

COMMISSION DES LIEUX ET MONUMENTS HISTORIQUES DU CANADA

RAPPORT SUR LES GARES FERROVIAIRES

Titre: Gare du Canadien National  
Saint-Marc-des-Carières, Québec

Source: Yves Laframboise et Louise Côté, Ethnotech inc.

## RSR-184

---

### INTRODUCTION

La gare de Saint-Marc (figures 1 et 2), aujourd'hui propriété du Canadien National (CN), est localisée au sud-ouest de la localité (figures 3 et 4).

La gare est construite par le National Transcontinental vers 1913. Support au développement de l'industrie de l'extraction de la pierre, elle est reliée par voie secondaire à chaque carrière de la localité.

Abandonnée depuis une douzaine d'années, la municipalité désire sa démolition.

### HISTOIRE

#### Thème historique

La gare de Saint-Marc est construite vers 1913 par la compagnie du National Transcontinental (NTR) créée dans le but d'acheminer les céréales de l'Ouest vers un port de mer canadien. Au moment où cette compagnie est intégrée aux chemins de fer nationaux, la voie ferrée située à l'est de la gare est supprimée dans le cadre des mesures de rationalisation de la nouvelle société d'État.

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, une forte immigration et le développement du commerce des céréales dans l'Ouest amènent une réévaluation du réseau ferroviaire canadien<sup>1</sup>. Comme une nouvelle équipe libérale est au pouvoir depuis 1896 et que le Canada traverse une période de prospérité économique, les conditions de création d'un nouveau chemin de fer national sont réunies: «[...] the Liberal administration was ready to sponsor a fresh railway enterprise»<sup>2</sup>.

Le projet est prêt en 1903: le nouveau transcontinental s'étendra de Moncton jusqu'à Prince Rupert<sup>3</sup>. Le gouvernement fédéral s'associe, dans cette entreprise à la compagnie du Grand Trunk Pacific (filiale du Grand Tronc) qui s'occupera entièrement de la section ouest. Pour sa part, la section est, entre Moncton et Winnipeg, sera construite par le gouvernement puis louée au Grand Tronc<sup>4</sup>.

La compagnie du National Transcontinental (NTR) est incorporée en 1903<sup>5</sup> pour réaliser la partie est du chemin de fer dont le tracé est dessiné en 1905: après avoir suivi, en parallèle, la voie de l'Intercolonial jusqu'à Québec, il emprunte une route nord-ouest passant par La Tuque jusqu'à Winnipeg<sup>6</sup>.

Le comté de Portneuf, qui englobe Saint-Marc-des-Carières, fait partie du district «B» du NTR. D'une longueur de 584 milles, ce secteur s'étend des frontières du Nouveau-Brunswick aux comtés de Portneuf et de Champlain<sup>7</sup>. A l'exception de la construction du pont de Québec, l'ensemble de la division Est est terminé à la fin de l'année 1913<sup>8</sup>.

La gare de Saint-Marc dessert maintenant la localité mais à quelques milles au sud deux autres voies ferrées suivent à peu près le même parcours (figure 5): l'une appartient au Canadien Pacifique (CP), l'autre au Canadian Northern. Aussi, lorsque les chemins de fer gouvernementaux sont réorganisés, en 1917, des modifications sont apportées aux lignes existantes.

Le 20 décembre 1918, en effet, une série de voies ferrées, incluant le NTR et le Canadian Northern, sont regroupées sous l'appellation de Canadian National Railways<sup>9</sup>. A Saint-Marc, le CN se retrouve donc avec deux lignes parallèles distantes de quelques milles seulement. Comme le nouveau mandat de la société d'État est «d'exploiter un système unifié, sur une base commerciale»<sup>10</sup>, les voies superflues doivent être supprimées modifiant par là le tracé ferroviaire initial de Saint-Marc. En 1920, la partie du chemin de fer d'origine située à l'est de la gare est donc éliminée et remplacée par une voie de raccordement (figure 6) se dirigeant vers Lachevrotière au sud (figure 7)<sup>11</sup>.

La gare de Saint-Marc rappelle donc l'histoire du National Transcontinental, sans en être toutefois un élément très important, de même qu'elle met en lumière les débuts du CN.

### Histoire de la collectivité

L'ouverture de la gare du NTR en 1913 vient appuyer l'industrie de la pierre déjà en pleine expansion depuis le début du siècle. Jusque dans les années cinquante, elle joue le rôle de soutien de la principale industrie locale avant que le transport par camion remplace celui effectué par chemin de fer.

La première carrière de pierre de Saint-Marc est ouverte en 1835 par Olivier Larue dans le but d'extraire le matériau nécessaire à la construction de l'église de Deschambault. En 1841, les frères Trépanier inaugurent une seconde carrière et cinq ans plus tard, François Amyot dit Beaucage vient se fixer dans le village «des carrières» de même que messieurs Mills, Taylor et Bousquet<sup>12</sup>. A partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le succès notamment de l'architecture néo-classique et néo-gothique et le grand nombre de chantiers d'édifices publics dans la capitale et ailleurs au Québec créent effectivement des conditions favorables au développement de cette industrie<sup>13</sup>.

Dans le dernier quart du siècle, l'arrivée du chemin de fer à proximité de l'agglomération naissante permet une exploitation plus intensive: «on transporte la pierre à la station de Lachevrotière, à une lieue et quart»<sup>14</sup>. Aussi, dix ans plus tard, compte-t-on plusieurs exploitants de carrières fournissant du travail à bon nombre de familles<sup>15</sup>. On ouvre des fours à chaux vers 1886 et deux écoles, dans le haut et le bas du village, sont construites en 1889<sup>16</sup>.

En 1901, les 123 familles qui habitent la localité demandent que leur territoire soit institué en paroisse. Détachée de Saint-Alban, de Deschambault et de Grondines, Saint-Marc-des-Carrières est érigée canoniquement le 28 octobre 1901 et civilement le 18 mars 1902<sup>17</sup>.

Dans la première décennie du siècle, l'extraction de la pierre est en pleine activité. L'un des principaux propriétaires de carrières, Georges Châteauvert, consacre 15 acres de ses propriétés à cette activité. Sa production est de 150,000 pieds cube de pierre annuellement (1911) ce qui fournit du travail à 95 tailleurs de pierre et à 30 carriers<sup>18</sup>. Même si le village n'est pas encore traversé par le National Transcontinental, l'importance du chemin de fer pour le transport de la pierre est évidente: en plus d'être relié au CP à Lachevrotière, Saint-Marc est aussi raccordé au Canadian Northern à trois milles au-sud-ouest<sup>19</sup>.

En 1913, au moment où le NTR atteint la localité, la population est de 1,400 personnes et la principale industrie est, bien sûr, l'extraction et la taille de la pierre<sup>20</sup>. La paroisse compte aussi un moulin à scie, une église, trois écoles et une banque. La construction du NTR et l'implantation de la gare au centre des carrières permet une exploitation vraiment intensive de l'extraction de la pierre<sup>21</sup>. D'ailleurs toutes les carrières qui ne sont pas directement traversées par le rail sont reliées par voies secondaires à la gare. La principale de ces industries est la Deschambault Quarry Corporation fondée en 1914. Elle produit de la pierre de construction, de la pierre concassée, et du calcaire agricole; son atelier est situé

immédiatement au sud de la station de Saint-Marc<sup>22</sup>. En fait, le transport par rail permet l'utilisation du calcaire partout au Québec et à un moindre degré en Ontario et dans les Maritimes<sup>23</sup>.

Vers 1930, les carrières fournissent du travail à 1 500 hommes et les fours à chaux à 150; «on s'explique ainsi que le village de St-Marc, né vers 1900, ait atteint 2 000 habitants vers 1931 [...]»<sup>24</sup>. Mais la crise économique renverse la situation. En 1935, l'effectif des fours est réduit à 100, celui des carrières à 600; des tailleurs de pierres partent vers Montréal, d'autres vers l'Abitibi et 50 familles sont secourues pendant l'hiver 1934-1935»<sup>25</sup>.

Après la Seconde guerre mondiale, le travail dans les carrières reprend et atteint même son apogée<sup>26</sup>. On compte quatre grandes carrières, en 1949, avec tout un personnel de carriers, de scieurs de pierres et de tailleurs de pierres, «dont quelques uns sont de vrais artistes»; la vente s'effectue dans toute la province et jusque dans les Maritimes<sup>27</sup>. On fabrique aussi la chaux et on exploite les déchets de pierre, les «cales», expédiés aux usines à papier pour leur pâte au bisulfite. Durant la saison active, 50 wagons chargés par jour quittent la gare<sup>28</sup>.

A la fin des années cinquante, le marché de l'industrie de la pierre régresse. On compte quant même sept carrières, en 1959, employant 341 personnes<sup>29</sup>. On trouve aussi une manufacture de portes et fenêtres, une scierie, deux ateliers d'usinage, une manufacture d'imitation de pierre et une autre relevant du domaine alimentaire<sup>30</sup>. A cette date, la gare ne joue plus un rôle aussi important qu'elle le faisait auparavant: on achemine toujours la pierre concassée par voie ferrée car le Canadien National en est le principal acheteur mais la pierre de taille et la chaux ne sont qu'exceptionnellement transportées par rail<sup>31</sup>. En fait la désaffectation du chemin de fer va de pair avec le développement du réseau routier sans cesse plus ramifié où le camion prend la vedette.

Aujourd'hui, les Carrières Saint-Marc, seule carrière encore en opération, et l'usine d'assemblage mécanique Volh sont les deux principales industries de la localité. La gare est abandonnée depuis une douzaine d'années.

## **ARCHITECTURE**

### Conception architecturale/Qualité esthétique

Peu d'informations documentaires nous permettent de retracer l'évolution de la gare de Saint-Marc et l'édifice actuel

constitue presque la seule source à partir de laquelle nous sommes en mesure d'avancer quelques hypothèses.

Il semble que la construction de la gare ait eu lieu en 1913<sup>32</sup>. Cette date semble probable car son modèle s'apparente en effet aux gares du début du siècle. La forme générale semblable à un grand rectangle allongé (figures 8 et 9), la présence d'un toit avec croupes aux extrémités, des avant-toits larges et débordants et la saillie du bureau du chef de gare en façade caractérisent de façon générale les gares des grandes compagnies ferroviaires, notamment celles de l'Intercolonial, du Canadien National et du Canadien Pacifique. La disposition des fenêtres et des portes a elle aussi été maintes fois observée: arrangement avec deux fenêtres et porte centrale localisé de chaque côté du bureau du chef de gare.

Par contre, la gare de Saint-Marc-des-Carières se distingue par deux traits propres. L'avancée en saillie du bureau du chef de gare, couronnée d'un toit avec croupe, se prolonge au-dessus du toit principal (figure 10). Cette particularité n'empêche pas le bord de l'avant-toit principal de se prolonger et de la diviser en deux niveaux. Quant au plan de la gare, il n'est pas exactement rectangulaire puisqu'une aile se prolonge à l'arrière à l'extrémité est du bâtiment. Ces deux caractéristiques rapprochent la gare d'un plan connu, le plan-type D du Grand Trunk Pacific Railway (figure 11). Ce plan a aussi été utilisé par le National Transcontinental Railway dans l'Est du Canada.

Le plan-type D<sup>33</sup> a été utilisé aux endroits où une forte affluence locale obligeait à mettre en place un édifice de bonne taille, au lieu d'une toute petite gare. En 1909 et 1910, 17 spécimens de ce type furent érigés dans la région des Prairies. Une sorte de plate-forme sur le toit fournissait un lieu d'observation privilégié au chef de gare. La gare de Saint-Marc est cependant dépourvue de cette particularité. Par ailleurs, il s'agit d'une gare qui elle aussi a dû servir au transport local.

Des différences mineures avec ce plan-type<sup>34</sup> laissent croire que cette dernière a pu faire l'objet de modifications ultérieures. Mentionnons celles qui semblent les plus évidentes. L'arrangement constituant en une porte et deux fenêtres latérales situé entre le bureau du chef de gare et la grande porte donnant au hangar n'est peut-être pas d'origine, étant manifestement comprimé entre ces deux éléments. A l'arrière, deux fenêtres juxtaposées l'une à côté de l'autre au point de rencontre du mur gouttereau et de l'aile pourraient avoir été ajoutées postérieurement à la construction, car elles n'apparaissent pas sur le plan-type D. Le ou les matériaux de revêtement des murs restent inconnus (figure 12). Le papier brique actuel est appliqué sur un revêtement de planche. A l'époque où cette gare fut construite, on opposait la partie

inférieure à hauteur d'appui à la partie supérieure, soit au moyen de matériaux différents, soit en modifiant le sens des planches de revêtement.

La gare de Rivière-Bleue (CN) (figure 13) dans le Bas-Saint-Laurent, seule autre de ce genre au Québec, ressemble sensiblement à celle de Saint-Marc par son plan, la forme de son toit et par l'avancée en saillie du bureau du chef de gare. Par contre, la grande lucarne située à l'extrémité du toit interrompt l'avant-toit, contrairement à celle de Saint-Marc où le toit n'est pas interrompu. Cette différence mineure ne nuit pas à la comparaison. Visiblement inspirée du plan-type D du Grand Trunk Pacific Railway, ou d'une variante mise au point par le National Transcontinental Railway, la gare de Rivière-Bleue présente un état de conservation bien meilleur. Toute la menuiserie extérieure est en place. Des consoles sous les avant-toits rythment chacune des élévations. Un revêtement de planche moulurée couvre les murs. Du bardeau décoratif orne les joues de la grande lucarne située au-dessus de l'avancée du chef de gare. Tous ces détails, et bien d'autres, en font un spécimen beaucoup plus intéressant que la gare de Saint-Marc. Dans l'ouest du Canada, la gare de Viking (figure 14) en Alberta (actuellement propriété de VIA Rail) constitue un exemple bien conservé et en bon état du plan D<sup>35</sup>.

Sans pouvoir cerner avec plus de précision la spécificité de la gare de Saint-Marc, nous pouvons quand même affirmer en conclusion que sa conception est en filiation directe avec celle du plan-type D du Grand Trunk Pacific Railway, un modèle qui apparaît plutôt ordinaire. Complètement dépourvue de décor architectural, peut-être modifiée au niveau de ses ouvertures et privée de son revêtement d'origine, la gare, tout en étant en bon état physique, se présente avec peu d'atouts pour plaire au regard de ses admirateurs éventuels.

#### Qualité sur le plan fonctionnel/technique

Puisque la conception de la gare de Saint-Marc s'inspire du plan-type D et qu'elle en relève peut-être, il est intéressant d'en comparer le plan actuel car il révèle des différences susceptibles d'expliquer des modifications possibles à l'édifice.

Le plan-type D (figure 11) du Grand Trunk Pacific Railway répartit en deux espaces bien distincts les utilisations du bâtiment. La partie qui se prolonge en forme d'aile abrite essentiellement le bureau du chef de gare, une salle d'attente, un salon et une cuisine, surmontés des chambres. C'est la gare proprement dite, avec le logement du chef de gare. La partie restante, sorte de grand rectangle allongé, sert à l'entreposage des marchandises.

Lorsqu'on observe le plan actuel de la gare de Saint-Marc, on constate la similitude de la conception d'ensemble.

L'intérieur de la gare se subdivise en deux espaces distincts, réservés chacun aux mêmes fins. Des différences surgissent cependant. La partie entrepôt est subdivisée en deux espaces, l'un servant aux bagages ("bagage & express"), l'autre transformé en salle d'attente pour hommes. Le cloisonnement de la partie qui se prolonge à l'arrière en forme d'aile diffère par un cloisonnement quelque peu improvisé. Deux salles de toilette sont apparues de même qu'une cage d'escalier menant au sous-sol.

On devine ce qui a pu se passer. Il y a deux ou trois décennies, la gare a dû faire l'objet d'un réaménagement complet. Une nouvelle cave creusée et un solage en ciment ont permis l'installation d'un système de chauffage à l'huile. La création de deux salles d'attente a nécessité la mise en place de deux salles de toilette, chacune communiquant avec une salle d'attente. On a ainsi fait disparaître les espaces réservés au chef de gare et à sa famille. Il ne restait plus que les chambres du haut, qui ont pu être utilisées par les hommes de section chargés de l'entretien des voies.

Le décor intérieur de la gare reste bien maigre. Le même constat s'impose à peu près partout. Il ne reste de la menuiserie originale que le lambris d'appui et sa cimaise, et les chambranles des ouvertures, comme en témoignent la salle d'attente pour hommes (figure 15), la salle d'attente pour dames (figure 16) et le bureau du chef de gare (figure 17). Les deux salles de toilette sont entièrement rénovées en gypse. De la planche de seconde qualité tapisse les murs et le plafond de la partie entrepôt (figure 18). Quelques armoires endommagées rappellent les activités administratives du chef de gare.

L'intérieur de la gare (figure 19) présente donc un intérêt mitigé, tant à cause de la disparition d'éléments importants du décor intérieur que de la mise en place d'un cloisonnement contraire à l'esprit initial de la gare.

## **ENVIRONNEMENT**

### Lien avec d'autres structures

Le site ferroviaire de Saint-Marc est dès l'origine très simple. A part de nombreuses voies secondaires reliant la gare aux différentes carrières de pierre, l'édifice est accompagné d'un entrepôt et d'un petit atelier de réparation («tool house») situés à l'ouest de la station et d'une remise à charbon au nord de la gare.

Aujourd'hui, ces structures sont toutes disparues. Par contre, la gare figure toujours au centre d'un paysage où prédominent

les carrières et les divers bâtiments reliés à l'industrie de l'extraction de la pierre (figures 20 et 21).

#### Lien avec la collectivité

La gare est abandonnée depuis une douzaine d'années. Elle appartient toujours au CN mais elle est en très mauvais état. La municipalité projette de l'acquérir pour la démolir et a d'ailleurs entrepris des démarches en ce sens.

Il n'y a aucune société historique dans la localité ni même dans la MRC. Les personnes contactées à Saint-Marc qui s'intéressent au patrimoine local ont fait preuve d'un intérêt très secondaire pour leur gare.

#### Notes

- 1 R. L. Borden, The National Transcontinental Railway Project. Speeches in 1903 and 1904 with introduction, (Ottawa, s. éd., [1904]), p. 3.
- 2 G. P. de T., Glazebrook, A History of Transportation in Canada, vol. II, (Toronto, McClelland and Stewart, 1964 [1 ère éd. 1938]), p. 125.
- 3 P.-A. Linteau et alii, Histoire du Québec contemporain. De la Confédération à la Crise (1867-1929) (Montréal, Boréal Express, 1979), p. 392.
- 4 Ibid.
- 5 Robert Dorman, A Statutory History of Railways in Canada 1836-1986 (Kingston, Queens University, 1987), p. 286.
- 6 G. R. Stevens, History of the Canadian National Railways, (Toronto, Collier-Macmillan, 1973), p. 210.
- 7 Canada. National Transcontinental Railway Investigation Commission, Report of the NTR Investigation Commission. Exhibit 7, Sessional Paper no. 123, (Ottawa, King's Printer, 1914), p. 54.
- 8 G. R. Stevens, op. cit., p. 215.
- 9 Ibid., p. 280.
- 10 Z. J. Haritos, Examen des questions relatives à (sic) CN et à la politique gouvernementale, Rapport de recherche, Commission canadienne des transports, 1985, pp. 1-2.

- 11 Canada, . Archives nationales (ci-après ANC), RG 43, vol. 666, article 21209.
- 12 Collectif, Livre souvenir à l'occasion des fêtes du 75e anniversaire de la fondation de la paroisse de Saint-Marc-des-Carières (s.l., s. éd., 1976), pp. 192-194.
- 13 Hélène Bourque, «Histoire de pierre», Continuité, no. 50, (été 1991), p. 23.
- 14 Extraits du journal de l'abbé F. E. Caseault de Saint-Alban, 1881-1898, cité dans le Livre souvenir, op. cit., pp. 192-193.
- 15 Ibid.
- 16 Ministère des Affaires culturelles (ci-après MAC), Macro-inventaire des biens culturels du Québec. Comté de Portneuf (Québec, MAC, 1980), p. 83.
- 17 Collectif, op. cit., p. 28.
- 18 A. J. H. Richardson et al., Quebec City: Architects, Artisans and Builders (Ottawa, Musées nationaux du Canada, 1984).p. 258.
- 19 Hormisdas Magnan, Dictionnaire historique et géographique des paroisse, missions et municipalités de la Province de Québec, (Athabaska, Imprimerie d'Arthabaska Inc., 1925), p. 193.
- 20 Ibid.
- 21 Raoul Blanchard, Le centre du Canada français "Province de Québec" (Montréal, Beauchemin Ltée, 1947), pp. 139-140.
- 22 M.-F. Goudge, Les calcaires du Canada. Gisements et caractéristiques. Partie III Québec (Ottawa, Ministère des Mines, 1935), p. 157.
- 23 Ibid., p. 154.
- 24 Ibid.
- 25 Ibid.
- 26 Michel Marcoux, Saint-Marc-des-Carières. Economie et démographie , Mémoire de licence, Université Laval, 1971, p. 8.
- 27 Raoul Blanchard, Le centre du Canada français "Province de Québec" Montréal, Beauchemin Ltée, 1947, pp. 139-140.

- 28 La Carrière Deschambault Inc., Production comparative depuis 1934 (Québec, Carrière Deschambault Inc., [1950]), s.p.
- 29 Marc-A. Lessard, Le Comté de Portneuf (géographie, démographie, économie) (Université Laval, Centre de Recherche en Sociologie Religieuse, 1967), p. 218.
- 30 MAC, op. cit., p. 84.
- 31 Jacques Desruisseaux, L'industrie de la pierre à Saint-Marc-des-Carières, mémoire (Université Laval, 1968), pp. 44-45.
- 32 Ethnotech inc., Le patrimoine ferroviaire au Québec. Rapport synthèse, Québec, MAC, 1991, (annexe).
- 33 Charles Bohi, Canadian National's Western Depots. The Country Stations in Western Canada (Toronto, Railfare Enterprises Limited, 1977), pp. 46-47.
- 34 Ibid., p. 115.
- 35 Historic Sites and Monuments Board of Canada (HSMBC), «Former Grand Trunk Pacific Railway Station (now VIA Rail), Viking, Alberta», Railway Station Report RSR 66, 1991.

GARE DU CANADIEN NATIONAL, SAINT-MARC-DES-CARRIERES, QUEBEC

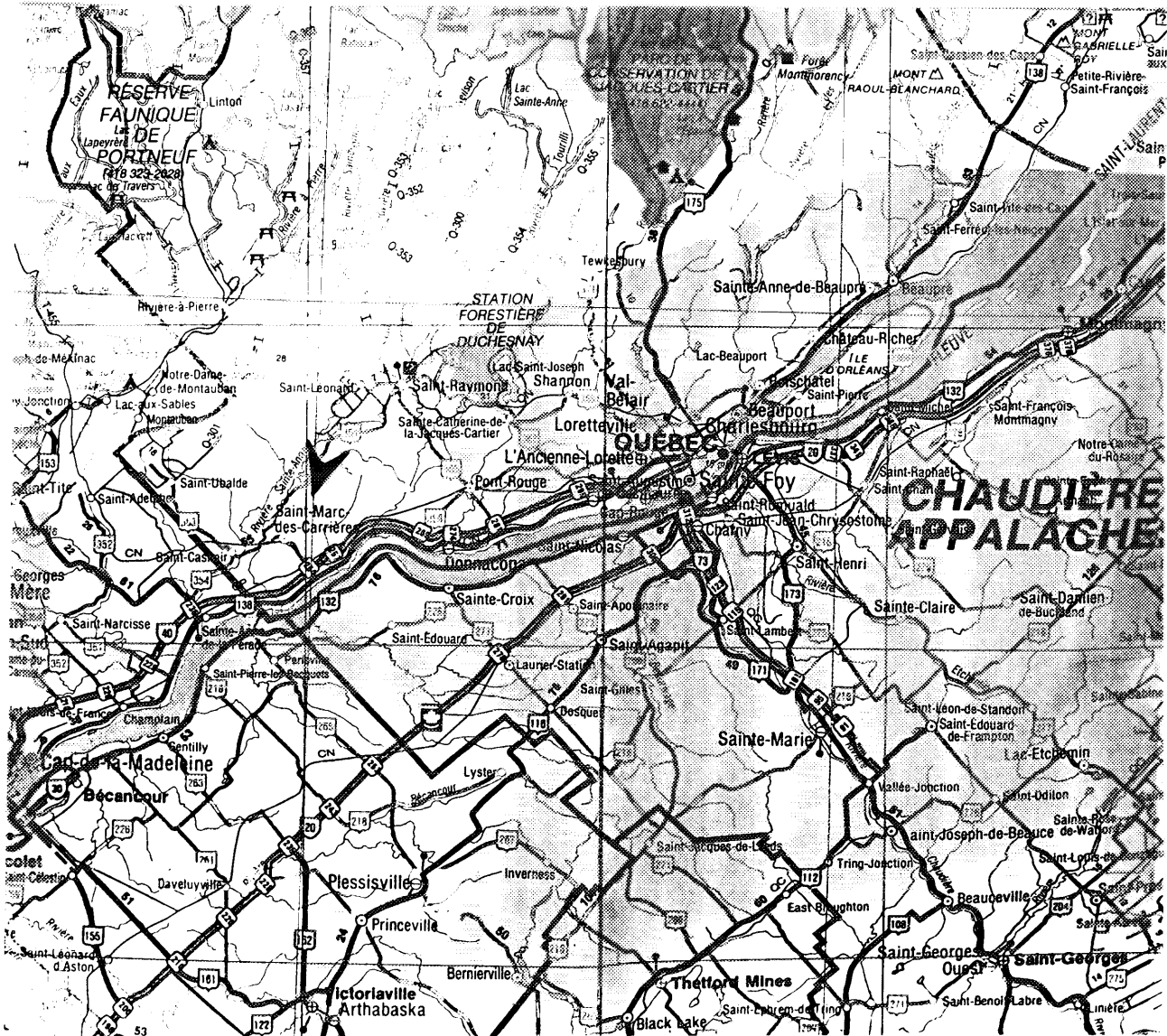


1 Gare du Canadien National, Saint-Marc-des-Carrières, Québec, construite en 1913. Vue avant de la gare en 1993. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)



2 Vue arrière de la gare en 1989. (MAC, Nég. no. C89.390.24.)

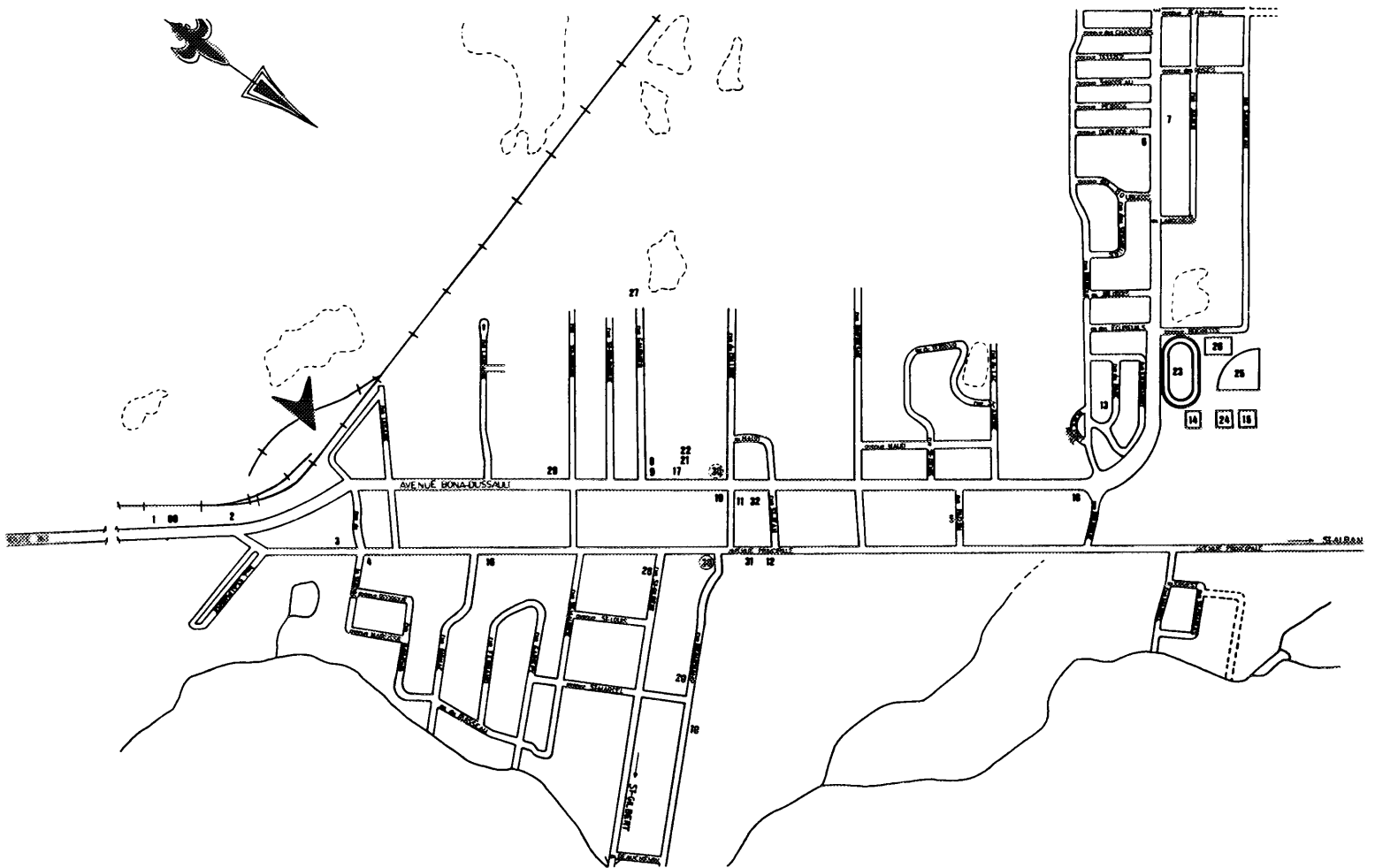
GARE DU CANADIEN NATIONAL, SAINT-MARC-DES-CARRIERES, QUEBEC



3

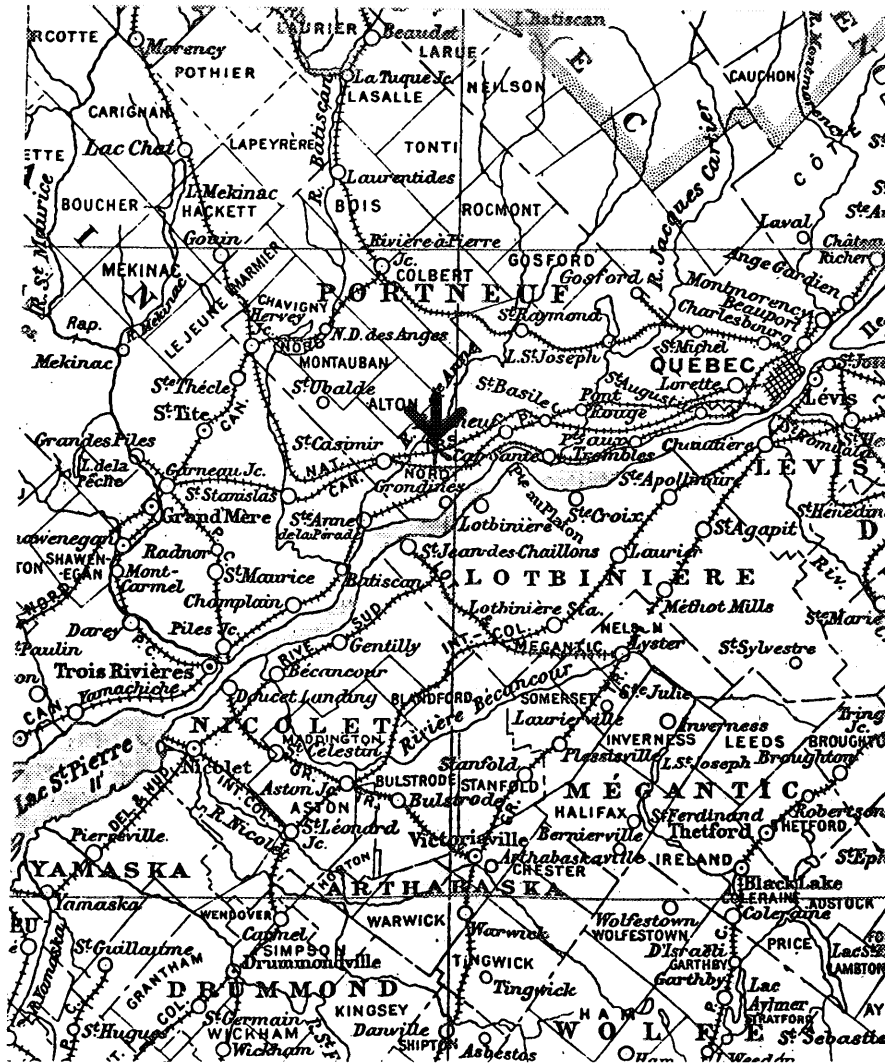
Localisation de Saint-Marc-des-Carrières. (Carte du Ministère des Transports du Québec.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, SAINT-MARC-DES-CARRIERES, QUEBEC



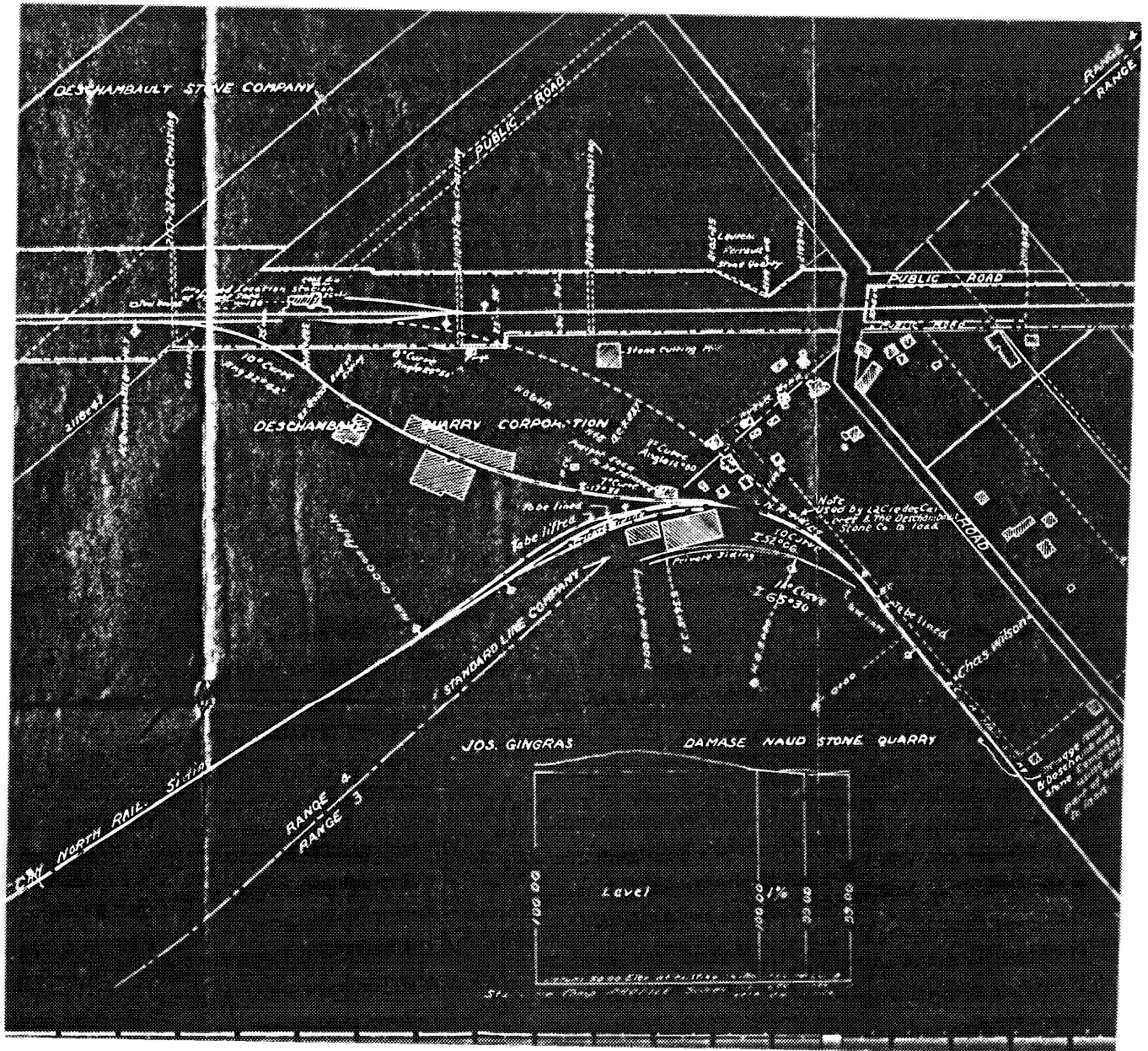
4 Localisation de la gare. (Carte de la municipalité.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, SAINT-MARC-DES-CARRIERES, QUEBEC



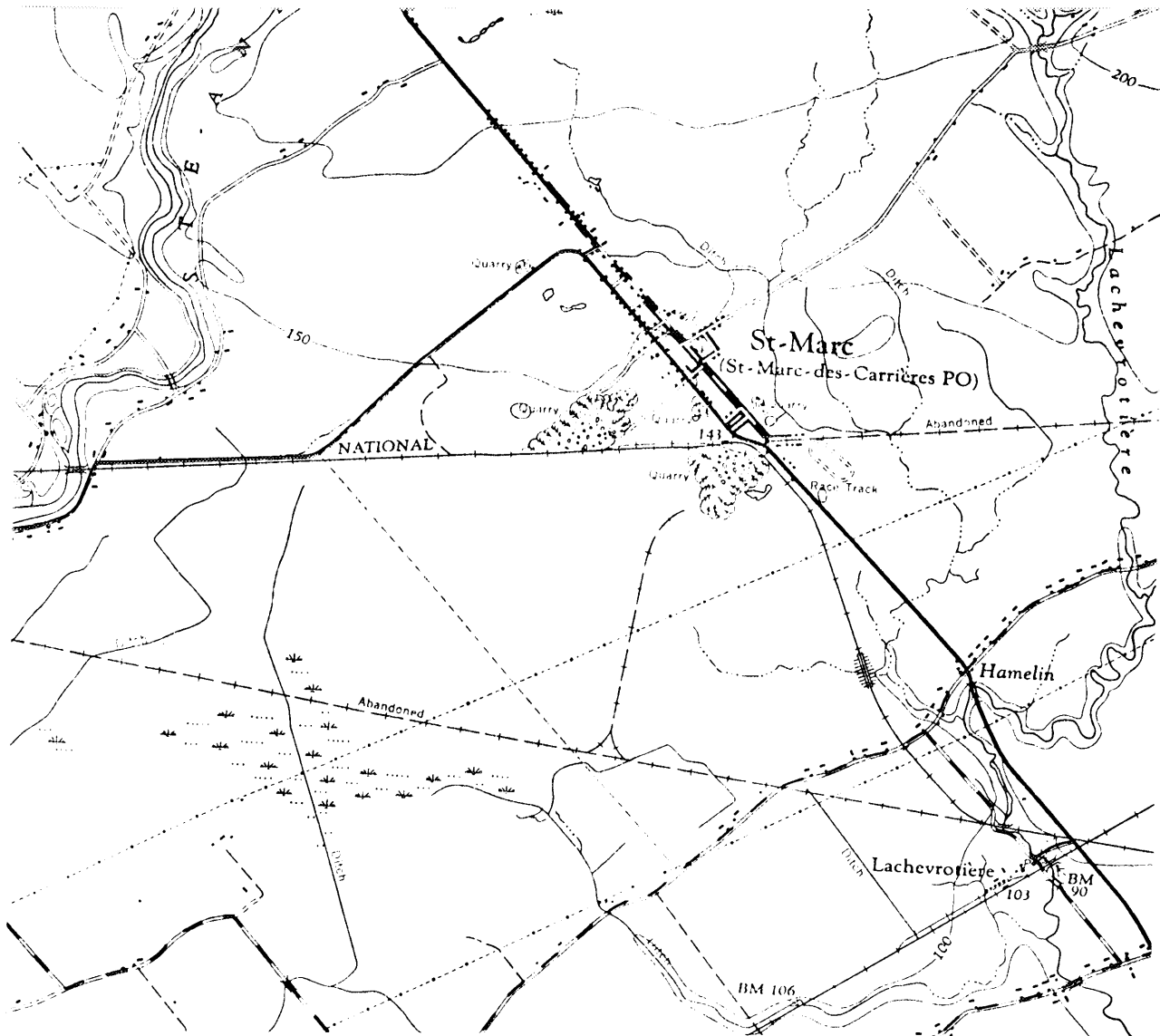
5 Trois lignes ferroviaires passent à proximité de Saint-Marc-des-Carrières. (Canada, La Province de Québec, Département de l'Intérieur, 1917.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, SAINT-MARC-DES-CARRIERES, QUEBEC



6 Le site de la gare en 1920 montre le nouvel embranchement proposé. (Archives nationales du Canada, RG43, Volume 666, Article 21209.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, SAINT-MARC-DES-CARRIERES, QUEBEC



7 Le village en 1958. (Archives nationales du Québec à Québec, Mines et relevés techniques, Grondines, 1:50000.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, SAINT-MARC-DES-CARRIERES, QUEBEC

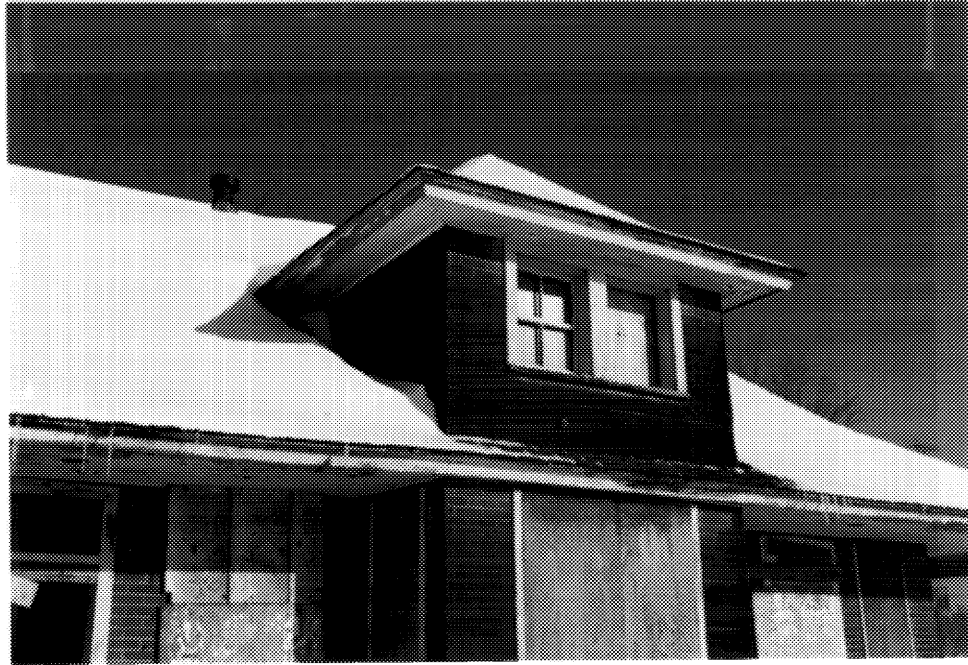


8 Vue de l'extrémité est de la gare. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)



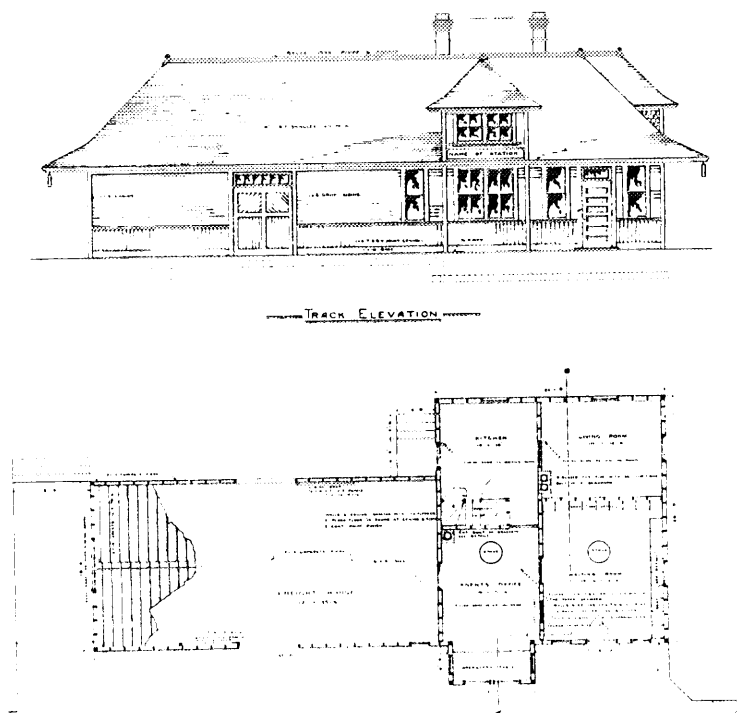
9 Vue de l'extrémité ouest de la gare. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, SAINT-MARC-DES-CARRIERES, QUEBEC



10 Vue de la grande lucarne à croupe surmontant l'avancée  
du bureau du chef de gare. (Cliché Ethnotech inc.,  
1993.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, SAINT-MARC-DES-CARRIERES, QUEBEC



11 Le plan-type D du Grand Tronc Pacifique. (Charles Bohi, Canadian National's Western Depots, 1977, page 115.)



12 Vue de la porte d'entrée principale de la gare. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, SAINT-MARC-DES-CARRIERES, QUEBEC



13 Une vue de la gare de Rivière Bleue (CN). (MAC, Nég. no. C89.456.9.)



14 L'ancienne gare du GTPR, maintenant propriété de Via Rail, Viking, Alberta; construite en 1909. (B. Potyondi, Great Plains Research Consultants, 1991.)



15 Vue d'une partie de la salle d'attente pour hommes. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)



16 Vue de la salle d'attente pour dames. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)

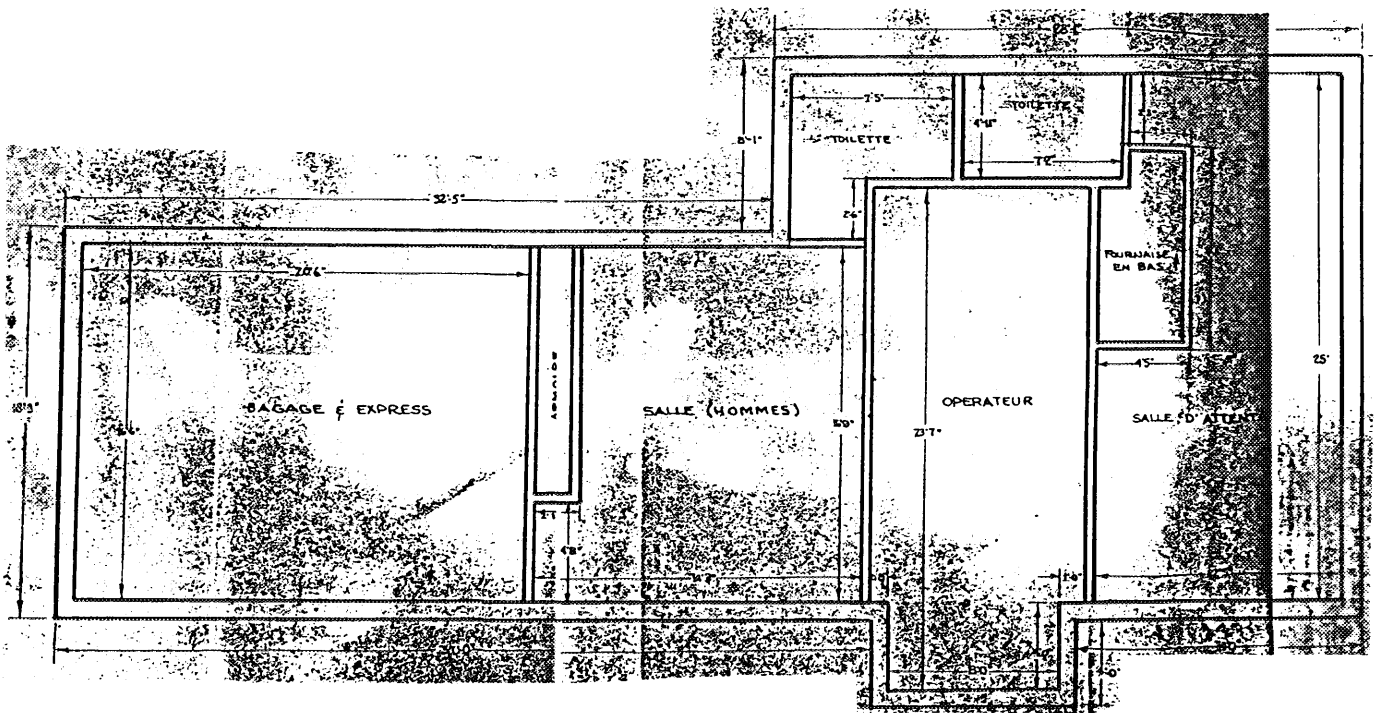


17 Vue du bureau du chef de gare. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)



18 Vue de la partie hangar. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, SAINT-MARC-DES-CARRIERES, QUEBEC



19 Le plan de la gare au niveau du rez-de-chaussée vers 1976. (Service d'ingénierie du Canadien National, Montréal.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, SAINT-MARC-DES-CARRIERES, QUEBEC



20 Une vue générale du site de la gare en direction nord-est. (MAC, Nég. no C.90.173.8.)



21 Une vue rapprochée du site de la gare en direction sud. (MAC, Nég. no C.90.173.)