

COMMISSION DES LIEUX ET MONUMENTS HISTORIQUES DU CANADA

RAPPORT SUR LES GARES FERROVIAIRES

Titre: Gare du Canadien National
Causapscal, Québec

Source: Yves Laframboise et Louise Côté, Ethnotech inc.

RSR-165

INTRODUCTION

La gare de Causapscal (figures 1 et 2), aujourd'hui propriété du Canadien National (CN), est localisée à l'extrémité sud de l'agglomération, le long de la route 132, un peu en retrait du centre institutionnel. C'est à cet endroit que la voie traverse la rivière Matapédia (figures 3 et 4).

En remplacement d'une première station datant de 1875, point de départ de la formation de la localité, la gare actuelle est construite vers 1905-1915 par l'Intercolonial (I.C.R.). Etroitement liée à l'industrie du bois, elle est au centre du développement économique du village.

Passablement modifiée aujourd'hui, elle relevait d'un type architectural mixte où des espaces domestiques réservés au chef de gare et à sa famille côtoyaient des espaces publics. Son aspect actuel n'a plus rien en commun avec son état d'origine. Par contre, le site dans lequel elle prend place conserve son caractère pittoresque et naturel. La proximité de la rivière, le relief accentué, la présence de l'ancien pont du CN et la faible densité du bâti en sont les atouts.

HISTOIRE

Thème historique

Le chemin de fer qui va traverser Causapscal dans les années 1870 est une entreprise dictée par la politique canadienne naissante. La petite gare qu'on établit à la jonction des rivières Matapédia et Causapscal n'est qu'une des nombreuses stations de l'Intercolonial édifiées entre Rivière-du-Loup et Truro. Elle est remplacée vers 1905-1915 à l'époque où l'Intercolonial est en pleine expansion.

Pour entrer dans la Confédération canadienne, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick exigent qu'un chemin de fer les

relie au Canada central¹. Comme chacune des provinces a déjà un réseau ferroviaire partiel, il reste à unir Rivière-du-Loup et Truro, en Nouvelle-Écosse. Le choix de la route à suivre pose certains problèmes. Parmi les trois principaux tracés proposés, on s'arrête, après de longues discussions, sur la route du nord, celle qui longe le fleuve jusqu'à Sainte-Flavie puis emprunte la Matapédia vers les Maritimes² (figure 5). Ce choix s'impose pour des raisons à la fois militaires et commerciales: le chemin de fer projeté évite la proximité des frontières américaines et la construction d'un port dans la Baie des Chaleurs - ce qui ne sera jamais réalisé - permettrait l'ouverture d'un commerce direct avec la Grande-Bretagne³.

La construction de l'ensemble de l'I.C.R. est confiée à l'ingénieur Sandford Fleming. La section de Causapschal relève de la division "G" du district de Restigouche, placée sous la responsabilité directe de l'ingénieur W. G. Bellairs⁴. Le pont à construire à Causapschal ne présente pas de difficulté particulière. Les seuls problèmes que doit affronter l'I.C.R. dans ce secteur sont la lenteur du contracteur, S.P. Tuck. N'ayant pas terminé dans les délais prévus, il est relevé de ses fonctions et le travail est terminé par l'embauche de journaliers⁵. La voie ferrée est prête en 1875, date probable de la construction de la première gare.

Causapschal progresse rapidement comme la plupart des localités de la Matapédia que le chemin de fer a ouvertes à la colonisation. La modeste gare d'origine ne convient plus. Elle est remplacée vers 1905-1915 au moment même où l'Intercolonial entreprend une politique d'expansion. Celle-ci se traduit par la construction d'une série de nouvelles gares et par l'acquisition de lignes ferroviaires⁶. Bien sûr le contexte économique est favorable à de telles dépenses et l'Intercolonial est sous la direction d'un homme audacieux et ambitieux, le ministre des chemins de fer, Andrew Blair⁷.

L'I.C.R. est amalgamé au CN en 1923. Cinquante-cinq ans plus tard Via Rail prend le contrôle du service aux passagers et rénove la gare en 1985-1986. Aujourd'hui, la gare actuelle est un témoignage de la période d'expansion de l'Intercolonial du début du XX^e siècle.

Histoire de la collectivité

Causapschal est né du chemin de fer. Son évolution est due, en grande partie, à l'industrie du bois et à l'agriculture qui se sont appuyées toutes les deux sur la voie ferrée pour la mise en valeur de leur production.

En 1839, Causapschal est connu sous le nom des "Fourches" en raison de sa situation géographique, à la jonction des rivières Causapschal et Matapédia. Ce n'est alors qu'un des relais

établi le long du Chemin Kempt pour servir d'abri aux personnes voyageant sur cette route difficile⁸. Le gardien de ce poste et seul habitant des lieux est Jonathan Noble⁹.

Lors de la construction de l'I.C.R., dans les années 1870, "les familles augmentèrent considérablement [dans la Vallée de la Matapédia]"¹⁰. Il faut dire que ces travaux y ont attiré 4,000 ouvriers¹¹. Les registres de la paroisse ouvrent en 1870 bien que la localité soit desservie par les curés d'Amqui et de Saint-Moïse jusqu'en 1896¹². En 1880, il n'y a que quelques familles établies, dont celles des ouvriers de l'Intercolonial. Les premières structures locales sont mises en place: un bureau de poste, une école et une chapelle¹³.

Une quinzaine d'années plus tard, la paroisse de Causapscal est érigée civilement (1897)¹⁴. Elle compte quatre à cinq magasins et une fabrique de fromage. Cette partie de la vallée est particulièrement propice à la culture; le sol est fertile et le défrichement facile puisque de grands feux de forêt ont ravagé le secteur¹⁵. La population de 800 habitants (1899) est établie à peu de distance de la "modeste gare"¹⁶ car l'I.C.R. permet aux colons d'écouler leurs produits "dans des conditions exceptionnellement avantageuses"¹⁷. Tous les étés, Causapscal accueille aussi "un nombre toujours croissant de sportsmen" attirés par l'abondance de saumon que l'on trouve dans la rivière Matapédia¹⁸.

Dans les deux premières décennies du siècle, la population passe de 900 à 1,390 habitants¹⁹. Le petit village vit principalement de l'industrie du bois. La première compagnie forestière importante de la localité est la Chaleur Bay Mills des frères Champoux²⁰. Lorsqu'ils vendent leur compagnie à la Canadian International Paper (C.I.P.) en 1927, une autre compagnie de taille oeuvre dans la région, la "Lacroix Lumber". Celle-ci s'occupe exclusivement de coupe de bois qu'elle expédie vers le Nouveau-Brunswick. Elle emploie, dès 1927, 400 à 500 hommes dans les bois; elle achète tout ce dont elle a besoin chez les cultivateurs du village et elle loge ses ouvriers dans les quatre hôtels de Causapscal²¹. Son impact économique dans la localité est donc important.

L'agriculture est un complément économique intéressant et tout spécialement les industries qui en sont dérivées. La fromagerie des frères Valois exporte, par voie ferrée, une partie de sa production vers Montréal²². En 1918, une beurrerie ouvre ses portes pour une production totale, la première année, de 40,000 livres de beurre²³.

Le 11 janvier 1928, la municipalité du village de Causapscal se détache de celle de la paroisse. Le commerce du bois à papier est toujours la principale industrie²⁴. Le CN emploie alors

quatre cheminots, quatre employés, un commis à l'express et deux télégraphistes²⁵.

Dans les années trente le bois se fait plus rare. Ainsi la forêt ne commence plus qu'au cinquième rang²⁶. En 1937, une seule scierie fonctionne dans le village mais Causapscal reste un centre de recrutement pour les chantiers²⁷. Le chemin de fer est utilisé en grande partie pour importer des marchandises presque exclusivement destinées à ces chantiers: en 1936, 12 wagons de sucre, un de pommes, deux de pommes de terre, quatre de sel, quatre de mélasse et un d'épicerie diverse sont passés par la gare de Causapscal pour ces chantiers²⁸. En revanche, la localité exporte peu. La beurrerie produit 85,000 livres de beurre dont le quart est expédié à Québec tandis que la fromagerie envoie à Montréal 75% de sa production des 100,000 livres de fromage qu'elle fabrique²⁹. Le CN compte alors sept employés mais déjà "on affirme que cela coûte moins cher de faire venir les marchandises par camion que par chemin de fer"³⁰.

A la fin des années soixante, plusieurs entreprises ferment leur porte pour s'établir à Amqui. L'usine de préparation de bois, mise sur pied par la C.I.P. en 1966, accorde un répit à la population. L'industrie touristique tente elle aussi d'assurer la survie de la localité car la pêche sportive reste un élément saisonnier mais significatif de l'économie locale. La population diminue en raison du manque de travail³¹.

La gare de Causapscal est étroitement liée à l'activité économique de la région. Elle reste surtout associée à la période de relative prospérité de la localité dans les premières décennies du XX^e siècle.

ARCHITECTURE

Conception architecturale/Qualité esthétique

Au travers des décennies, les changements de propriétaires et, quelquefois, de simples modifications au niveau des besoins d'utilisation d'une gare par une compagnie ont communément eu sur ces édifices des effets néfastes. En effet, si elles sont trop nombreuses et si elles amputent un bâtiment d'un ou de plusieurs de ses traits distinctifs, ces transformations portent atteinte à l'identité propre de la gare ou au modèle-type dont elle relève. Il en est ainsi de la gare de Causapcal qui présentait autrefois une apparence fort différente de celle d'aujourd'hui. Un allongement par le CN et des modifications apportées par Via Rail ont altéré radicalement son état initial.

Au moment de sa construction au début du XX^e siècle par l'Intercolonial³², la gare remplace un premier édifice dont l'allure générale la rapprochait d'une petite maison de colonisation (figure 6). La nouvelle gare (figure 7) relevait probablement d'un plan standard mais nous n'avons pas pu le retracer. Ce plan était tout nouveau à l'époque et inaugurerait des changements que d'autres compagnies s'empresseraient d'adopter. D'ailleurs, la conception architecturale d'ensemble de la gare se rapprochait beaucoup du plan d'une autre compagnie, le standard numéro 10 du Canadien Pacifique. Elaboré en 1915, celui-ci faisait aussi partie d'une nouvelle génération de modèles d'édifices conçus par cette compagnie au début du siècle afin de moderniser son stock immobilier (figures 8 et 9).

A l'origine, la gare de Causapscal est conçue comme un grand rectangle allongé avec en son centre une sorte de corps de bâtiment rectangulaire qui fait complètement saillie par rapport à la façade arrière mais, sur la façade avant, ne ressort qu'au niveau du bureau du chef de gare. Ce corps émerge du toit et dépasse le faite principal. Coiffé d'un toit à croupes, il se distingue particulièrement par sa grande lucarne à croupe percée de fenêtres (figures 7 et 9).

Des fenêtres à guillotine simples, jumelées ou associées à une porte, percent les élévations ici et là sans souci de stricte symétrie. L'harmonie d'ensemble est obtenue par le caractère uniforme des éléments architecturaux et par un arrangement judicieux des ouvertures les unes par rapport aux autres. Comme dans toutes les gares de la compagnie, la partie inférieure des murs utilise la planche embouvetée verticale alors que la partie supérieure se distingue par une planche embouvetée disposée horizontalement. Des consoles supportent l'avant-toit (figure 9).

En 1927, dans le cadre d'une réorganisation de l'intérieur de la gare, le CN envisage de la modifier, soit en conservant intact le carré initial (figure 10), soit en ajoutant une allonge placée du côté est (figure 11). Nous ne savons pas quelle option est choisie mais en 1953, à l'occasion d'un autre projet d'allongement de la gare, l'édifice présente alors des ajouts à chacune de ses extrémités, celui du côté ouest étant le plus important puisque long d'une vingtaine de pieds (figure 12).

Comme si ces transformations n'étaient pas suffisantes, Via Rail fait disparaître vers 1986 les traces du corps de bâtiment à deux étages qui émergeait du toit principal de la gare. La compagnie ne conserve même pas les quatre murs de la bâtisse mais démolit toute la partie est de la gare sur une distance de près de 36 pieds, soit l'allonge retrouvée en 1953 de même qu'une partie du bâtiment original de la gare construite vers 1905-1915. Elle change des ouvertures et en relocalise

d'autres, afin de conserver au bâtiment un peu de son aspect d'origine au niveau du rez-de-chaussée. Elle ajoute l'habituel pignon décoratif au-dessus des portes d'entrée (figures 13 et 14).

La gare actuelle, résultat de ces interventions successives, ne conserve donc presque rien de son architecture originale. Des modifications majeures à son plan et à son élévation, un arrangement nouveau de ses ouvertures et des ajouts récents en font une sorte de grand rectangle allongé où plus rien ne le rattache au concept architectural initial (figures 15 à 18).

Qualité sur le plan fonctionnel/technique

Nous avons examiné dans la partie précédente de notre rapport la nature et l'impact des modifications importantes apportées à l'aspect extérieur de la gare. Elles sont le reflet de changements importants survenus à l'organisation de l'espace intérieur. On ne se surprendra donc pas de constater que l'intérieur, à l'image de l'architecture extérieure de la gare, n'a plus rien à voir avec son état original.

Quand la gare est construite par l'Intercolonial au début du XX^e siècle, c'est un modèle de gare combinée qu'on choisit d'implanter à Causapscal (figure 9). Comme à Amqui, on localise la cuisine et la salle à dîner au rez-de-chaussée mais on y aménage de plus un grand salon et deux chambres à coucher. Tous ces espaces privés cohabitent avec les espaces publics liés à l'exploitation de la station, la surface totale d'occupation de ces derniers étant inférieure à celle des espaces privés, fait rare dans ces bâtiments. A l'étage, on aménage quatre autres chambres à coucher avec un escalier central prenant origine au rez-de-chaussée, entre la cuisine et la salle à dîner. En fait, seul le bureau du chef de gare et deux salles d'attente, tous situés en façade, sont à la disposition du public.

Dès 1928, le Canadien National éprouva le besoin de modifier le plan d'aménagement intérieur. Deux propositions très différentes furent mises de l'avant. Dans une première option, les architectes conservaient les dimensions de la gare, remplaçaient les deux chambres à coucher par une salle des bagages et ajoutaient à la salle d'attente générale l'espace récupéré du salon (figure 10). Dans une seconde option (figure 11), ils ne faisaient qu'allonger la gare du côté est pour en faire une salle d'expédition ("baggage and express room"). Nous ignorons laquelle de ces deux options fut choisie mais en 1953 (figure 12), un nouveau projet d'extension indique un allongement de la gare du côté est. Les cloisons anciennes disparaissent en bonne partie. D'est en ouest, quatre grandes pièces se succèdent: une salle d'expédition, une salle d'attente pour dames, un bureau et une salle d'attente générale.

Les rénovations de Via Rail vers 1986 achèvent de modifier l'apparence intérieure de la gare (figures 13 et 14). Amputée de son extrémité est, elle perd sa salle d'attente générale. Les autres espaces, soit la salle d'attente (figures 19 et 20), les salles de toilette, une pièce d'entreposage (figure 21) et le bureau du chef de gare (figure 22), sont rénovés selon la méthode habituelle: planchers de linoléum, murs et plafonds de gypse. Seuls subsistent les chambranles des ouvertures de même que des vestiges de ce qui apparaît avoir été un plafond à caissons à l'exemple de celui retrouvé dans la gare de Sayabec. Notons aussi les habituels bancs en bois retrouvés dans toutes ces stations du CN.

L'intérieur de la gare, en proie à trois tourmentes successives, n'aura donc à peu près rien conservé ni de son cloisonnement intérieur original, ni de ses matériaux ni de son décor architectural.

ENVIRONNEMENT

Lien avec d'autres structures

La gare de Causapscal est située dans un très beau site (figure 23), le long d'un méandre de la rivière Matapédia, très près du pont ferroviaire (figure 24), et au pied d'une colline. L'ensemble est localisé au sud, à proximité de la route 132, à l'écart de la partie institutionnelle du village.

Une photo du site au tournant du siècle (figure 6) nous indique la présence d'un château d'eau, entre la gare et le pont, de même que l'existence d'un petit hameau formé de maisons de colonisation et de quelques bâtiments secondaires. On voit bien à cette époque le caractère isolé de ce regroupement par rapport au noyau du village, et cela au moins jusque dans les années trente (figure 25).

Au sud de la station, on remarque aussi à partir d'une autre photographie prise au début du siècle la présence d'un gros entrepôt de forme rectangulaire recouvert de planche, avec toit à deux versants (figure 26). Cette structure disparaît vraisemblablement dans les années 60. Le château d'eau (figure 27), lui aussi revêtu d'un recouvrement de bois, est détruit vers les années 50.

Aujourd'hui ne subsistent sur le site (figure 28) que la gare, le pont ainsi que trois petits hangars situés à l'écart. Propriétés du CN, ces édifices de construction récente présentent un intérêt architectural très faible.

Lien avec la collectivité

Puisque la gare de Causapschal est actuellement utilisée par le CN, la municipalité n'a mis de l'avant aucun projet de recyclage. Pour la même raison, la population n'a pas senti de menace précise à l'endroit de cet édifice et comme il n'y a aucune société historique dans la localité, aucun groupe de pression ne s'est encore manifesté.

Elle demeure malgré tout l'un des plus anciens bâtiments d'une localité dont la santé économique est vacillante. Sa situation à proximité d'un centre d'interprétation de la pêche sportive au tournant du siècle en fait un élément potentiel à intégrer au réseau actuel de mise en valeur de la région.

Notes

- 1 W. T. Easterbrook, H.G.J. Aitken, Canadian Economic History (Toronto, MacMillan Company, 1965), p. 410.
- 2 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.
- 3 G. P. de T. Glazebrook, A History of Transportation in Canada (Ottawa, McClelland and Stewart, 1964), pp. 17-18.
- 4 S. Fleming, op. cit., pp. 158-159.
- 5 Ibid., p. 159.
- 6 David McConnell, "The Stations on the Intercolonial Railway, 1867-1914 (historical report)" Inventory of Railway Station Buildings in Canada, (Ottawa, Historic Sites and Monuments Board of Canada, 1974), p. 2C.7.
- 7 Ibid.
- 8 Jules Bélanger et al., Histoire de la Gaspésie (Montréal, Boréal Express, 1981), p. 159.
- 9 Lambert Closse (pseud.), Un site enchanteur de la Vallée de la Matapédia Causapschal (Rimouski, s. éd., 1928), p. 10.
- 10 Ibid., p. 17.

- 11 Ibid., p. 12.
- 12 Hormisdas Magnan, Dictionnaire historique et géographique des paroisses, missions et municipalités de la province de Québec (Arthabaska, L'Imprimerie d'Arthabaska, 1925), p. 453.
- 13 L. Closse, op. cit., pp. 21-24.
- 14 Ministère des Affaires culturelles (ci-après MAC), Macro-Inventaire. Rapport historique du Comté de Matapédia (Québec, MAC, 1977), p. 11.
- 15 Arthur Buies, La Vallée de la Matapédia. Ouvrage historique et descriptif (Québec, Léger Brousseau, 1895), p. 16.
- 16 Eugène Rouillard, La colonisation dans les comtés de Témiscouata, Rimouski, Matane, Bonaventure, Gaspé ([Québec], Commission de la Colonisation et des Mines, 1899), pp. 62-64.
- 17 Ibid., p. 64.
- 18 A. Buies, op. cit., p. 17.
- 19 MAC, op. cit., p. 12.
- 20 Jacynthe Ferland, L'historique de Causapscal (Rimouski, Collège de Rimouski, 1978), pp. 19-20.
- 21 Ibid., p. 22.
- 22 Ibid., p. 28.
- 23 Ibid., p. 29.
- 24 L. Closse, op. cit., pp. 143-144.
- 25 Ibid., pp. 174-175.
- 26 Raoul Blanchard, L'Est du Canada français "Province de Québec", Tome premier (Montréal, Beauchemin, 1935), p. 214.
- 27 Ministère des Affaires municipales, de l'Industrie et du Commerce, Inventaire des ressources naturelles et industrielles 1937 (Québec, MAMIC, 1937), p. 100.
- 28 Ibid., p. 99.

29 Ibid., p. 99.

30 Ibid., p. 100.

31 J. Ferland, op. cit., p. 39.

32 Nous n'avons trouvé aucune source permettant d'affirmer avec certitude la date de construction de la gare. On peut cependant la situer vers 1905-1915, à partir d'indices reliés à son architecture même et au fait que la gare précédente était encore en place vers 1900-1905. Nous tenons aussi compte du fait que les autres gares situées sur cette même division ont été changées à cette époque.

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAUSAPSCAL, QUÉBEC

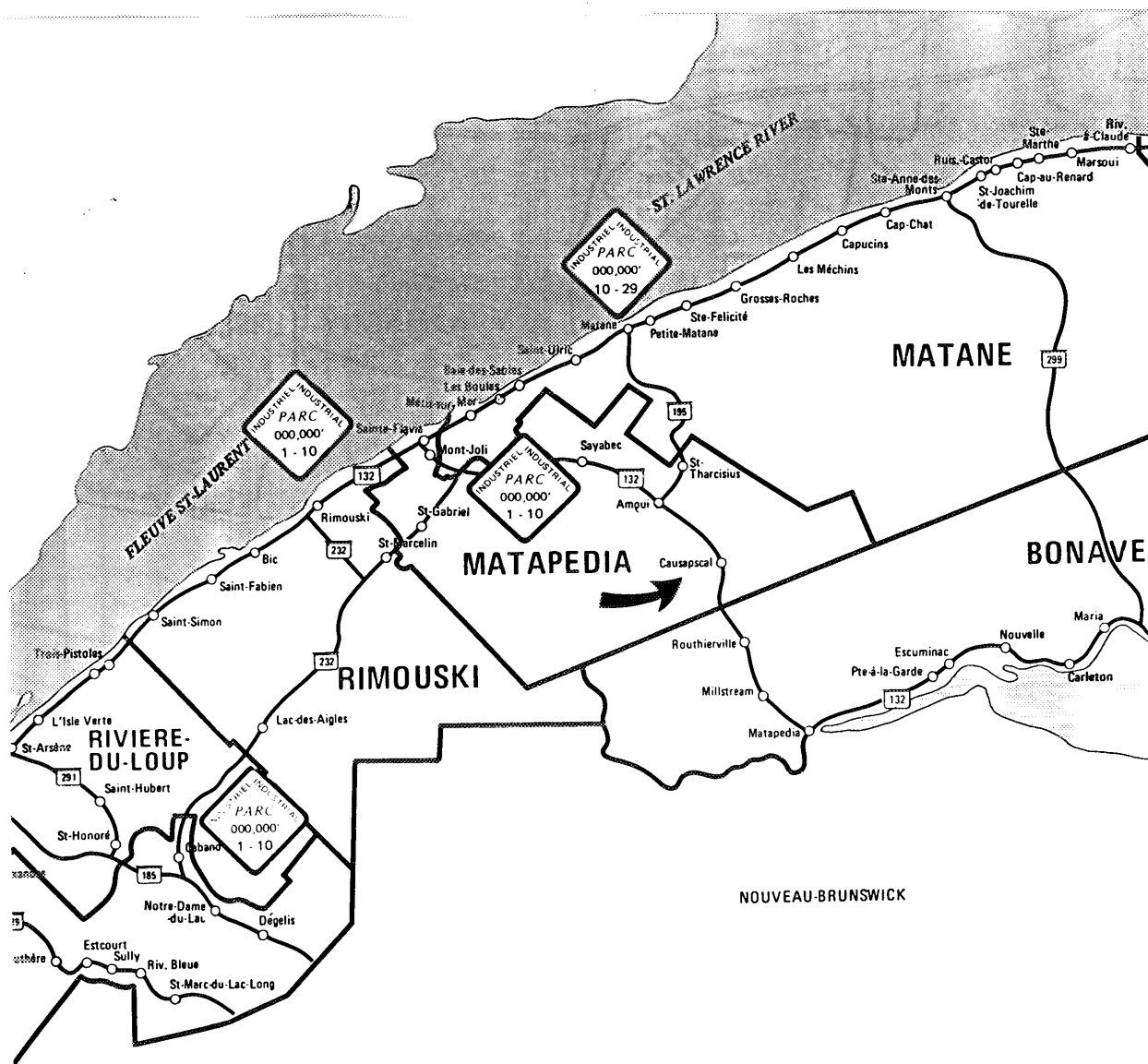


1 Gare du Canadien National, Causapscal, Québec, construite vers 1905-1915. Vue avant de la gare en 1992. (Cliché Ethnotech inc., 1992.)



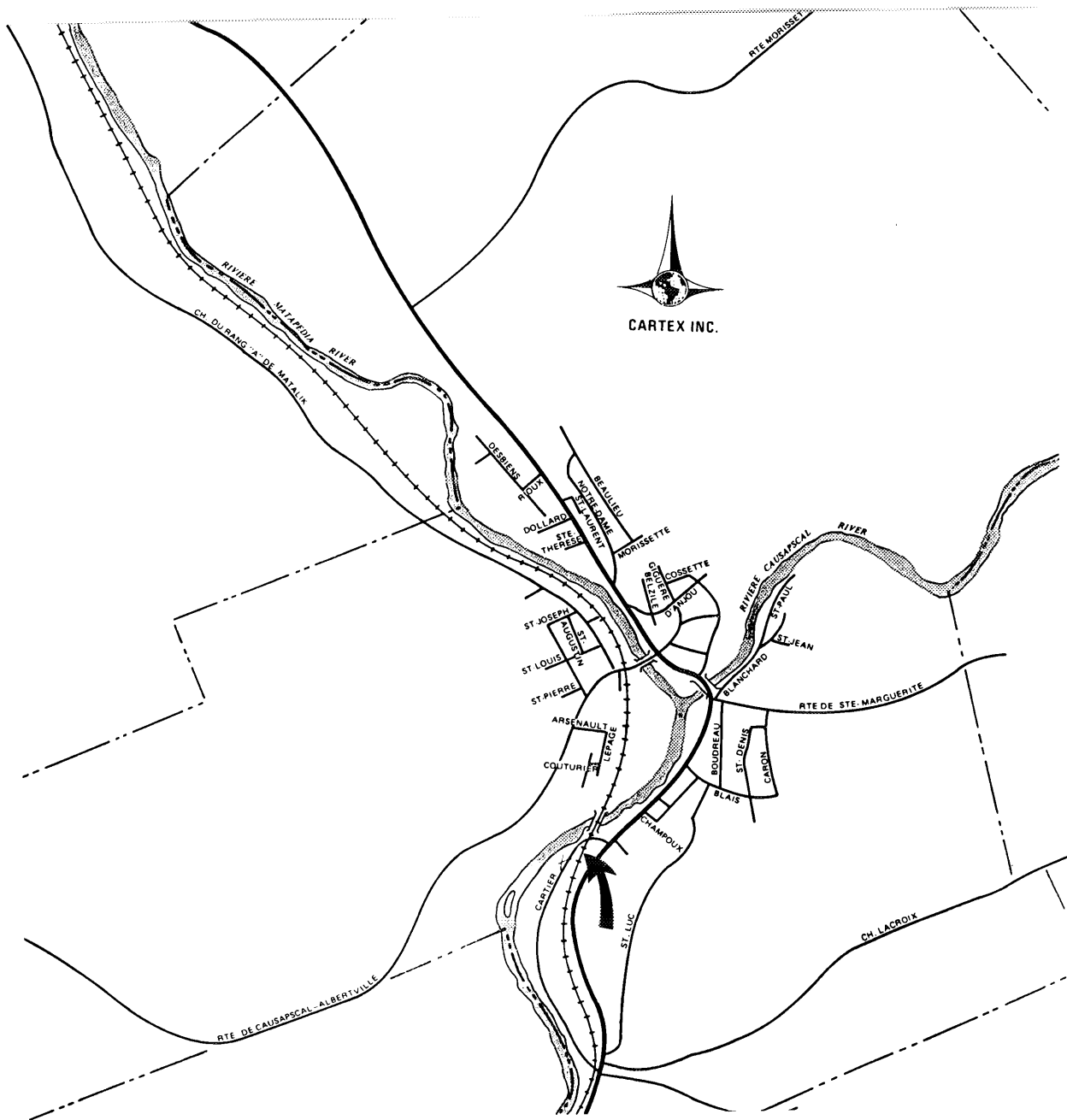
2 Vue arrière de la gare en 1992. (Cliché Ethnotech inc., 1992.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAUSAPSCAL, QUEBEC



3 Localisation de Causapsal. (Cartex inc.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAUSAPSCAL, QUEBEC



4 Localisation de la gare. (Cartex inc.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAUSAPSCAL, QUEBEC



6 Causapscal vers 1900-1905. (Collection privée.)

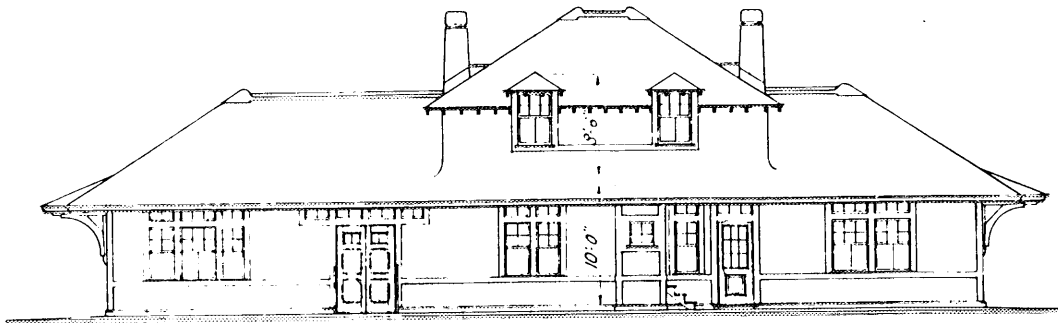
GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAUSAPSCAL, QUEBEC



7

La gare vers 1925. (Collection privée.)

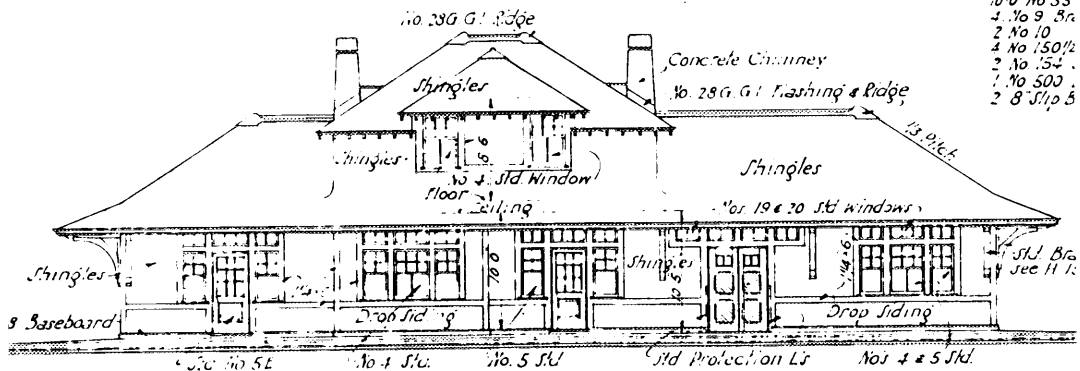
GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAUSAPSCAL, QUEBEC



BACK ELEVATION

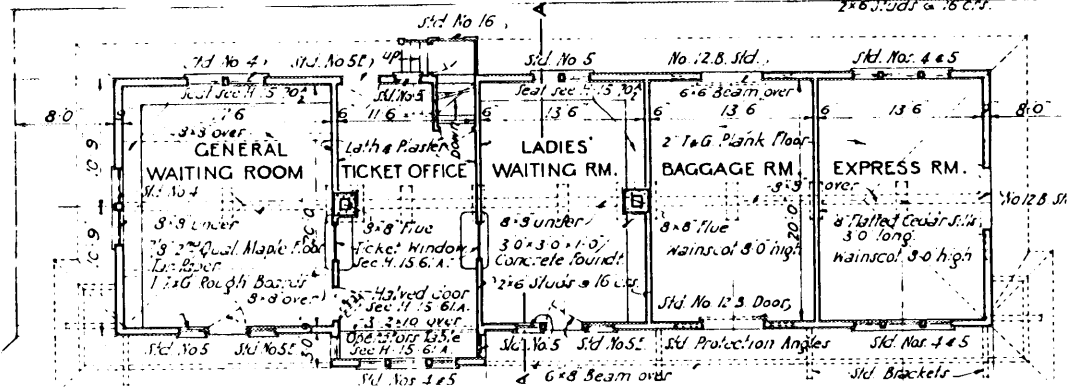
EQUIPMENT

SLII	
10'-0"	No 33
4	No 9 Br.
2	No 10
4	No 150 1/2
2	No 154
1	No 500
2	8 Slip 5



TRACK ELEVATION

Note: All outside walls compo.
Drop siding & shingles
1/2" Paper
1" G. Rough Boards
2x6 Studs @ 16 c.s.



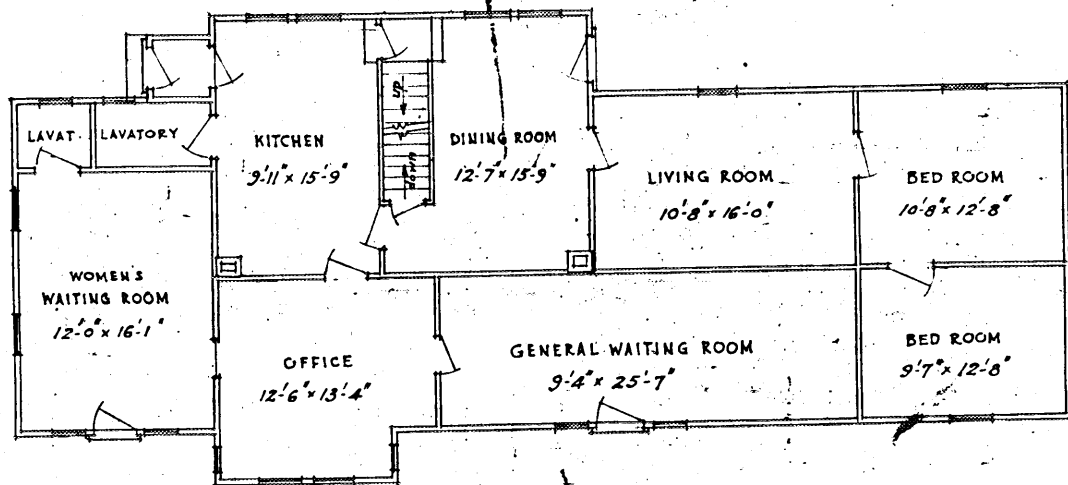
8

Le plan standard numéro 10 du Canadien Pacifique.
(Archives du CP, Montréal.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAUSAPSCAL, QUEBEC



TRACK ELEVATION



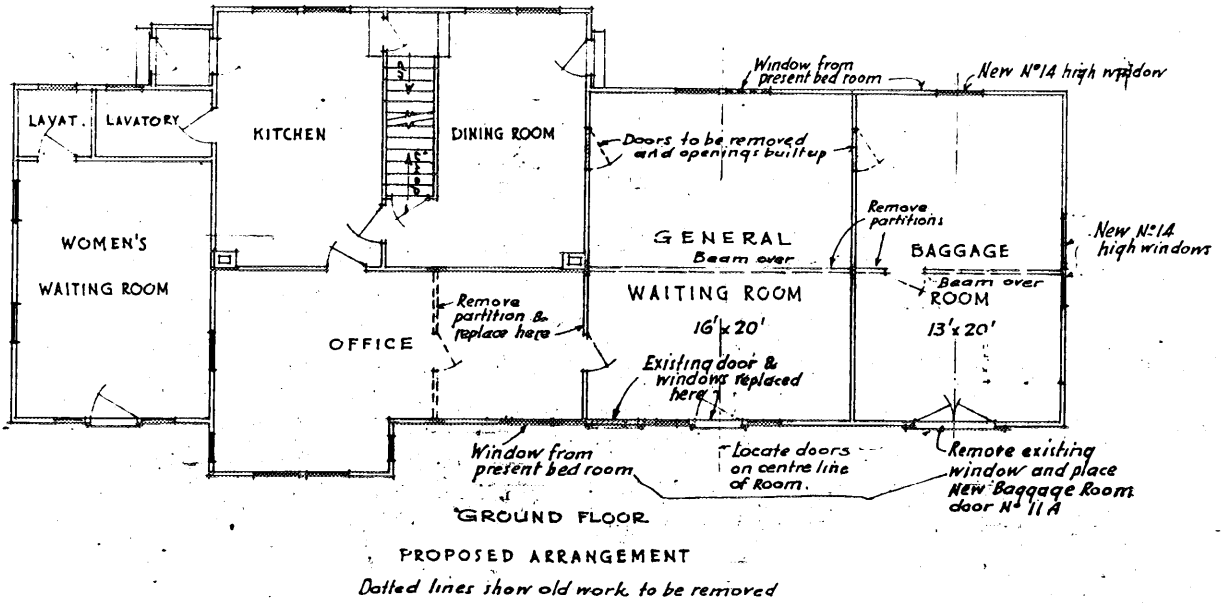
GROUND FLOOR

PRESENT ARRANGEMENT

9

Une élévation de la gare et un plan au sol effectués en 1927 par le CN montrent l'aspect de la gare quelques années après sa construction. (Service d'ingénierie du Canadien National, Montréal.)

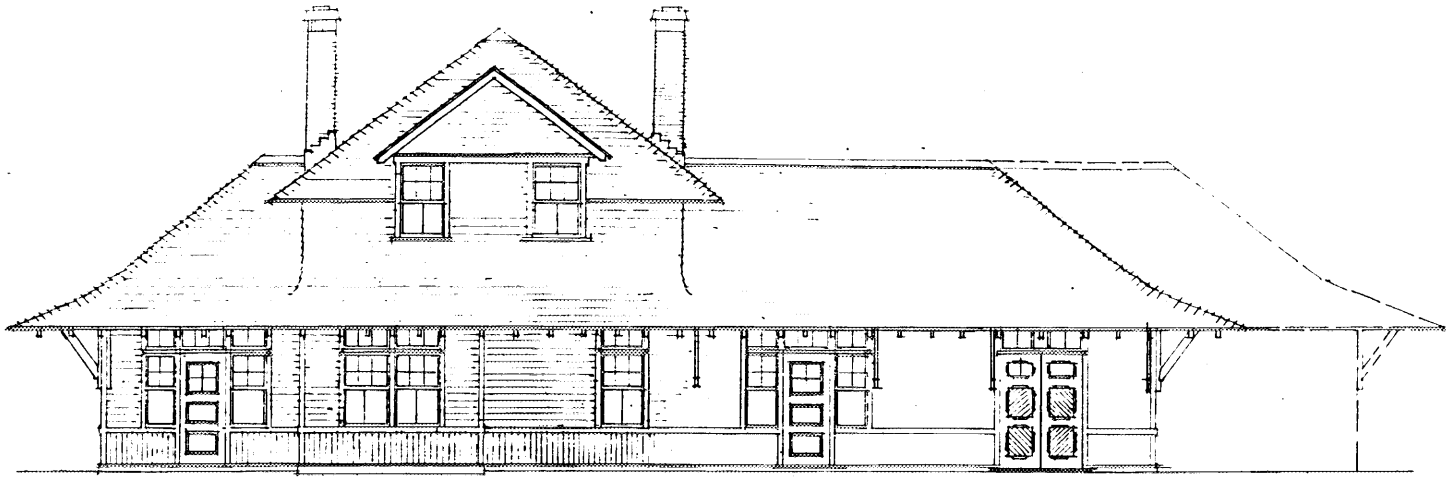
GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAUSAPSCAL, QUEBEC



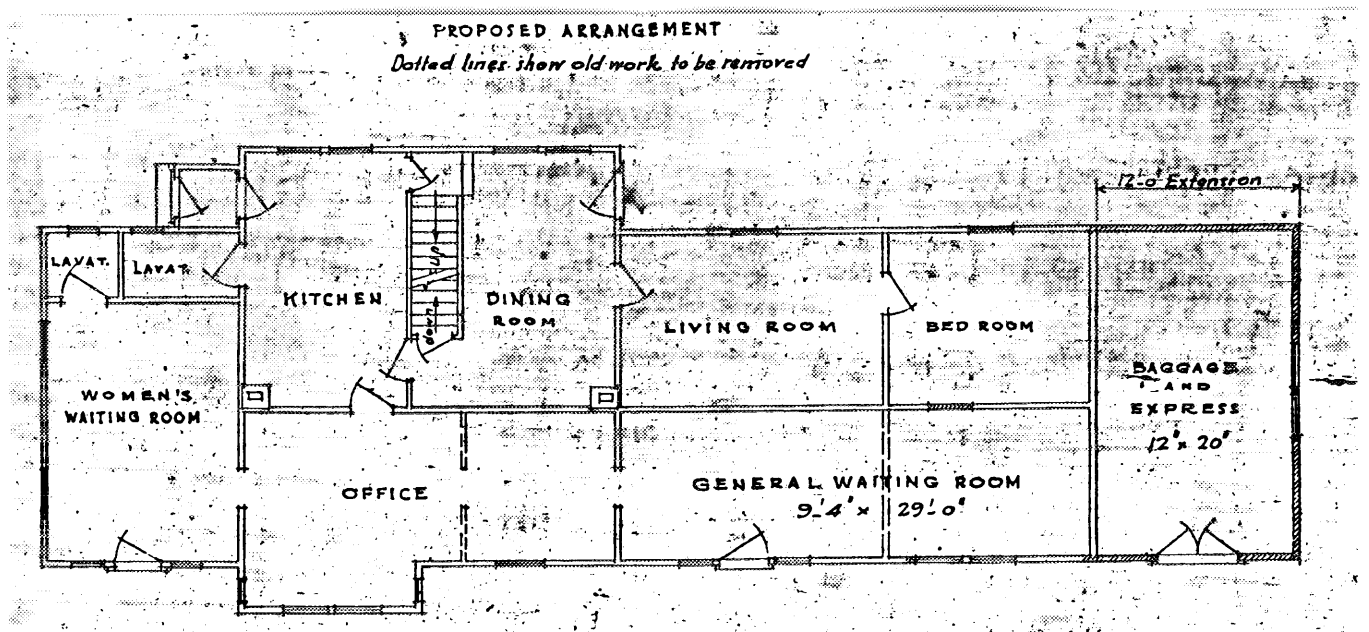
10

Un plan au sol de la gare effectué en 1927 par le CN montre une possible réorganisation de l'intérieur sans changement au plan. (Service d'ingénierie du Canadien National, Montréal.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAUSAPSCAL, QUEBEC

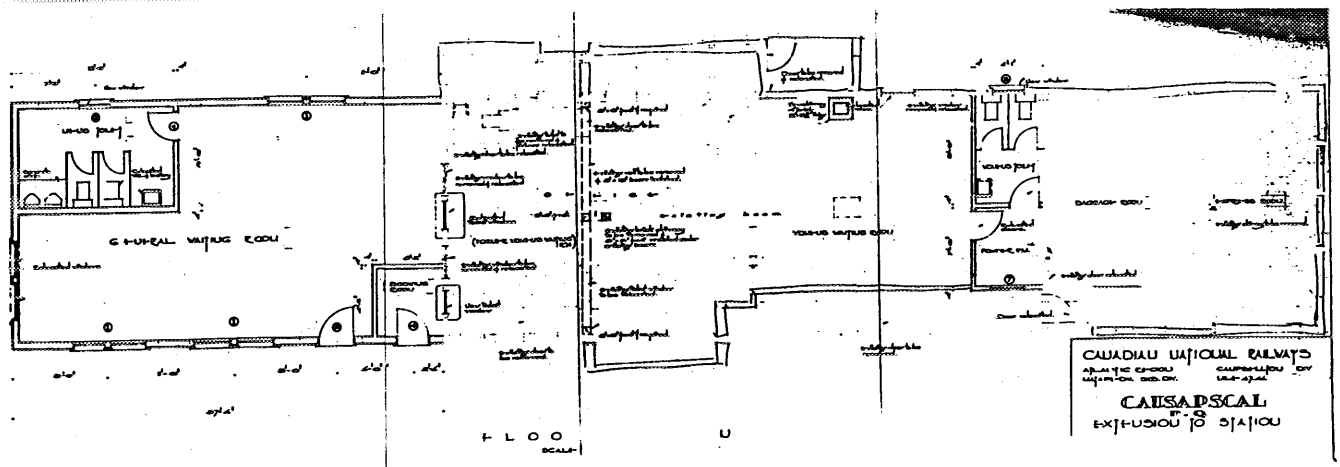


TRACK ELEVATION



- 11 Une élévation de la gare et un plan effectués en 1927 par le CN montrent les conséquences d'un allongement à l'une des extrémités. (Service d'ingénierie du Canadien National, Montréal.)

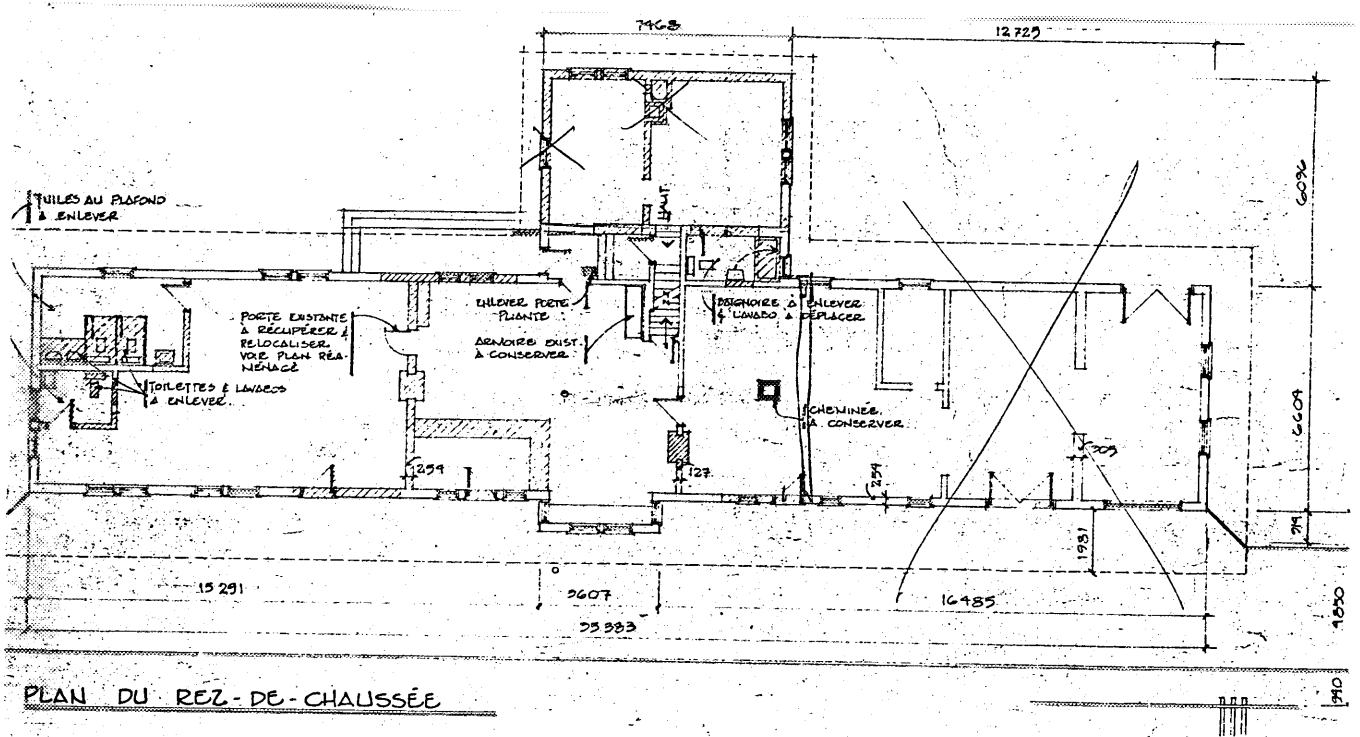
GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAUSAPSCAL, QUEBEC



12

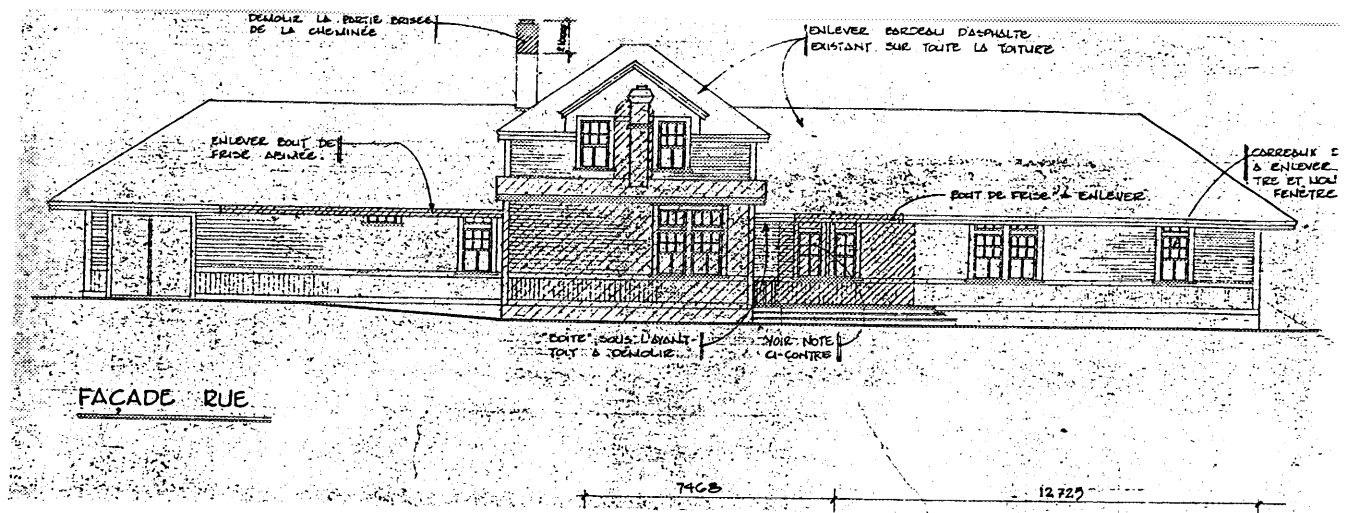
Un plan de la gare effectué en 1953 par le CN montre que les deux extrémités de la gare ont été allongées. (Service d'ingénierie du Canadien National, Montréal.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAUSAPSCAL, QUEBEC



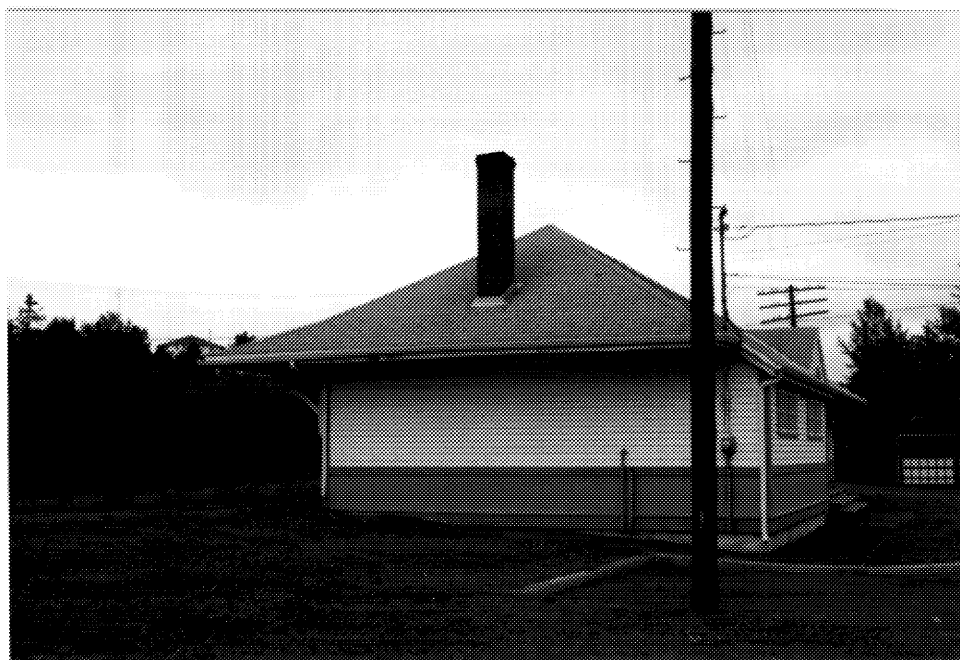
13 Une élévation de la gare effectuée vers 1986 par Via Rail montre en lignes obliques les parties de la gare à retrancher. (Via Rail, Montréal.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAUSAPSCAL, QUEBEC



- 14 Une élévation de la gare effectuée vers 1986 par Via Rail montre les modifications à apporter à la gare. (Via Rail, Montréal.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAUSAPSCAL, QUEBEC



15 Vue de l'extrémité sud de la gare. (Cliché Ethnotech inc., 1992.)



16 Vue de l'extrémité nord de la gare. (Cliché Ethnotech inc., 1992.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAUSAPSCAL, QUEBEC



17 Cette entrée arrière de la gare de même que la projection qui se trouve à sa gauche sont le résultat d'interventions récentes. (Cliché Ethnotech inc., 1992.)

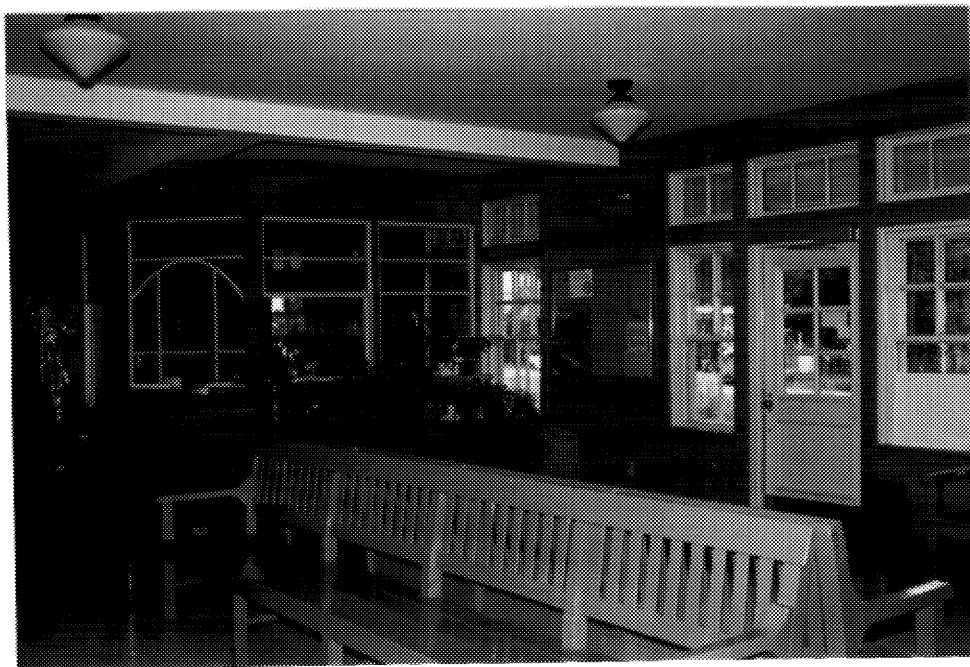


18 Cette saillie du bureau du chef de gare au niveau du rez-de-chaussée constitue l'un des rares éléments d'origine conservés sans altération. (Cliché Ethnotech inc., 1992.)

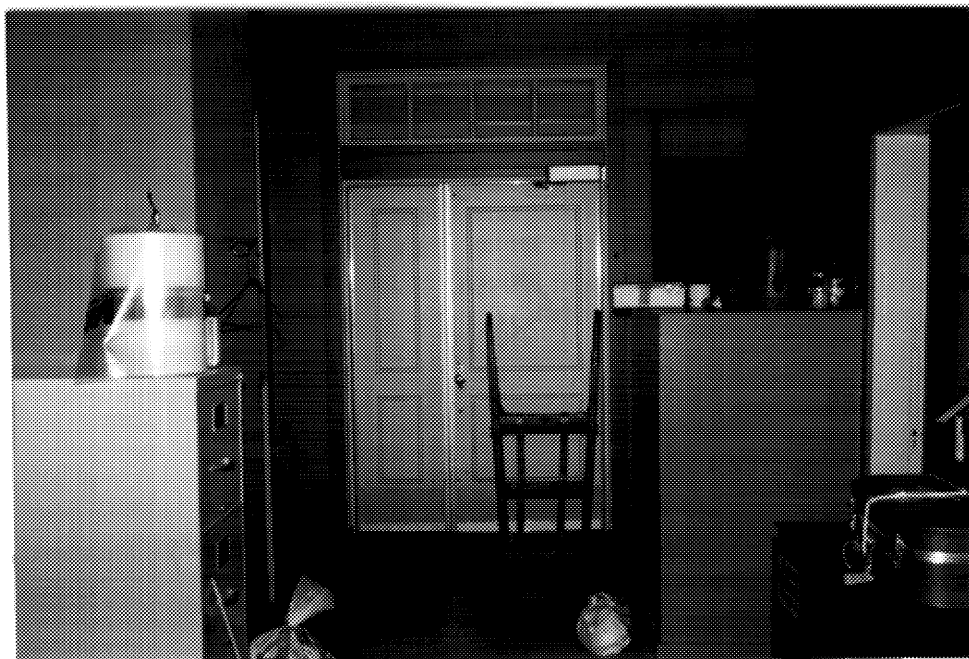
GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAUSAPSCAL, QUEBEC



19 Vue de l'extrémité nord de la salle d'attente. (Cliché Ethnotech inc., 1992.)



20 Vue de l'extrémité sud de la gare. (Cliché Ethnotech inc., 1992.)



21 Vue d'une petite pièce de rangement. (Cliché Ethnotech inc., 1992.)



22 Une vue en direction est du bureau du chef de gare. (Cliché Ethnotech inc., 1992.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAUSAPSCAL, QUEBEC

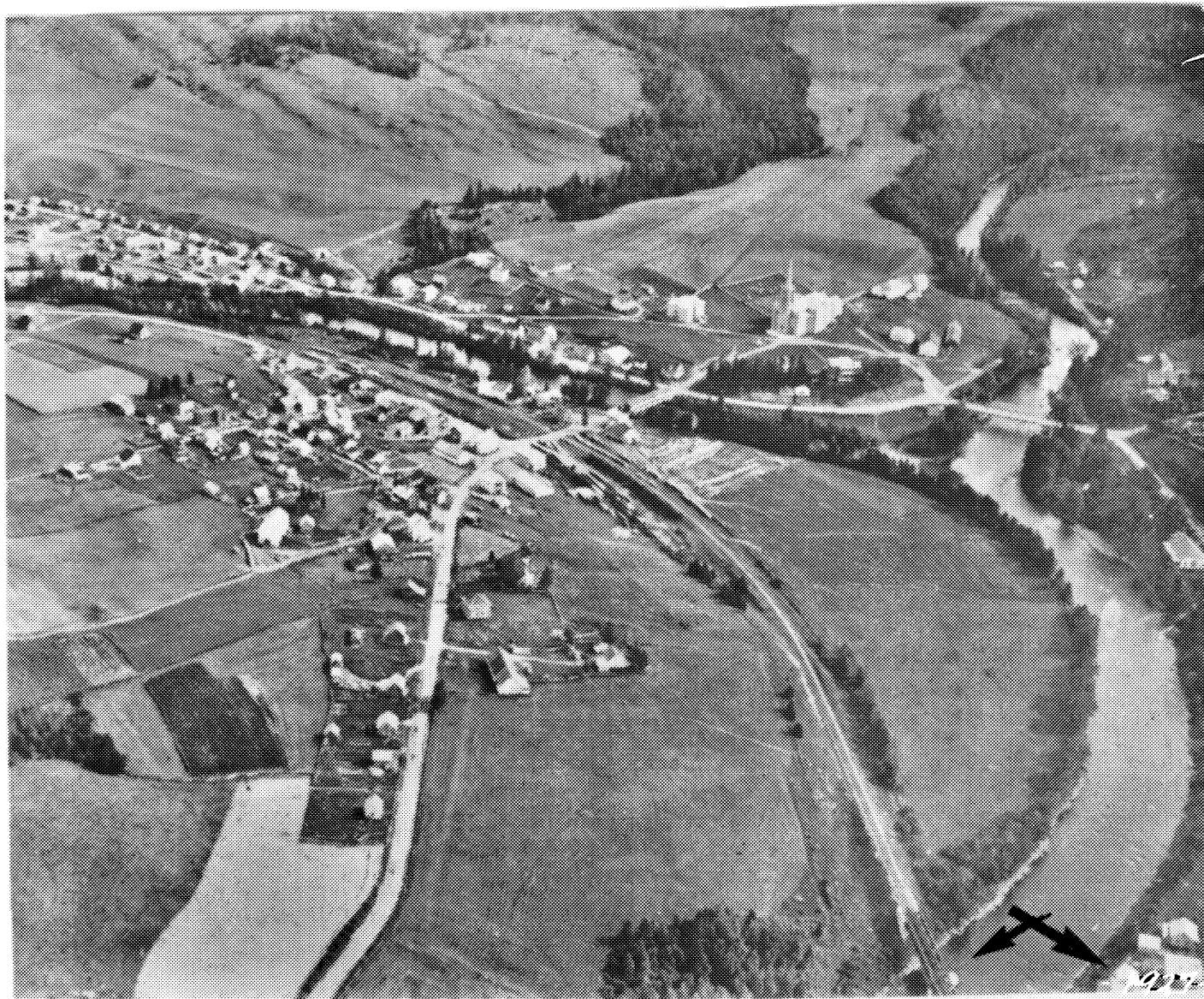


23 Vue en direction est du site de la gare. (Cliché Ethnotech inc., 1992.)



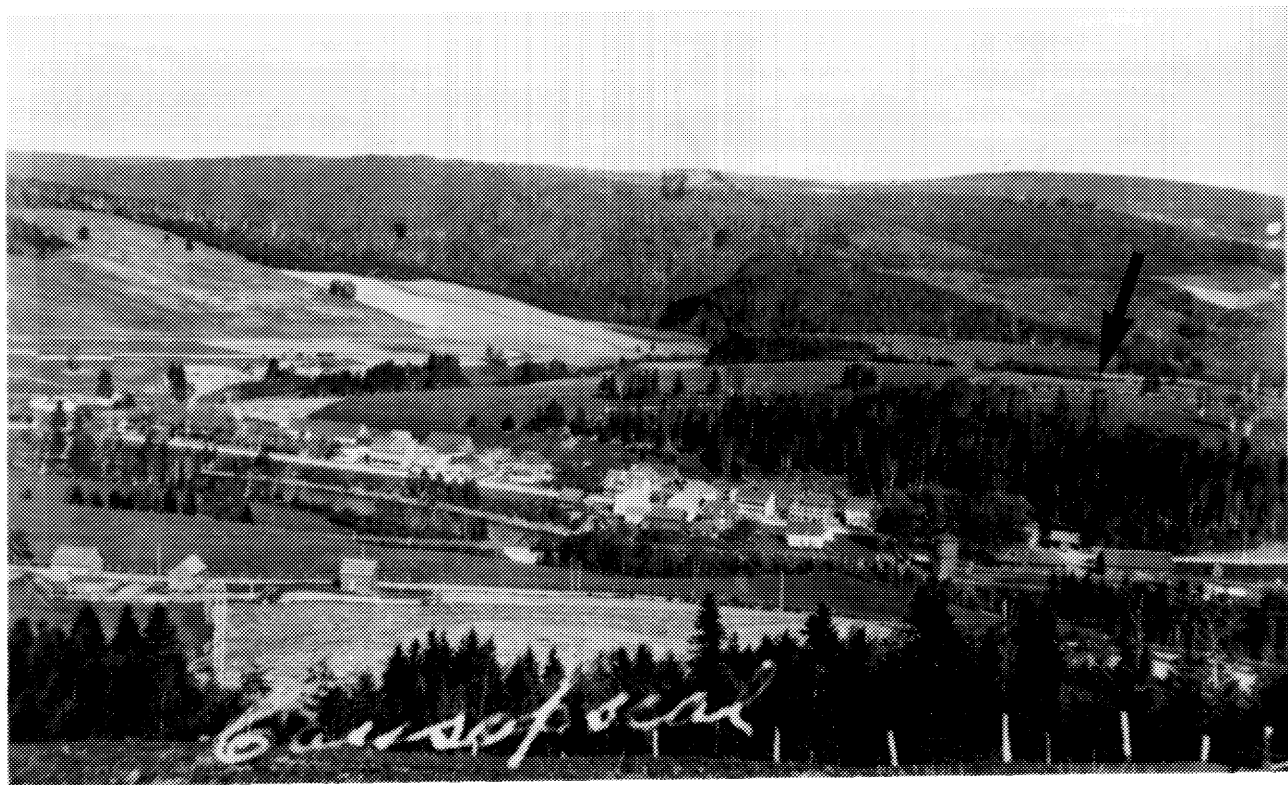
24 Vue du pont situé du côté nord de la gare. (Cliché Ethnotech inc., 1992.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAUSAPSCAL, QUEBEC



25 Cette vue générale de Causapscal vers 1930 montre le pont qui enjambe la Matapédia de même qu'une partie du petit hameau qui jouxte la gare. (ANQQ, Fonds E-21.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAUSAPSCAL, QUEBEC



26

Une vue du site prise vers 1930 montre le château d'eau, la gare et un grand hangar. (ANQQ, P547 / CPV-89/8.)



27

Prise en 1948, cette photographie montre le château d'eau. (Affaires publiques du Canadien National, Montréal.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAUSAPSCAL, QUEBEC



28

Une vue générale du site de la gare en direction sud.
(MAC, Nég. no C.89.354.15.)