tourné vers le Saint-Laurent, principale voie de communication, "le village quitte le bord du fleuve pour s'installer le long de la voie ferrée"²⁰. "L'axe de l'activité commerciale est désormais le chemin de fer"²¹.

En 1913, la localité compte sept magasins, deux grands moulins et la Trois-Pistoles Pulp and Lumber²². Mais le développement du village, dont le chemin de fer et les moulins à scie ont modifié les activités économiques, entraîne des divergences avec le reste de la paroisse qui est demeurée essentiellement agricole²³. Voilà pourquoi les deux territoires sont administrativement divisés en 1916 à la suite de la formation de la ville de Trois-Pistoles.

En 1930, Trois-Pistoles a déjà adopté sa configuration spatiale actuelle (figure 6). Elle est considérée comme un endroit de villégiature et un centre d'affaires: "The beach is good, the scenery and fishing better; there are at least 75 cottages for summer occupants besides hotels. There are a dozen industrial plants and half as many again of stores; the industries are those connected with the lumber operations or agricultural products, for the town is on the edge of fine timber and farm lands"²⁴.

Le chemin de fer occupe le chef de gare et huit cantonniers employés à l'année. Pendant l'hiver, 75 journaliers travaillent occasionnellement au déblaiement de la voie ferrée²⁵. En 1937, la gare reçoit 5,250 tonnes de marchandises destinées aux magasins de la région ainsi qu'une quantité importante de biens qu'on réexpédie sur la Côte Nord. La grande majorité des 34,973 tonnes de produits que la localité expédie est constituée de produits forestiers puis d'animaux, de pommes de terre, etc²⁶. Le moulin Duval, construit en 1935 le long de la voie ferrée, à côté de la gare, devient une industrie importante. Dans ses meilleures années, de 1940 à 1950, il emploie jusqu'à 60 hommes et prépare près de 12 millions de pieds de bois par année²⁷.

En 1945 on dénombre cinq grosses scieries dans la localité et une autre de moindre importance: "[...] leurs machines à raboter et à planer, installées en bordure des voies du CN, sortent environ 75,000 pieds de planches par année"²⁸. La tannerie et fabrique de chaussures et de mitaines d'Hector Rioux et Fils, qui existe pour sa part depuis 1890, emploie une trentaine d'ouvriers pour une production quotidienne de 125 paires de chaussures et de 150 paires de mitaines. Une carrière de pierre à balast, exploitée conjointement par la Foundation Co. et la Peel Construction Co., filiale du CN, est une industrie récente et prometteuse. La petite ville est donc débordante d'activité. "Sa population s'est accrue de 60 familles dans la seule année 1944"²⁹.

En 1967, la ville de Trois-Pistoles est considérée comme le principal centre de bois de l'est du Québec. Deux moulins à scie produisent annuellement 30,000 planches de bois auxquelles il faut ajouter 30,000 cordes de bois de pulpe, de boîtes et de bardeau³⁰. L'agriculture, le tourisme, l'industrie manufacturière et l'exploitation de tourbe et de calcaire procure les revenus des habitants de la localité. Quatre trains de passagers par jour assurent le service entre Montréal, Trois-Pistoles, Campbellton ou Halifax. Le transport des marchandises s'effectue par trains locaux circulant entre Rivière-du-Loup et Mont-Joli à raison de trois fois par semaine³¹.

Quoique l'importance du chemin de fer ait considérablement diminué au cours des années, l'impact de son arrivée dans la localité est important. Il a entraîné le développement économique de Trois-Pistoles en attirant les industries du bois et en amenant la spécialisation de l'agriculture. Il a aussi provoqué le déplacement physique du village à proximité de la voie ferrée et autour de la gare, lui qui s'était initialement formé au bord du Saint-Laurent. Directement associée au développement économique et physique de la localité, la gare illustre très bien l'histoire de Trois-Pistoles.

ARCHITECTURE

Conception architecturale/Qualité esthétique

La gare actuelle de Trois-Pistoles constitue le témoin mutilé d'un modèle de gare de seconde génération, relevant d'un plan standard, implanté par l'Intercolonial Railway au début du XX^e siècle le long du parcours allant de Rivière-du-Loup à Truro en Nouvelle-Ecosse.

Au début de la construction de cette ligne, en 1873, la compagnie avait décidé de parsemer le parcours de la voie

ferrée de petites constructions simples et économiques. On était au début du projet. La rentabilité de la ligne n'était pas encore éprouvée. Le territoire vaste et peu peuplé ne justifiait pas l'érection de bâtisses sophistiquées qui de toutes façons n'accueilleraient peut-être que quelques rares visiteurs. Sandford Fleming, l'ingénieur responsable, avait clairement fait valoir ce point de vue auprès des administrateurs.

En 1902, la compagnie, poussée par une conjoncture générale favorable et animée d'une volonté d'améliorer la qualité de ses équipements, remplace la première gare construite en 1874 par une seconde gare (figure 7). Cette nouvelle construction n'a plus rien à voir avec une petite bâtisse proche d'un abri temporaire. La gare présente la silhouette familière des édifices du XX^e siècle largement répandus dans la partie est du Canada: rectangle allongé coiffé d'un grand toit à croupes débordant les murs et saillie du bureau du chef de gare parfaitement centrée en façade. On est alors très proches des modèles du Canadien Pacifique (CP) de la même période. On sait que les compagnies, dans le processus de conception des modèles architecturaux de gares, ont souvent adopté les modèles de gares des compagnies antérieures achetées par elles, et même copié des modèles de compagnies rivales. La gare de Trois-Pistoles relève d'un modèle standard mis au point par l'I.C.R. au tout début du siècle et utilisé au long de son parcours. Mathilde Brosseau avait noté sa présence notamment dans la vallée de la Matapédia, à Shediac au Nouveau-Brunswick et à Trenton en Nouvelle-Ecosse³².

La gare de Trois-Pistoles constitue de toute évidence l'un des modèles standard simples utilisés par l'I.C.R. (figure 8) et peut-être adopté par le CN par la suite. Ses concepteurs ont eu recours aux matériaux habituels de construction: cheminée en brique, bardeau de bois sur le toit et murs recouverts de planche moulurée. Il faut noter à cet égard une petite différence par rapport aux gares de même genre construites par le CP: la différence entre les parties supérieure et inférieure des murs est soulignée non pas par l'utilisation de deux matériaux différents, soient la planche et le bardeau, mais par l'utilisation d'un seul matériau, la planche, disposée horizontalement dans la partie supérieure, et verticalement dans la partie inférieure. La saillie du bureau du chef de gare qui se prolonge au-dessus du toit pour former une grande lucarne à toit à croupe caractérise ce modèle de l'I.C.R. (figure 8).

En 1924, un relevé au sol (figure 9) de l'édifice exécuté par le bureau d'ingénierie du CN montre que la gare n'a pas subi de changements³³. En juin 1944 par contre, on a étudié deux alternatives consistant soit à allonger la gare à l'extrémité est pour transformer la salle des bagages en salle d'expédition plus grande (figure 10), soit à allonger la gare à l'extrémité

ouest en créant une nouvelle salle d'attente pour dames (figure 11). Cette dernière option semble avoir été choisie puisque l'année suivante, un nouveau projet d'allonge (figure 12) est réalisé, cette fois du côté est.³⁴ La gare ainsi agrandie apparaît sur une photographie de 1945 (figure 13).

Cette série de modifications ne devait pourtant pas s'arrêter là. C'est dans le cadre du programme de rénovation mis de l'avant par Via Rail en 1985-1986 qu'un dernier coup devait être porté au bâtiment. Même si le décor architectural fut à bien des égards conservé (figures 14 et 15), une altération partielle au toit consistant en la disparition de la grande lucarne centrale (figure 16) et son remplacement par deux petits pignons au-dessus des portes d'entrée (figures 16 et 17) enleva l'un des derniers éléments importants d'origine de la gare de 1902. Les fenêtres et les portes furent aussi changées (figure 18). A cette opération n'ont échappé que des revêtements d'origine, des consoles et les chambranles des fenêtres.

Les plans de Via Rail montrent aussi un détail curieux. Sur la façade opposée à la voie ferrée, on indique en pointillé l'existence d'une grande saillie de bâtiment à démolir, laquelle aurait reposé sur un solage de ciment (figure 19). Des chevrons et des consoles sont à refaire, identiques à ceux existants. On peut donc croire, selon toute évidence, à l'existence de cet autre ajout. Il aurait été fait lors des travaux de 1945 ou après, mais avant 1954, puisqu'il apparaît sur le plan d'assurance de cette date (figure 24).

On comprend donc beaucoup plus facilement, à la lueur de cette suite de modifications intervenues à partir de 1945, l'état dans lequel nous est parvenu la gare de Trois-Pistoles. D'un bâtiment représentatif de l'architecture ferroviaire du début du XX^e siècle construit par l'I.C.R., il ne reste presque rien, si ce ne sont les murs de la partie centrale et des matériaux de revêtement d'origine conservés par endroits sur les surfaces des murs. La comparaison avec d'autres gares de même type dans la région, comme celles de Percé (CN), de Port Daniel (CN) et de Matapédia (CN) devient donc superflue puisque le bâtiment initial, partiellement démoli puis allongé, a perdu aujourd'hui sa signification.

Qualité sur le plan fonctionnel/technique

Les qualités fonctionnelles et techniques de l'espace original de la gare sont disparues au cours des modifications successives apportées à la gare à partir de 1944.

Initialement, la gare comportait un bureau central adossé à deux salles de toilette (figure 8). L'une de ces salles de toilette donnait sur une grande salle d'attente générale alors que l'autre donnait sur une plus petite salle réservée aux

dames. Une petite salle des bagages complétait les espaces intérieurs. On se retrouvait ainsi avec un petit bâtiment fonctionnel, aux espaces bien délimités. L'emplacement central du bureau du chef de gare permettait tout autant de jeter un coup d'oeil sur les deux salles d'attente, sur la voie ferrée dans les deux directions et sur la sortie des bagages.

En 1944 (figures 10 et 11), on réunit ensemble les anciennes salle d'attente des dames et salle des bagages pour faire une grande salle d'expédition. Une allonge du côté est permet d'abriter la nouvelle salle d'attente des dames et des salles de toilette à l'arrière. Le bureau du chef de gare récupère l'espace libéré par les anciennes salles de toilette. L'année suivante (figure 12), d'autres transformations sont apportées à l'édifice. A l'extrémité ouest, on greffe à la salle d'expédition aménagée un an auparavant un bureau de 14 pieds de longueur.

Lors des travaux de rénovation effectués par Via Rail vers 1985-1986, l'intérieur de la gare subit alors des transformations majeures. Si on se fie aux plans de démolition (figure 19) de la compagnie sur lesquels on a indiqué en pointillé les cloisons existantes, en 1945, la salle des bagages et le bureau attenant n'ont pas été réalisés tout à fait selon le plan. Ces différences sont mineures par ailleurs. Ce qu'il faut retenir, c'est que toutes les cloisons sont démolies pour céder la place à de nouvelles cloisons en gypse. Aujourd'hui, les salles de toilette, la salle d'attente, le bureau du chef de gare, son comptoir et une petite salle des bagages ont été entièrement refaits à neuf. Il ne reste plus dans l'édifice que des bancs anciens dont la facture les situe autour des années 1945-1950.

L'intérieur de la gare de Trois-Pistoles, encore plus que l'extérieur, a donc perdu complètement son caractère original (figures 20 et 21).

ENVIRONNEMENT

Lien avec d'autres structures

A la fin des années vingt, Trois-Pistoles a la configuration qu'on lui connaît maintenant. Le village s'est développé au sud-ouest de la voie ferrée. Au nord de celle-ci, une petite agglomération s'est formée autour de la gare. Le château d'eau, à l'est, est perceptible sur la photographie aérienne oblique de 1927 ainsi que la gare et un entrepôt (figure 22).

Un plan du CN, daté de 1945 (figure 23), nous donne un bon aperçu du site. A l'ouest de la gare, entre les deux hôtels de la localité, on trouve un entrepôt et le bureau de l'agent tandis qu'à l'est on aperçoit un long entrepôt à marchandises

et, plus loin, un atelier de réparation ("tool house"). Une remise à charbon est située devant l'angle nord-est de la gare.

En 1954, l'entrepôt est toujours à l'est de la gare, derrière une cour à bois et à proximité du moulin à scie de J. H. Duval. Au nord et au sud de la gare, on trouve les deux principaux hôtels de la localité, l'Hôtel Victoria et le Manoir Hôtel, ce dernier ayant été construit en 1880. A quelque pas de ce dernier, le Parisian Hall sert de théâtre et de salle de quilles. Le plan d'assurance incendie de 1954 nous indique aussi la présence du château d'eau, à l'est du moulin à scie et du "section house" (figure 24).

Aujourd'hui (figures 25 et 26), les deux hôtels situés à proximité de la gare n'existent plus. L'Hôtel Manoir a disparu à la suite de son incendie en 1988 et l'hôtel Victoria a été démoli au printemps 1992. Tous les bâtiments secondaires qui accompagnaient la gare ont aussi été démolis. Celle-ci est maintenant seule, devant d'un grand terrain appartenant au CN. Ses abords immédiats sont aménagés et entretenus par Via Rail.

Lien avec la collectivité

La gare ne semble pas menacée de disparition car elle est utilisée par Via Rail qui l'a même rénovée il y a quelques années. L'état actuel des lieux - terrain entretenu et bâtiment en bon état - ne donne aucune impression d'abandon. La municipalité n'a donc pas de projet de recyclage de cette gare.

Toutefois, l'annonce très récente par Via Rail de la suppression de certains services aux passagers préoccupe le journal local, l'Hebdo-Réveil, dont le porte-parole, Jacques Bilodeau, a exprimé la crainte de voir la gare fermer ses portes de façon définitive³⁵.

Notes

- 1 A. W. Currie, The Grand Trunk Railway of Canada (Toronto, University of Toronto Press, 1957), p. 15.
- 2 H. A. Lovett, Canada and the Grand Trunk 1829-1924 (Toronto, s. éd., s. d.), p. 49.
- 3 Sandford Fleming, The Intercolonial. A historical sketch of the inception, location, construction and completion of the line of railway uniting the inland and Atlantic Provinces of the Dominion, with maps and numerous illustrations (Montreal, Dawson Brothers, 1876), p. 75.
- 4 Ibid., p. 145.

- 5 80 pieds selon Charles A. Gauvreau (voir note suivante).
- 6 Charles A. Gauvreau, Mathias D'Amours, Les Trois-Pistoles,
Vol. 2 (s.l., s.éd, 1946), p. 38.
- 7 Ibid., p. 148.
- 8 Ibid., p. 112.
- 9 David McConnell, "The Stations on the Intercolonial
Railway, 1867-1914 (historical report)" Inventory of
Railway Station Buildings in Canada, Historic Sites and
Monuments Board of Canada, Ottawa, 1974, p. 2C.7.
- 10 Ibid.
- 11 Le Saint-Laurent, (Rivière-du-Loup), 21 février 1902, p.
2.
- 12 Raoul Blanchard, L'Est du Canada français "Province de
Québec", Tome premier (Montréal, Beauchemin, 1935),
pp. 139-140.
- 13 Hormisdas Magnan, Dictionnaire historique et géographique
des paroisses, missions et municipalités de la province de
Québec (Arthabaska, L'Imprimerie d'Arthabaska, 1925),
p. 130.
- 14 Cité dans R. Blanchard, op. cit., p. 140.
- 15 Bruno Boyer, "Les événements qui ont conduit à
l'incorporation de la ville de Trois-Pistoles" dans L'écho
des Basques, Vol. 11, (décembre 1990), p. 23.
- 16 C. A. Gauvreau, op. cit., p.43.
- 17 Ministère des Affaires culturelles (ci-après MAC), Macro-
inventaire historique de Mont-Joli (Québec, MAC, 1977),
p. 33.
- 18 B. Boyer, op. cit., p. 24.
- 19 R. Blanchard, op. cit., pp. 161-163.
- 20 Ibid., p. 24
- 21 Ibid., p. 171.
- 22 MAC, op. cit.

- 23 Bruno Boyer, "75^e anniversaire de la ville de Trois-Pistoles", L'écho des Basques, vol. 12, (décembre 1991), p. 5.
- 24 William Wood, The Storied Province of Quebec Past and Present (Toronto, Dominion Publishing Company, 1931), p. 299.
- 25 Ministère des Affaires municipales, de l'Industrie et du Commerce (ci-après MAMIC), Inventaire des ressources naturelles et industrielles 1938. Comté municipal de Rivière-du-Loup (Québec, MAMIC, 1938), p. 221.
- 26 Ibid., p. 231.
- 27 Anonyme, Trois-Pistoles et Rivière Trois-Pistoles une partie de leur histoire. Les moulins à bois (Trois-Pistoles, Caisse populaire de Trois-Pistoles, 1979), s. p.
- 28 Émile Benoist, Rimouski et les pays d'En-Bas (Montréal, Éditions du "Devoir", 1945), p. 31.
- 29 Ibid., p. 35.
- 30 Canadian National Railways. Research and Development Department, Industrial survey of the town of Trois-Pistoles (Montreal, CNR, 1967), p. 5.
- 31 Ibid., p. 6.
- 32 Mathilde Brosseau, "Stations on the Intercolonial Railway -Architectural report" Inventory of Railway Station Buildings in Canada, Historic Sites and Monuments Board of Canada, Ottawa, 1974, p. 2C.13.
- 33 Ce plan provient du dossier "Trois-Pistoles" consulté au service d'ingénierie du district Laurentien du CN au siège social de Montréal.
- 34 Un plan d'avril 1945 montre cet allongement. Le plan provient du dossier "Trois-Pistoles" consulté au service d'ingénierie du district Laurentien du CN au siège social de Montréal.
- 35 Entrevue téléphonique avec Jacques Bilodeau, le 29 septembre 1992.

GARE DU CANADIEN NATIONAL, TROIS-PISTOLES, QUEBEC

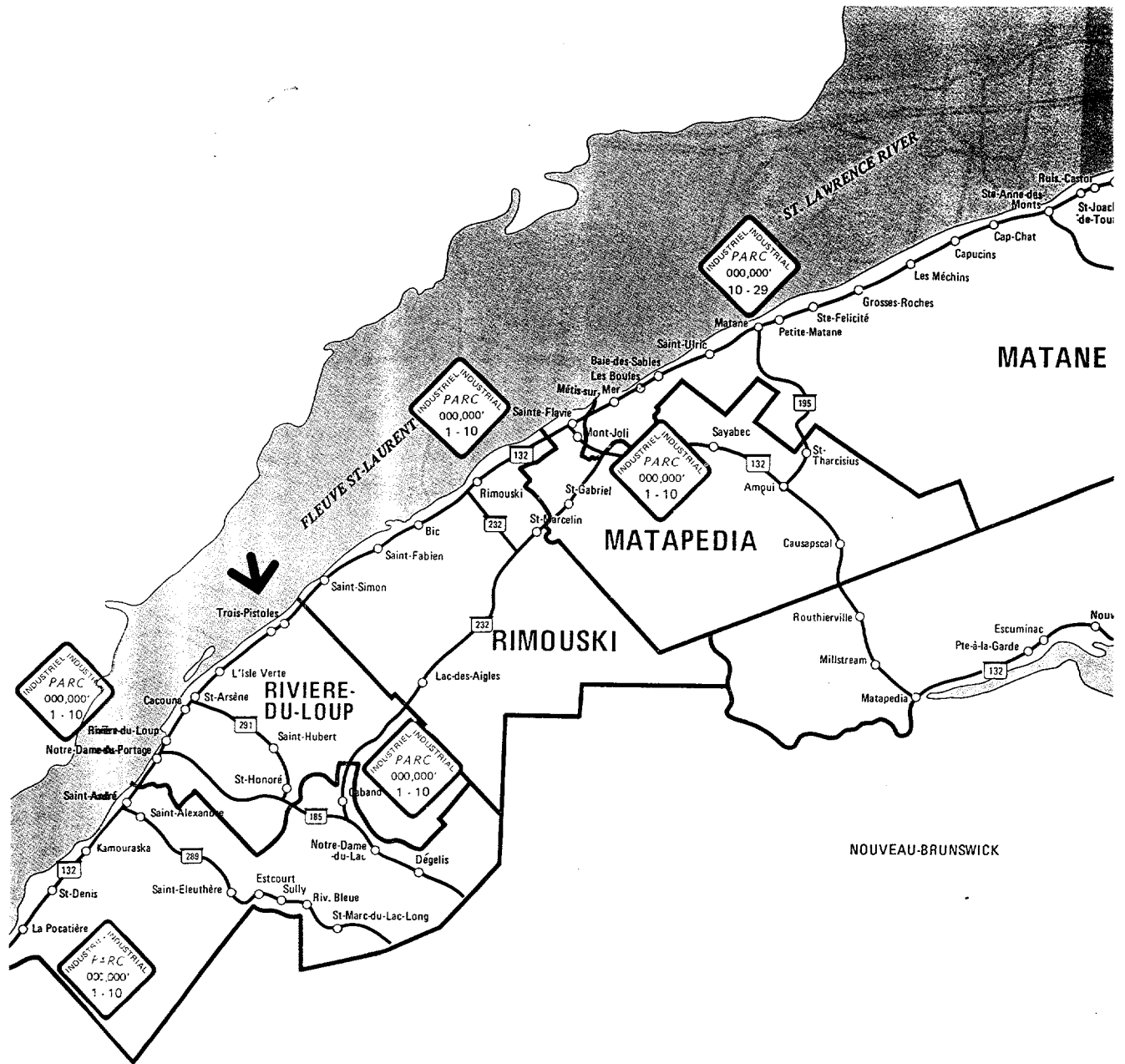


1 Gare du Canadien National, Trois-Pistoles, Québec, construite en 1902. Vue avant de la gare en 1992. (Cliché Ethnotech inc., 1992.)



2 Vue arrière de la gare en 1992. (Cliché Ethnotech inc., 1992.)

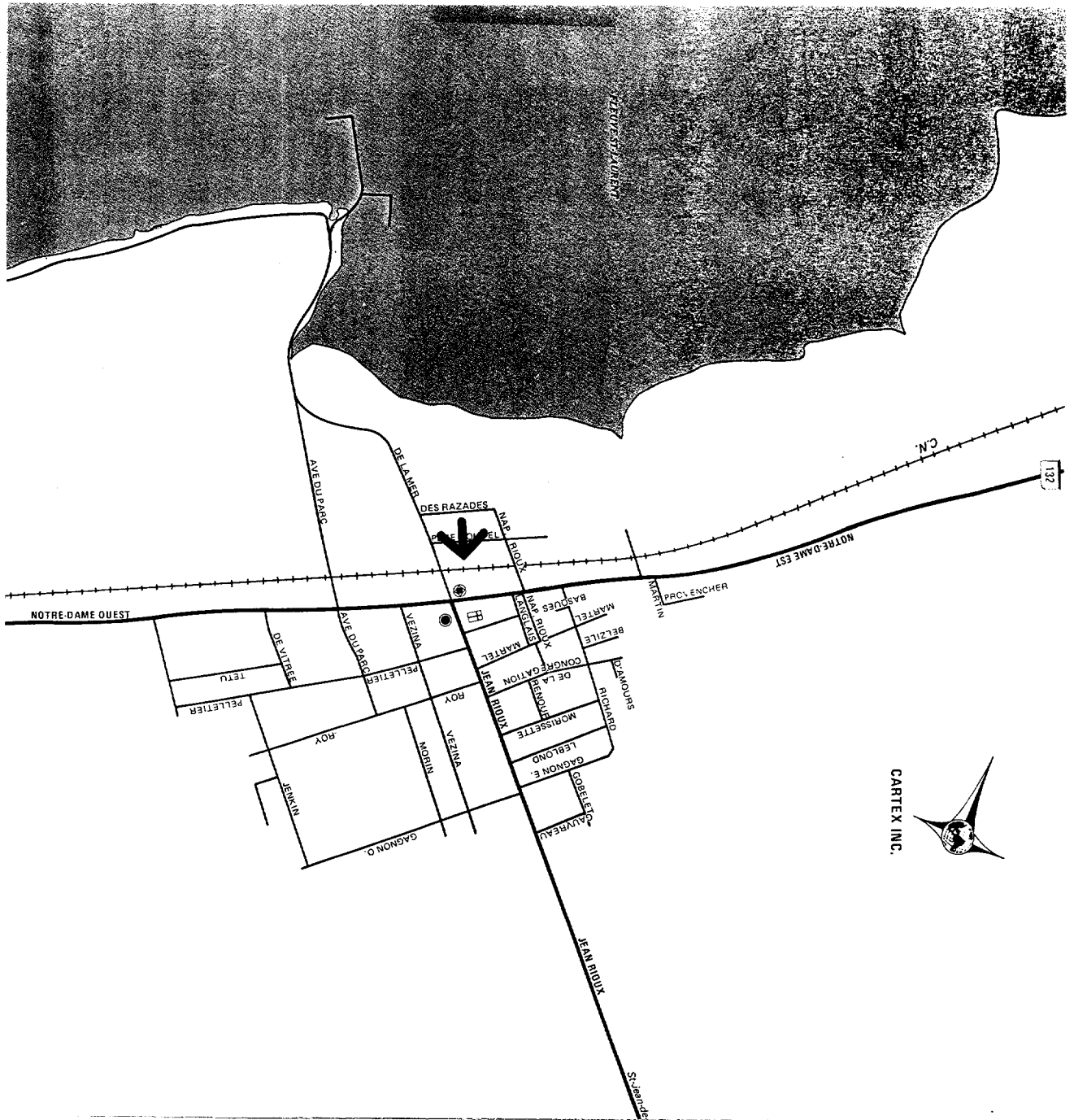
GARE DU CANADIEN NATIONAL, TROIS-PISTOLES, QUEBEC



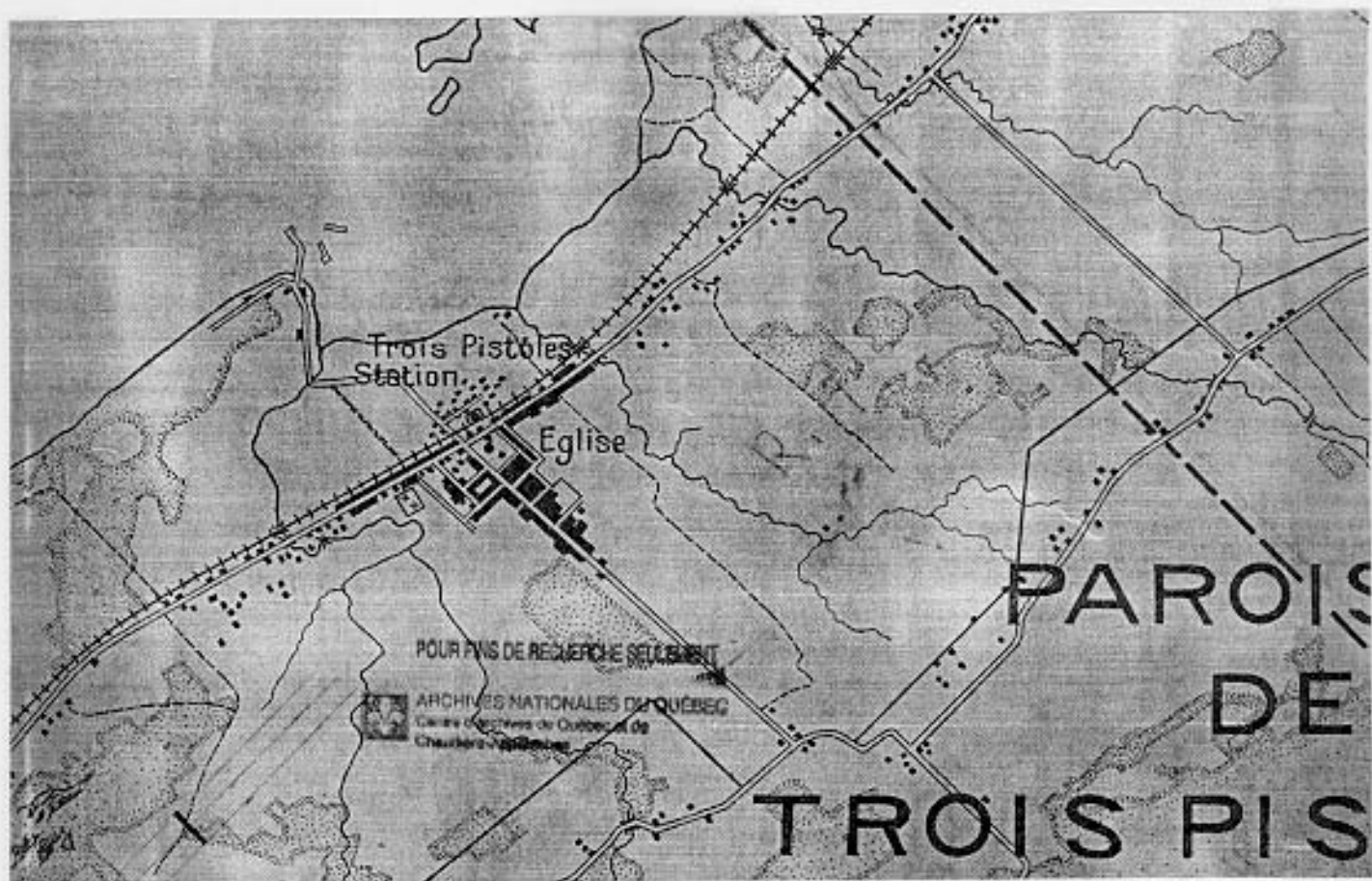
3

Localisation de Trois-Pistoles. (Cartex inc.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, TROIS-PISTOLES, QUEBEC



4 Localisation de la gare. (Cartex inc.)



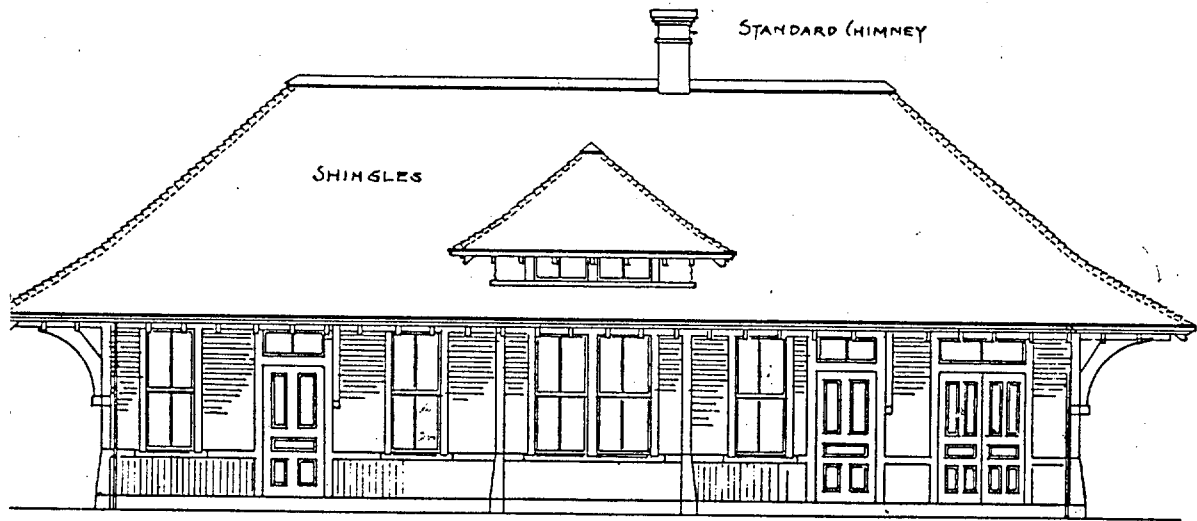
6

Trois-Pistoles vers 1930. (Archives nationales du Québec à Québec [ci-après ANOQ], Fonds E-21.)

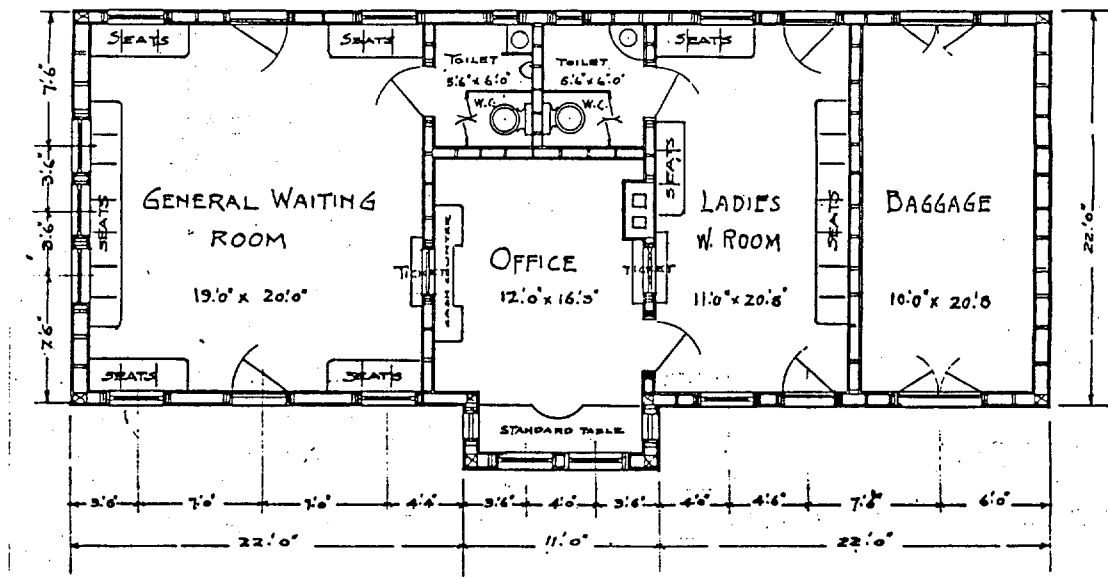


7 La gare peu après sa construction en 1902. (ANQQ,
P 547/CPN-813/13.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, TROIS-PISTOLES, QUEBEC



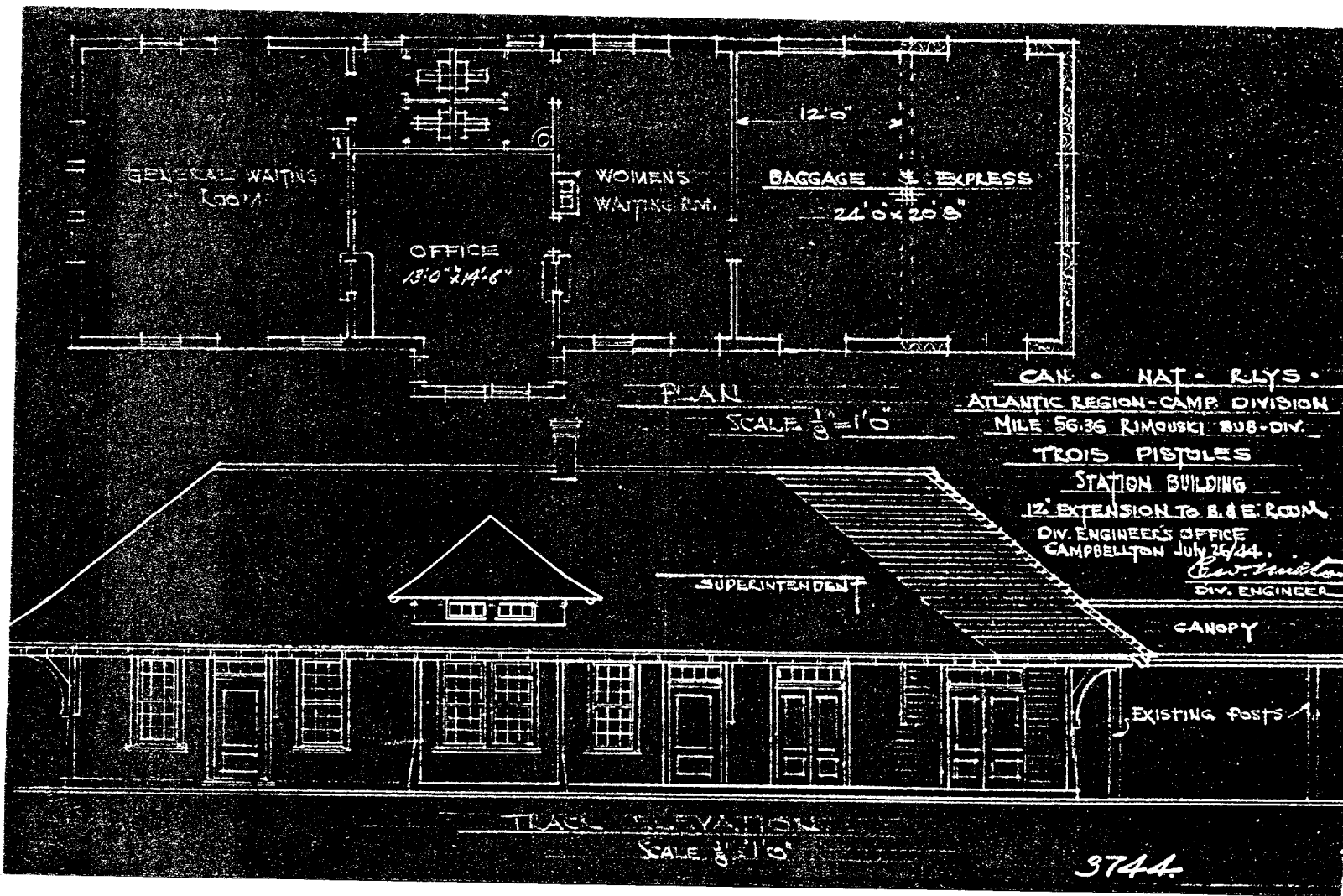
FRONT ELEVATION



8

Le plan standard de l'Intercolonial Railway au début du XX^e siècle. (Tiré de Mathilde Brosseau, Stations of the Intercolonial Railway - Architectural Report, Historic Sites and Monuments Board of Canada, 1974, fig. 16.)

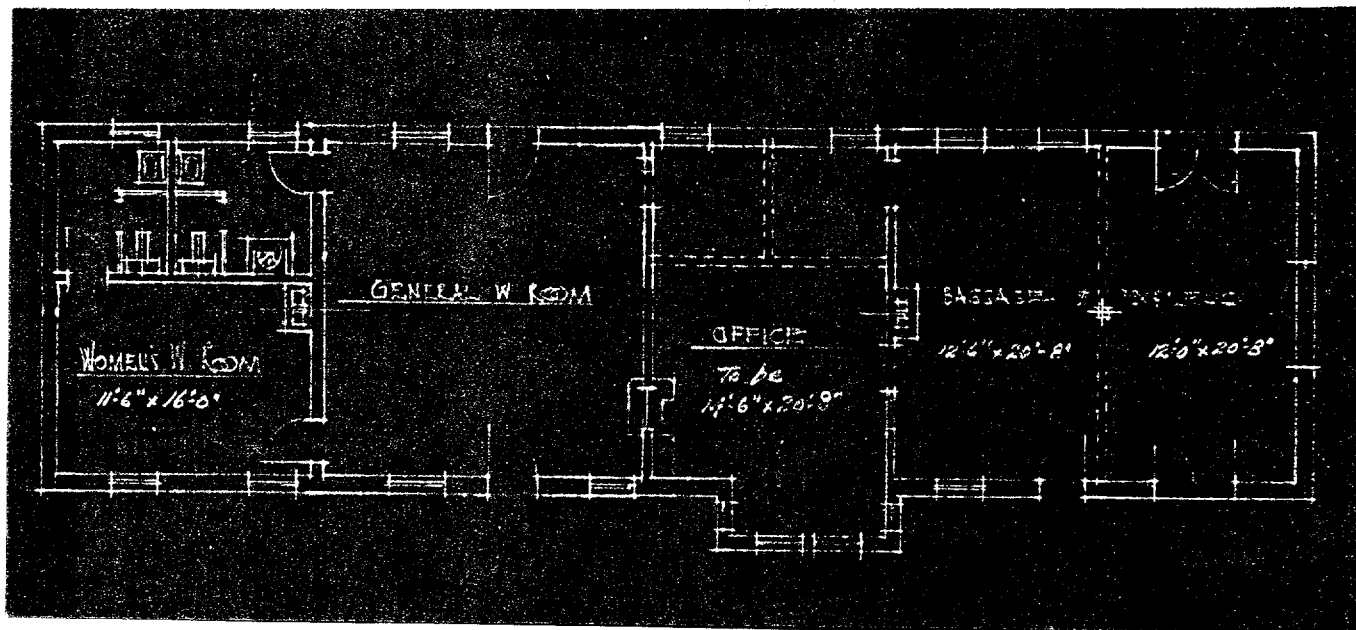
GARE DU CANADIEN NATIONAL, TROIS-PISTOLES, QUEBEC



10

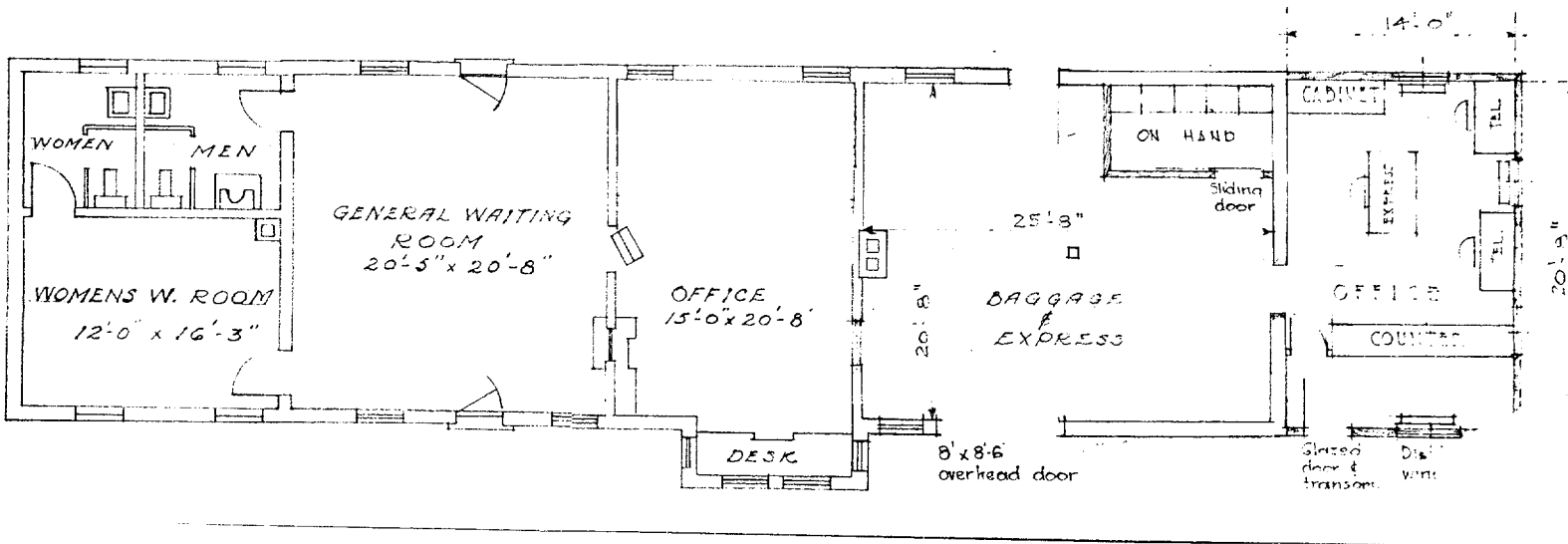
Un projet d'allongement de la gare en 1944, extrémité est. (Service d'ingénierie du Canadien National à Montréal.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, TROIS-PISTOLES, QUEBEC



- 11 Un projet d'allongement de la gare en 1944, extrémité ouest. (Service d'ingénierie du Canadien National à Montréal.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, TROIS-PISTOLES, QUEBEC



12

Un projet d'allongement de la gare en 1945.
 (Service d'ingénierie du Canadien National à
 Montréal.)



13 La gare en 1945. (Affaires publiques et publicité,
Canadien National à Montréal.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, TROIS-PISTOLES, QUEBEC

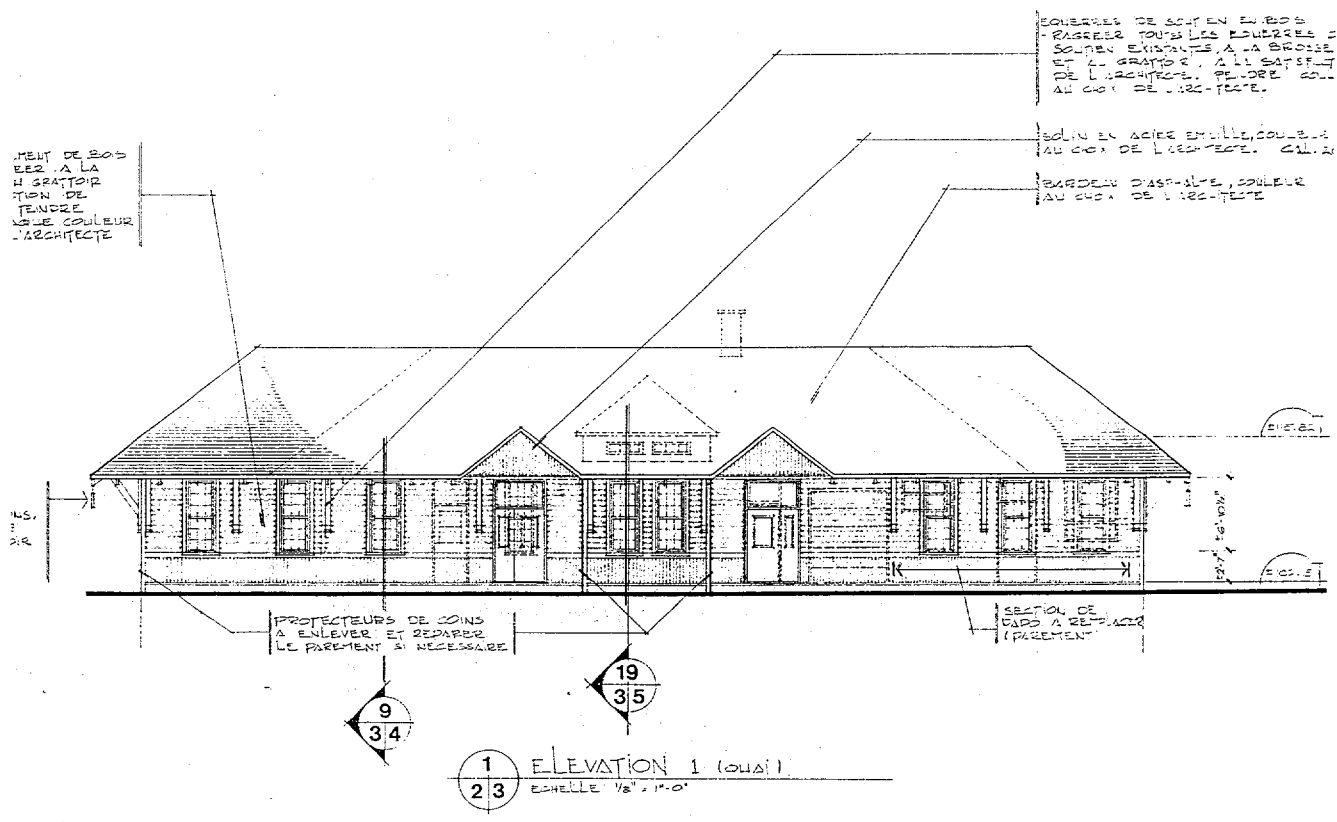


14 Vue de l'extrémité est de la gare. (Cliché Ethnotech inc., 1992.)



15 Vue de l'extrémité ouest de la gare. (Cliché Ethnotech inc., 1991.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, TROIS-PISTOLES, QUEBEC



16 Une élévation de la gare du côté de la voie qui indique entre autres, en pointillé, l'ancienne lucarne à enlever. (Via Rail, Montréal.)

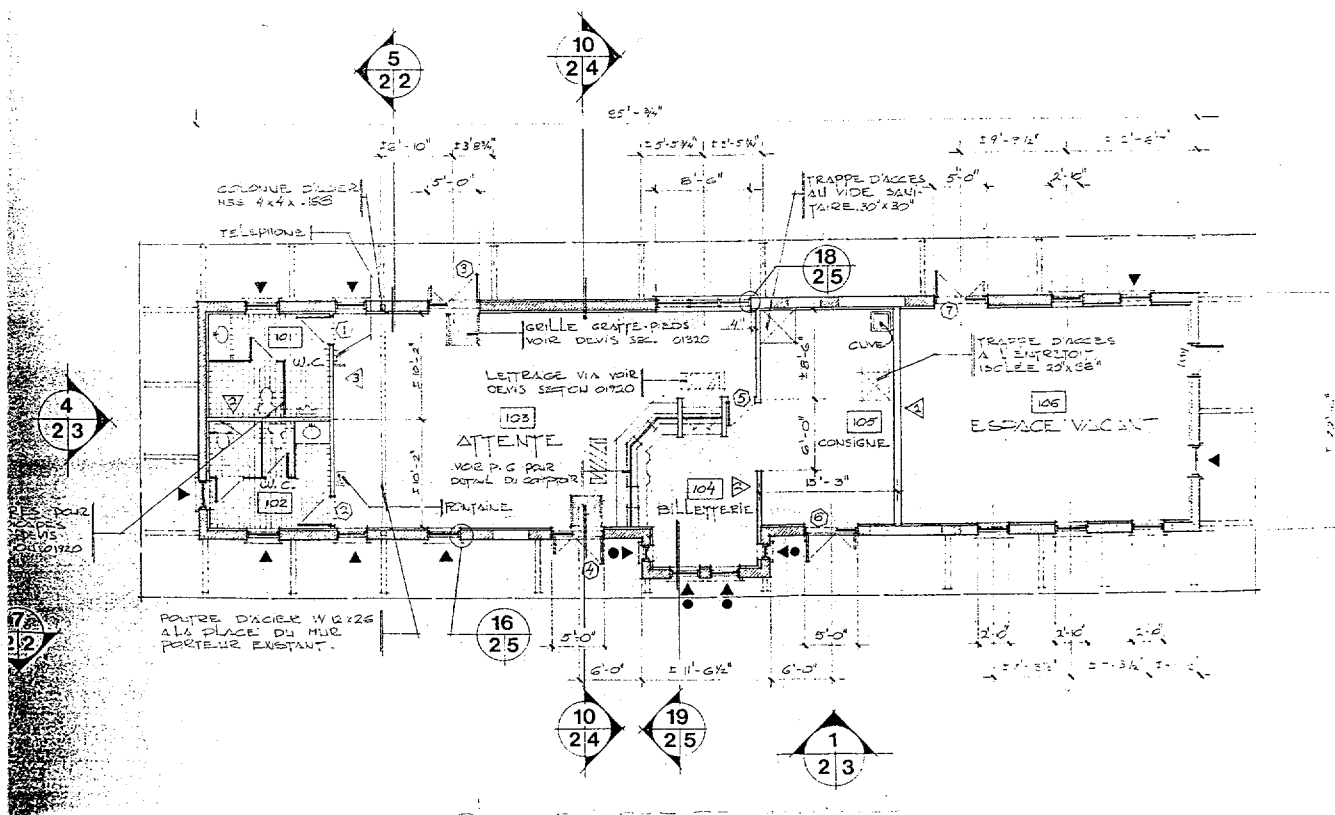


17 Une vue du petit pignon type ornant les gares de Via Rail. (Cliché Ethnotech inc., 1992.)



18 Une vue d'une porte d'entrée en métal. (Cliché Ethnotech inc., 1992.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, TROIS-PISTOLES, QUEBEC



19

Un plan au sol montre le nouvel aménagement intérieur et le cloisonnement. (Via Rail à Montréal.)



20 Vue de l'extrémité ouest de la salle d'attente de la gare. (Cliché Ethnotech inc., 1992.)

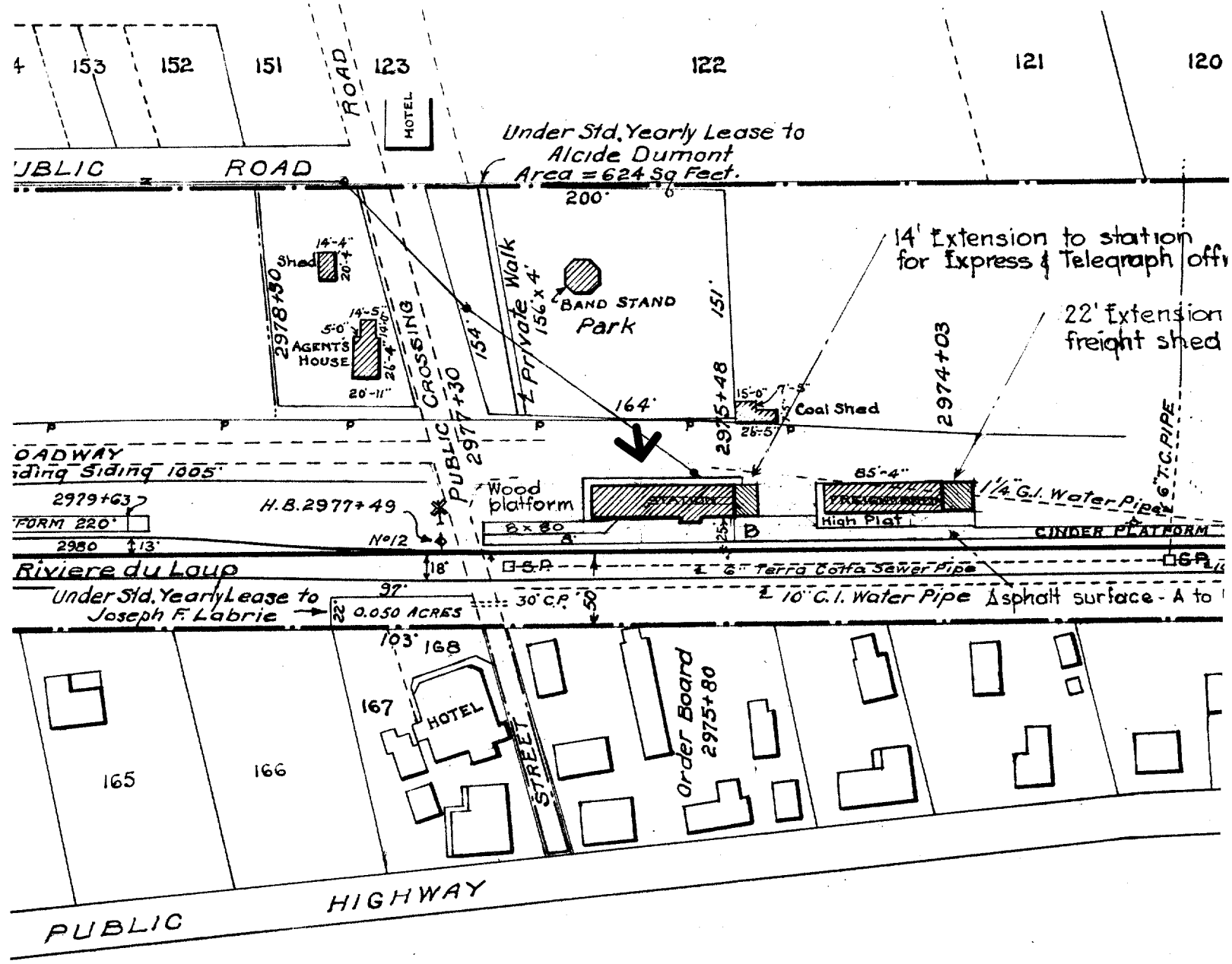


21 Vue de l'extrémité est de la salle d'attente de la gare. (Cliché Ethnotech inc., 1992.)



22 Une vue de Trois-Pistoles vers 1929. (ANQQ, Fonds E-21, N 47-26.)

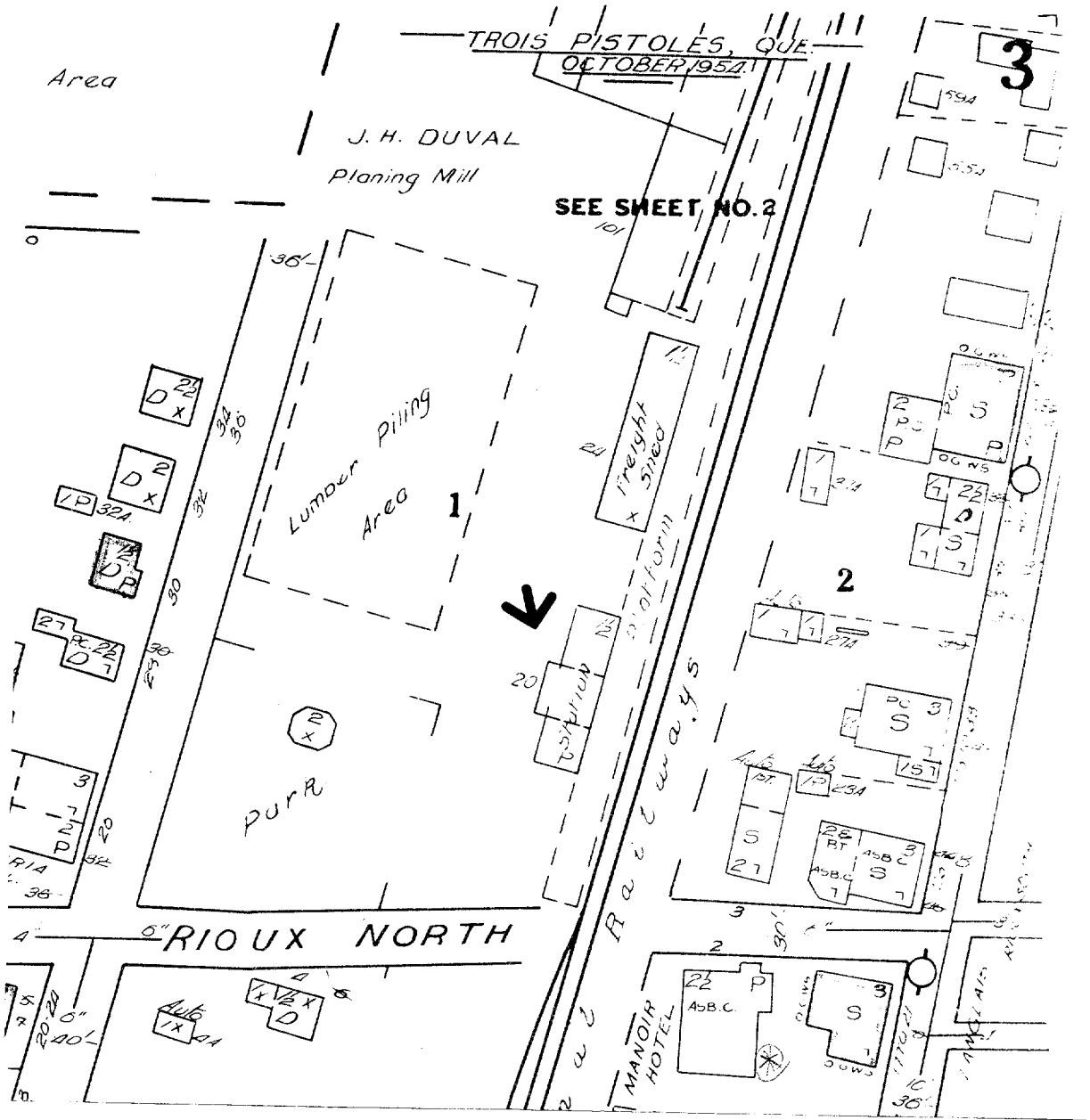
GARE DU CANADIEN NATIONAL, TROIS-PISTOLES, QUEBEC



23

Un plan d'implantation des installations du CN en 1945.
 (Service de l'ingénierie du Canadien National à
 Montréal.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, TROIS-PISTOLES, QUEBEC



24 Le site de la gare en 1954. (ANC, Atlas d'assurance incendie.)



25 Une vue générale du site de la gare en direction ouest.
(MAC, Nég. no C.89.379.32.)



26 Une vue rapprochée de la gare sur son site.
(MAC, Nég. no C.89.379.29.)