

COMMISSION DES LIEUX ET MONUMENTS HISTORIQUES DU CANADA

RAPPORT SUR LES GARES FERROVIAIRES

**Titre:** Gare du Canadien National  
Baie-Saint-Paul, Québec

**Source:** Yves Laframboise et Louise Côté, Ethnotech inc.

## **RSR-185**

---

### **INTRODUCTION**

La gare de Baie-Saint-Paul (figures 1 et 2), aujourd'hui propriété du Canadien National (CN) est localisée dans le village, à proximité de la rivière du Gouffre (figures 3 et 4).

Devenue propriété du Canadien National (CN) en 1919, la gare est construite quelques mois auparavant par le Québec & Saguenay Railway (Q&S), compagnie dont les travaux sont complétés par les chemins de fer nationaux du Canada

La gare représente un modèle architectural inusité dont la dispersion géographique s'est limitée essentiellement à la région de Charlevoix.

### **HISTOIRE**

#### Thème historique

A la fin de la première guerre mondiale, le réseau ferroviaire canadien présente une mosaïque de voies ferrées constituée de quatre grands réseaux nationaux et de plusieurs lignes d'intérêt régional. L'une de ces dernières, le Québec & Saguenay Railway (Q&S), construite grâce à la tenacité de l'homme d'affaires et politicien Sir Rodolphe Forget et réalisée malgré de grandes difficultés physiques et matérielles, a une existence bien éphémère. Avant même d'être terminée, elle est intégrée, comme plusieurs autres, au vaste réseau des chemins de fer nationaux.

En 1904, le très riche courtier montréalais Rodolphe Forget se fait élire député conservateur de Charlevoix aux élections fédérales. Sa réussite est fondée sur l'argent qu'il distribue généreusement mais aussi, et surtout, sur la promesse de construire un chemin de fer de Saint-Joachim à la Malbaie<sup>1</sup>.

Déjà en 1881, une première compagnie avait élaboré un projet de construction ferroviaire vers la Malbaie mais celui-ci échoua<sup>2</sup>. Il faut dire que la topographie de Charlevoix est accidentée. Les villages que le rail doit atteindre sont situés sur les bords de l'eau, le long des méandres et des sinuosités du Saint-Laurent et au au moins deux caps rocheux importants, ceux de Cap-Tourmente et de Cap-aux-Oies, doivent être traversés<sup>3</sup>.

L'entreprise est jugée irréalisable et qualifiée de «chemin de fer dans les nuages» par les adversaires politiques de Rodolphe Forget. Mais rien n'arrête l'homme d'affaires. En 1905, il fait incorporer la compagnie Quebec & Saguenay Railway (Q&S) pour construire une voie ferrée de Saint-Joachim à la rivière Saguenay «en longeant en autant que possible la côte du fleuve Saint-Laurent et passant par Baie-Saint-Paul et la Malbaie»<sup>4</sup>.

Les coûts de cette ligne sont évalués, d'après les rapports des ingénieurs, à 50,000\$ par mille de voie ferrée et à la somme astronomique de 3,300,000\$ pour l'ensemble du chemin de fer<sup>5</sup>. Où trouver une telle somme ? Sir Rodolphe Forget obtient d'abord un octroi du gouvernement fédéral en terres et en argent: 5,000\$ pour chaque mille de construction tandis que le gouvernement provincial lui accorde le même montant pour chaque 50 milles complétés<sup>6</sup>. Pour augmenter cette somme, nettement insuffisante, il se tourne vers le monde de la finance française. En effet, à l'encontre de la pratique établie - Londres est alors la principale source de financement extérieure - Forget croit très utile de diversifier les moyens de financement en allant puiser à la Bourse française<sup>7</sup>. Comme on lui fait facilement confiance - il est président de la Banque Internationale du Canada et de plusieurs compagnies parmi les plus importantes au pays - il réussit donc à vendre en France des actions du Q&S<sup>8</sup>.

La difficulté à amasser le capital nécessaire et le long laps de temps que prennent les ingénieurs à dresser leurs plans - ils décident entre autres de creuser deux tunnels dans le roc, à Cap-Tourmente et à Cap-aux-Oies<sup>9</sup> - retardent le début des travaux jusqu'au mois de mai 1911. L'été suivant, le chemin de fer est plus qu'ébauché: les tunnels sont percés et des quais protecteurs ont été érigés dans les anses pour empêcher le fleuve d'inonder la voie.

Toutefois, ces travaux sont considérables et coûtent beaucoup plus cher que prévu. Les ingénieurs estiment le mille de voie ferrée à 100,000\$<sup>10</sup>. Pour tracer la voie, il faut souvent miner le roc. A quelques milles de Baie-Saint-Paul, 50,000 verges cubiques de roc ont été retirées à raison de 1,29\$ la verge<sup>11</sup>. Ces coûts excessifs entraînent l'interruption des travaux et l'inquiétude des bailleurs de fonds français. Un second voyage en France ne permet pas à Sir Rodolphe Forget de recueillir l'argent dont il a besoin, aussi se tourne-t-il, en

1913-1914, vers Sir Donald Mann du Canadian Northern (CNoR) à qui il essaie de vendre son coûteux chemin de fer<sup>12</sup>. Le Canadian Northern aspire effectivement à étendre son réseau ferroviaire d'un bout à l'autre du pays<sup>13</sup>. Mais l'ouverture d'un troisième chemin de fer transcontinental se résume à «trop de rail pour trop peu de gens» ce qui finit par placer le CNoR sur le chemin de la faillite en même temps que son principal bailleur de fonds, la Banque de Commerce<sup>14</sup>. Le gouvernement fédéral réagit à la fois pour empêcher cette faillite et pour rationaliser l'ensemble du réseau ferroviaire canadien en créant le réseau des chemins de fer nationaux du Canada.

Concrètement, dans Charlevoix, cette politique ferroviaire nationale se définit par la garantie des titres du Québec & Saguenay Railway et, en 1916, par l'achat de la voie ferrée<sup>15</sup>. Désormais sous gestion fédérale, le chemin de fer atteint Baie-Saint-Paul en juin 1918 et la Malbaie en 1919<sup>16</sup>. Les coûts totaux de l'ensemble des travaux entre Saint-Joachim et la Malbaie sont deux fois plus élevés que ce qui avait été initialement prévu: ils s'élèvent à 7,772,911\$<sup>17</sup>.

Le «chemin de fer dans les nuages» est terminé mais Rodolphe Forget n'est pas du voyage inaugural. Malade depuis le début de l'année, il décède en février 1919 non sans avoir veillé lui-même, quelque temps auparavant, aux dernières transactions entourant la vente de sa compagnie ferroviaire<sup>18</sup>. Le Québec & Saguenay Railway devient pleine propriété du Canadien National (CN) en 1919 (figure 5).

La gare actuelle est donc un bon élément d'interprétation rappelant l'histoire d'un chemin de fer disparu, le Québec & Saguenay Railway, et la naissance du grand réseau des Chemins de fer nationaux.

### Histoire de la collectivité

Avant l'arrivée du chemin de fer, Baie-Saint-Paul est un petit centre de services régional. L'ouverture de la gare en 1918-1919 permet à la localité d'accentuer ce rôle et de développer son économie de marché sans toutefois modifier la structure économique générale de la localité.

La paroisse de Saint-Pierre et Saint-Paul de la Baie-Saint-Paul est érigée canoniquement le 21 septembre 1714<sup>19</sup>. Mais jusqu'à la fin du Régime français la population est faible<sup>20</sup>. Comme la région est éloignée des grands centres et difficile d'accès, les habitants pratiquent longtemps une économie de subsistance: Baie-Saint-Paul est alors comme une île, isolée des autres paroisses et coupée de communications par terre avec Québec: les épaisses forêts du plateau - un massif de 600 à 800 mètres - qui se dressent à partir de Saint-Joachim sont à peu près infranchissables<sup>21</sup>.

A partir du premier quart du XIX<sup>e</sup> siècle, peut être en raison de l'ouverture du chemin des Caps en 1816<sup>22</sup> reliant la localité à la ville de Québec, Baie-Saint-Paul tend à s'affirmer de plus en plus comme un centre de services. Le village progresse alors rapidement: des boutiques ouvrent ici et là<sup>23</sup>. Au milieu du siècle, malgré un fort mouvement d'exode de la population, l'économie est stable: le cabotage, la pêche, l'agriculture et l'industrie forestière en sont les principaux éléments<sup>24</sup>.

En 1863, la paroisse compte 3,664 habitants. Le village est composé en grande partie de gens de métier et «un commerce d'exportation assez considérable se fait avec Québec». La paroisse est la première productrice d'orge, de seigle, de patates et de foin de la région<sup>25</sup>. Cette dernière moitié de siècle est très animée: la localité devient un centre d'enseignement supérieur puisqu'en l'espace de quelques années un couvent, une école primaire supérieure pour garçons et plusieurs petites institutions scolaires ouvrent leur porte<sup>26</sup>. Une cour de justice s'établit au village en 1859 et un hospice pour vieillards indigents et «idiots» s'y établit à la fin du siècle<sup>27</sup>. De nouvelles activités économiques se greffent à cette vocation de centre de services: une briquerie est inaugurée vers 1870, une fonderie vers 1890 et, en 1897, une scierie spécialisée dans la fabrication de fuseaux s'installe au village<sup>28</sup>. C'est pendant cette période, en 1893, que le village de Baie-Saint-Paul se détache de la paroisse du même nom<sup>29</sup>.

L'arrivée du train en 1918 ne modifie pas la structure économique de Baie-Saint-Paul. Ses conséquences sont toutefois multiples: le rail appuie le commerce et l'agriculture, favorise l'implantation de nouvelles industries, permet le développement du tourisme, accentue le rôle de chef-lieu régional de Baie-Saint-Paul en plus, bien sûr, de briser l'isolement séculaire de la région en éliminant la barrière infranchissable des Caps<sup>30</sup>.

L'amélioration des communications favorise en effet une meilleure circulation des marchandises ce qui entraîne le développement du commerce local et attire de nouvelles entreprises. Dès 1909, la Baie Saint Paul Lumber Company s'installe sur les rives de la rivière du Gouffre. Vers 1915, l'élevage aux renards noirs et argentés se répand de telle sorte que vingt ans plus tard le marché en est presque saturé. On trouve alors plus de 100 enclos à renards et l'un deux compte jusqu'à 700 têtes. La paroisse élève 8,000 animaux qui rapportent, en 1929, jusqu'à deux millions de dollars<sup>31</sup>. Chaque deux jours, il faut importer un wagon de viande pour les nourrir<sup>32</sup>.

Comme les installations portuaires déficientes de Baie-Saint-Paul rebutent les nombreux touristes qui viennent dans Charlevoix, l'arrivée du chemin de fer est, dans ce domaine, bénéfique. Des vacanciers viennent séjourner de façon périodique dans les nombreux établissements hôteliers du village<sup>33</sup>. Des peintres, surtout, y séjournent de façon régulière et par leurs oeuvres font la renommée de Baie-Saint-Paul.

L'installation de la gare au coeur du village accentue aussi le rôle de chef-lieu de Baie-Saint-Paul. Elle sert aux passagers et aux marchandises de l'île aux Coudres, de Saint-Hilarion et de Saint-Urbain. Les habitants de ces localités, conjointement avec ceux de Baie-Saint-Paul, ont d'ailleurs choisi le site de la station à leur convenance<sup>34</sup>.

En 1929 le commerce du bois est très développé dans la localité. Deux établissements employant 50 personnes fabriquent des fuseaux pour l'industrie textile. En plus de l'élevage de renards et du tourisme, les principales occupations de la population sont la grande culture, la culture fruitière, l'apiculture et l'élevage de dindes<sup>35</sup>. Cet élevage se pratique à grande échelle dans tout le comté mais c'est à Baie-Saint-Paul que l'ensemble des éleveurs se réunit, en décembre de chaque année, pour vendre leurs volailles congelées aux acheteurs venus de Montréal et de Québec<sup>36</sup>. En outre, une beurrerie, installée en 1929 à proximité de la gare, expédie son surplus à la ville<sup>37</sup> tandis que la production de fromage et la pomme de terre représentent aussi de bons articles d'exportation<sup>38</sup>.

Malgré la voie ferrée, Baie-Saint-Paul reste tournée vers le fleuve. En plus de la pêche, on continue de pratiquer le commerce par goélettes, l'été, «pour éviter les taxes très lourdes du chemin de fer»<sup>39</sup>. C'est donc l'hiver que la gare est animée et qu'elle reçoit marchandises et passagers. En 1941, d'ailleurs, on constate qu'en cette période de l'année «les salles d'attente sont trop petites»<sup>40</sup>. 5,000 voyageurs prennent le train en 1941 et l'année suivante ils sont encore plus nombreux<sup>41</sup>. Les marchandises expédiées par train sont le minerai de fer - la région en est riche surtout à proximité de Saint-Urbain -, le bois d'oeuvre, le bois de fuseaux et le bois à pâte, des animaux et divers produits tandis que les marchandises reçues sont le charbon, l'essence, les grains, la farine et les commandes des marchands<sup>42</sup>.

Mais déjà deux services de messageries par camion desservent la municipalité. Avec le développement d'un meilleur réseau routier le chemin de fer perd son importance. En 1977, un train de passagers, le «678» effectue son dernier voyage.

La gare de Baie-Saint-Paul demeure ainsi un élément utile de l'évolution économique de la localité sans constituer pour autant le moteur de son développement.

## **ARCHITECTURE**

### Conception architecturale/Qualité esthétique

Les lignes de chemin de fer, qui apparaissent aujourd'hui comme une grande toile d'araignée aux ramifications continues, ont souvent résulté au contraire de petits ajouts successifs. Même si les intérêts financiers à l'appui de ces projets furent entremêlés, il n'en demeure pas moins que des segments de cette toile dénotent une personnalité propre, en particulier à cause des gares retrouvées le long de leur parcours. En effet, mises à part les particularités topographiques du parcours, ce sont les gares qui, les premières, contribuaient à la première, et souvent définitive, impression du public qui les fréquentait.

Il en est ainsi du parcours de la ligne Saint-Joachim-Clermont le long duquel se retrouve la gare de Baie-Saint-Paul. Au lieu d'emprunter un modèle existant, ses promoteurs ont choisi, pour cet endroit, un nouveau modèle de gare, qu'ils ont aussi répété ailleurs.

Lorsqu'elle fut conçue par les ingénieurs du Québec & Saguenay Railway, la gare de Baie-Saint-Paul se présentait comme aujourd'hui, sous la forme d'un petit rectangle étroit et allongé, surmonté d'un toit terminé par des croupes (figure 6). L'avant-toit se prolongeait au-dessus de la baie en saillie du chef de gare et de part et d'autre au-dessus des deux portes d'entrée, avec une console à chaque extrémité. De petites fenêtres à guillotine perçaient les murs. En plus des portes d'accès, deux grandes portes donnaient accès à la partie entrepôt, l'une en façade et l'autre à une extrémité. Du bardeau recouvrait les versants de toit et la partie supérieure des murs, alors que la partie inférieure de ces derniers arborait un revêtement de planches verticales embouvetées. L'ensemble du bâtiment était déposé sur des poteaux de cèdre enfoncés dans le sol. Le toit était teint à la créosote alors que les murs étaient peints.

Il semble que quelques années plus tard, des travaux importants vinrent modifier l'apparence de la gare. Du côté ouest, la partie entrepôt fut considérablement allongée et de l'autre côté, un grand abri fut construit en prolongement du toit principal (figure 7).

Cet état persista pendant quelques décennies jusqu'à ce que, vers 1980, la gare soit amputée de son allonge du côté ouest. Cette partie de bâtiment fut alors vendue à un entrepreneur

local. Elle existe toujours. Quant à l'abri couvert, nous ignorons la date de sa disparition.

Aujourd'hui, la gare est recouverte de matériaux nouveaux (figures 8 et 9). Des châssis doubles en aluminium se superposent aux anciens châssis. Les battants des portes originales ont disparu, de même que la grande porte de façade (figures 10 et 11).

Le modèle exact de cette gare ne semble pas se retrouver ailleurs, ni dans d'autres régions du Québec, ni dans les autres provinces du Canada. Mais nous savons par contre qu'un spécimen de même type existait autrefois à Cap-aux-Oies (figure 12). Il est donc probable qu'il a jalonné la ligne à plusieurs endroits jusqu'à La Malbaie, mais il n'en reste plus aucun témoin aujourd'hui.

Certaines gares se rapprochent par ailleurs du modèle de Baie-Saint-Paul. Mentionnons Hartney (CN) et Beaver (CN) au Manitoba, et Barrington (CN) en Nouvelle-Ecosse. Ces gares se rattachent à la quatrième classe, soit celle des gares les plus modestes. Elles se distinguent par contre nettement de la gare de Baie-Saint-Paul notamment par l'absence d'avancée en saillie du bureau du chef de gare et par l'absence de grande porte sur le côté.

La gare de Baie-Saint-Paul s'éloigne du modèle habituel du début du siècle, aujourd'hui propriété du CN, qui en avait hérité de l'Intercolonial. Ce modèle, constitué à partir d'un rectangle nettement plus large, dont on retrouve plusieurs spécimens dans le Bas Saint-Laurent jusqu'aux Maritimes, représente la forme la plus accomplie de gare et constitue en quelque sorte une référence. Comparée à ce modèle, la gare de Baie-Saint-Paul apparaît comme une simplification. Ce but a été atteint en réduisant la profondeur du bâtiment, en recourant à des avant-toits beaucoup courts, sans égoût, en dotant le bâtiment d'ouvertures plus petites, et en n'ayant recours aux consoles qu'avec la plus grande parcimonie. La gare demeure par contre l'expression originale d'un modèle adapté aux petites localités de la région de Charlevoix par une compagnie d'envergure régionale. Le fait qu'elle en soit le seul spécimen aujourd'hui conservé en fait un bâtiment unique.

#### Qualité sur le plan fonctionnel/technique

Malgré qu'elle soit un très petit modèle de gare, dont l'étroitesse limite la disposition des espaces intérieurs, les concepteurs de ce modèle se sont inspirés de la disposition habituelle des gares adoptée dès le tournant du siècle, alors que deux salles d'attente, l'une pour les dames et l'autre générale, flanquent de part et d'autre le bureau du chef de gare (figure 13).

Le bureau du chef de gare figure donc au centre du bâtiment et s'ouvre de part et d'autre des salles d'attente au moyen d'une porte et d'un guichet dans chacune. Une table pour l'opérateur et une masse de cheminée sont les deux seuls éléments fonctionnels permanents de la pièce. Le bureau, assez peu profond, permet de localiser derrière son mur une petite salle des bagages à laquelle seul le chef de gare a accès.

Les deux salles d'attente sont chacune dotées d'un grand banc fixe qui occupe deux pans de murs. A l'une des extrémités de la gare, un grand espace servant d'entrepôt s'ouvre au moyen de deux grandes portes, tant sur le côté que sur la façade donnant sur la voie.

La décoration intérieure d'origine consistait essentiellement en une plinthe de 10 pouces dotée d'un quart-de-rond à sa base. Des planches embouvetées constituaient les murs et les plafonds. Des chambranles très simples ornaient le pourtour des portes et des guichets.

Aujourd'hui, la gare a subi quelques modifications à la disposition intérieure et à la décoration. Deux cloisons sont disparues, celle qui formait la salle des bagages à l'arrière du bureau du chef de gare et celle qui séparait la salle d'attente des dames de l'entrepôt. Une nouvelle cloison remplace cette dernière et procure plus d'espace à l'entrepôt. Deux salles de toilette ont aussi été ajoutées.

Dans l'ancienne salle d'attente (figure 14) et dans le bureau (figure 15), le décor intérieur a disparu derrière un recouvrement de préfini. Les deux guichets ont été remplacés (figure 16). Par contre, la partie entrepôt (figure 17) et ce qui reste de l'ancienne salle d'attente pour dames (figure 18) conservent la menuiserie et les revêtements d'origine. La porte de la salle de toilette présente, de façon caractéristique, les cinq panneaux d'assemblage horizontaux retrouvés sur les plans.

Au total donc, l'intérieur de la gare a subi des modifications plutôt mineures à son cloisonnement. Quant à son décor, il subsiste dans une bonne partie de l'édifice alors qu'il est probablement dissimulé derrière un revêtement récent dans deux pièces. Alors que certaines gares présentent un état complet de délabrement intérieur, la gare de Baie-Saint-Paul a fait l'objet d'un entretien régulier. Son bilan général demeure donc malgré tout positif.

## ENVIRONNEMENT

### Lien avec d'autres structures

La gare de Baie-Saint-Paul est construite sur la rive ouest de la rivière du Gouffre un peu au sud de l'église à l'angle formé par la rue Sainte-Anne et la voie ferrée. Dès l'origine elle est accompagnée d'un château d'eau en bois (figure 19) remplacé en 1930 par un réservoir d'acier de 20,000 gallons.

Le plan d'assurance-incendie de 1927 (figure 20) nous indique la présence de ce réservoir à proximité d'un hangar, «section house», au sud-est de la gare, tandis qu'un entrepôt est localisé à peu près en face de la station dans son angle sud-ouest. Autre structure d'accompagnement, le pont qui enjambe la rivière du Gouffre en direction de Pointe-au-Pic. A l'est de la gare, de chaque côté de la voie ferrée, on note la présence de deux parcs à bois dont l'un a une hauteur de six pieds.

A l'exception du pont, aucune autre de ces structures ferroviaires n'accompagne aujourd'hui la gare (figures 21). Une section de la gare d'origine, sa partie ouest, a été déplacée sur un site industriel.

### Lien avec la collectivité

Le sort de la gare de Baie-Saint-Paul ne laisse pas la population locale indifférente. La société historique de Charlevoix, la municipalité de Baie-Saint-Paul et la Municipalité régionale de comté (MRC) de Charlevoix sont toutes trois intéressées à la sauvegarde de la voie ferrée - également menacée - et de la gare.

Dès l'annonce de sa fermeture, Rosaire Tremblay de la Société historique a demandé à la municipalité de la récupérer pour en faire un centre d'interprétation de l'histoire du chemin de fer de Charlevoix et un monument en l'honneur de Rodolphe Forget, promoteur de la voie ferrée.

La municipalité qui s'intéresse au projet de la société historique s'est directement impliquée dans la préservation de sa gare en adoptant une résolution, le 8 décembre 1981, stipulant que la Ville de Baie-Saint-Paul s'oppose à sa démolition et qu'elle désire l'acquérir. En 1984, à la suite de l'instauration d'un train touristique, opéré pendant l'été par le Tortillard du Saint-Laurent Inc., la corporation municipale «s'implique et investit pour embellir le site de la gare» et fait parvenir une pétition à la Commission des Transports du Canada pour qu'elle soit préservée<sup>43</sup>. Toutefois ce projet ne s'est pas encore concrétisé - malgré une nouvelle offre d'achat effectué en octobre 1992 - parce que le CN est

actuellement en pourparlers pour vendre la voie ferrée selon monsieur Gilbord de la municipalité.

La MRC de Charlevoix, d'ailleurs, a mis sur pied un projet regroupant les MRC de Charlevoix, de la Côte de Beaupré, de Portneuf et de Jacques-Cartier dans le but d'acquérir les tronçons ferroviaires de Murray Bay et de Portneuf. Cette transaction s'effectuerait pour la somme de 7,000,000\$ et serait conditionnelle à l'obtention d'une subvention du gouvernement fédéral. Leur but est de conserver la vocation actuelle du chemin de fer et de s'assurer qu'il ne sera pas démantelé. Le CN a effectivement mis en vente cette section de voie ferrée au printemps 1992.

La MRC aimerait aussi établir un train touristique, reliant le Massif de Petite-Rivière-Saint-François, le Manoir Richelieu et éventuellement Québec. Ce projet qui rappelle le «P'tit train» du Tortillard de 1984 serait piloté par l'Association touristique de Charlevoix. Toutefois, au moment où nous avons parlé avec monsieur Bouliane de la MRC<sup>44</sup>, il paraissait presque certain que ce projet ne serait pas mis à exécution puisque le regroupement de MRC venait de recevoir une réponse négative du gouvernement fédéral.

#### Notes

- 1 Nérée Tremblay, St-Pierre et St-Paul de la Baie St-Paul (Québec, Imprimerie Laflamme Ltée, 1956), p. 256.
- 2 Il s'agit du projet de la Compagnie de Chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix qui prévoyait construire une route ferroviaire, de Saint-Joachim jusqu'à Tadoussac via les hauteurs de Sainte-Tite et excluant, donc, le passage par la côte du fleuve Saint-Laurent.
- 3 Léo Simard, La petite histoire de Charlevoix (s.l., Club Lions de Clermont-La Malbaie-Pointe-au-Pic Inc., [1987]), p. 73.
- 4 Jean-Baptiste Bergevin, Le chemin de fer Québec-Saguenay (mémoire) Université Laval, mai 1945, p. 14.
- 5 Ibid., p. 20.
- 6 Ibid., p. 24.
- 7 Léo Simard, op. cit., p. 77.
- 8 Nérée Tremblay, op. cit., p.257.
- 9 Léo Simard, op. cit., p. 73.

- 10 J.-B. Bergevin, op. cit., p. 23.
- 11 Ibid.
- 12 Robert Rumilly, Histoire de la Province de Québec XVIII, le règlement 17 (Montréal, Montréal-Éditions, s.d.), p. 188.
- 13 Donald MacKay, L'histoire du CN (Montréal, Les Éditions de l'Homme, 1992), p. 26.
- 14 Ibid., p. 35.
- 15 J.-B. Bergevin, op. cit., pp. 36 et 47. Le gouvernement n'achète que la voie ferrée en 1916. Il acquiert la compagnie en 1919 qu'il intègre au CN. Robert Dorman A Statutory History of Railways in Canada 1836-1986 (Kingston, Queens University, 1987), p. 372.
- 16 J.-B. Bergevin, op. cit., p. 50.
- 17 Selon une évaluation faite en 1923. Collectif, La ville de Québec. Histoire municipale IV de la Confédération à la charte de 1929 (Québec, Société historique de Québec, 1983), p. 209.
- 18 Rosaire Tremblay, «La ferme modèle de Sir Rodolphe Forget à la Baie-Saint-Paul», Charlevoix, no. 10, juin 1990, p. 16.
- 19 Ministère des Affaires culturelles (ci-après MAC) Macro-inventaire des biens culturels du Québec comté de Charlevoix-Ouest (Québec, MAC, 1982), p. 33.
- 20 La paroisse de Baie-Saint-Paul compte 553 habitants en 1762. Ibid., p. 38.
- 21 Raoul Blanchard, L'Est du Canada français "Province de Québec" (Montréal, Beauchemin, 1935), pp. 346-347.
- 22 Ce chemin de grève est praticable surtout à partir de 1832 mais il est très dangereux et cause la mort de plusieurs personnes. Il reste l'unique lien terrestre avant la construction de la voie ferrée.
- 23 Martin Brassard, «Évolution de l'habitat à la Baie-Saint-Paul des origines à nos jours», Charlevoix, no. 9, (décembre 1989), p. 8.

- 24 Idem, Rapport de recherche sur l'histoire de Baie-Saint-Paul (Baie-Saint-Paul, Ville de Baie-Saint-Paul, 1991), pp. 37-38.
- 25 Stanislas Drapeau, Études sur les développements de la colonisation du Bas-Canada depuis dix ans: (1851 à 1861) (Québec, Léger Brousseau, 1863), p. 511.
- 26 MAC, op. cit., p. 34.
- 27 Martin Brassard, Rapport de recherche..., op. cit., pp. 37-38.
- 28 Ibid., pp. 46-49.
- 29 MAC, op. cit., p. 35.
- 30 M. Brassard, op. cit., p. 61.
- 31 Raoul Blanchard, op. cit., p. 351.
- 32 Ibid.
- 33 Brassard, op. cit., p. 58.
- 34 Baie Saint-Paul. Ville, Lettre du maire, op. cit.
- 35 Ministère de la Voirie et des Mines, Sur les routes de Québec. Guide du touriste (Québec, Ministère de la Voirie et des Mines, 1929), p. 474.
- 36 Raoul Blanchard, op. cit., p. 350.
- 37 Joseph Otis, «La crèmerie de Baie-Saint-Paul (1928-1966)», Charlevoix, , no. 12, (juin 1991), p. 4.
- 38 Blanchard, op. cit., p. 350.
- 39 Ibid., p. 348.
- 40 Ministère de l'Industrie et du Commerce (ci-après MIC), Inventaire des ressources naturelles et industrielles 1942. Comté municipal de Charlevoix (Québec, MIC, 1942), p. 136.
- 41 Ibid.
- 42 Ibid.
- 43 Baie-Saint-Paul. Ville, Document concernant la gare du Canadien National à Baie-Saint-Paul, 1984, 4 pages.

44 Entrevue réalisée le 3 mars 1993.

GARE DU CANADIEN NATIONAL, BAIE-SAINT-PAUL, QUEBEC

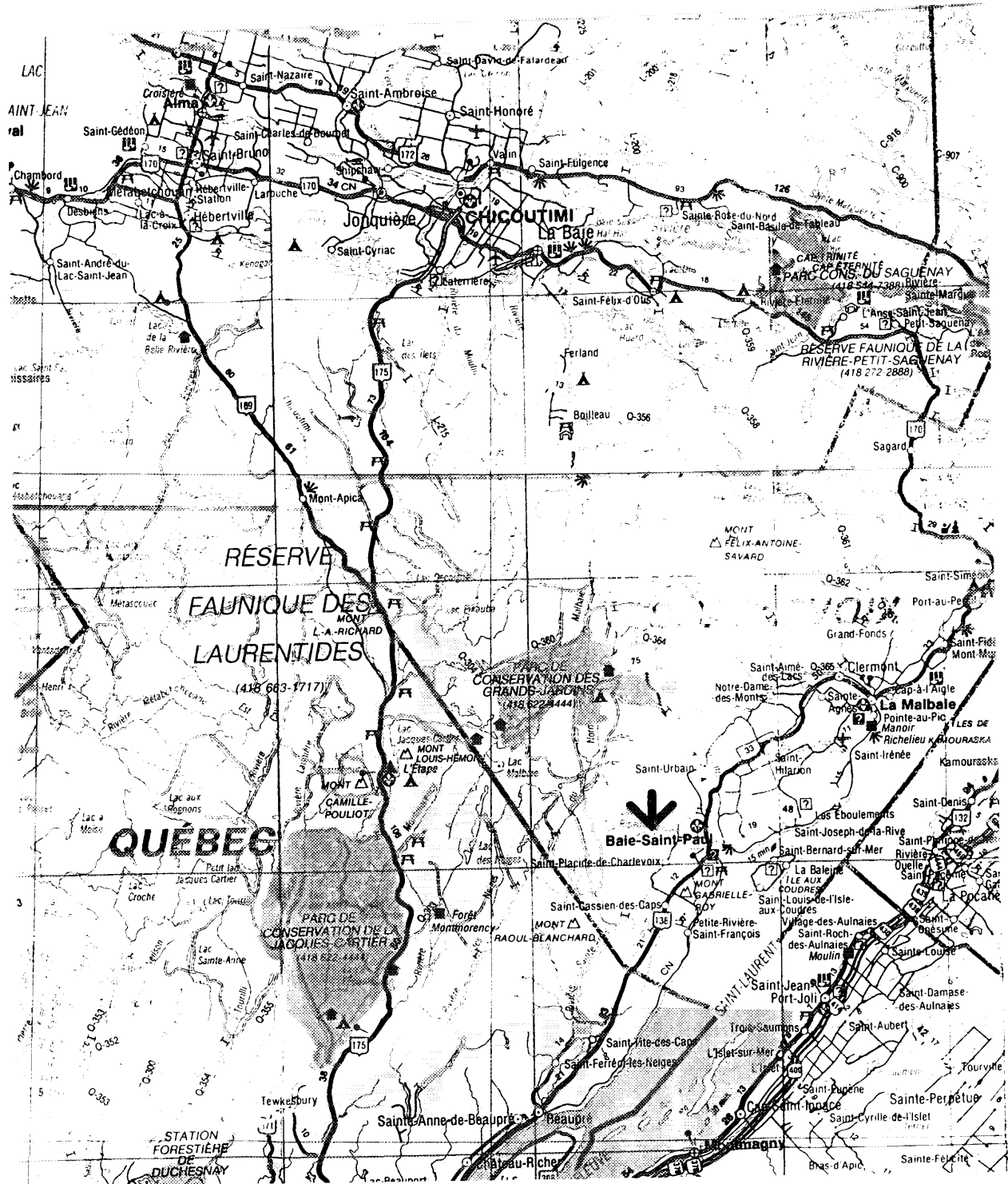


1 Gare du Canadien National, Baie-Saint-Paul, Québec, construite en 1919. Vue avant de la gare en 1993. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)



2 Vue arrière de la gare en 1993. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)

# GARE DU CANADIEN NATIONAL, BAIE-SAINT-PAUL, QUEBEC

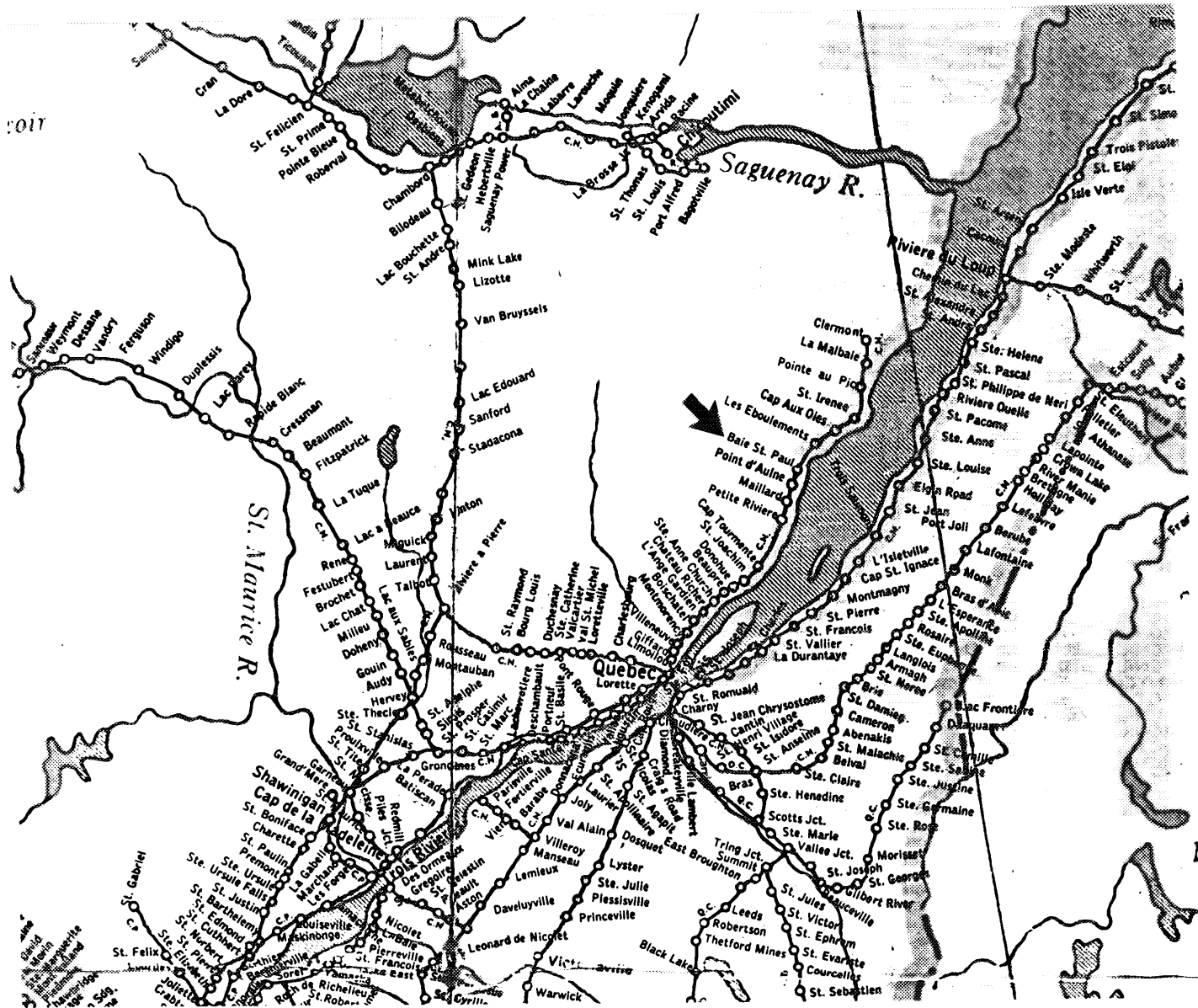


3

Localisation de Baie-Saint-Paul. (Ministère des Transports du Québec.)



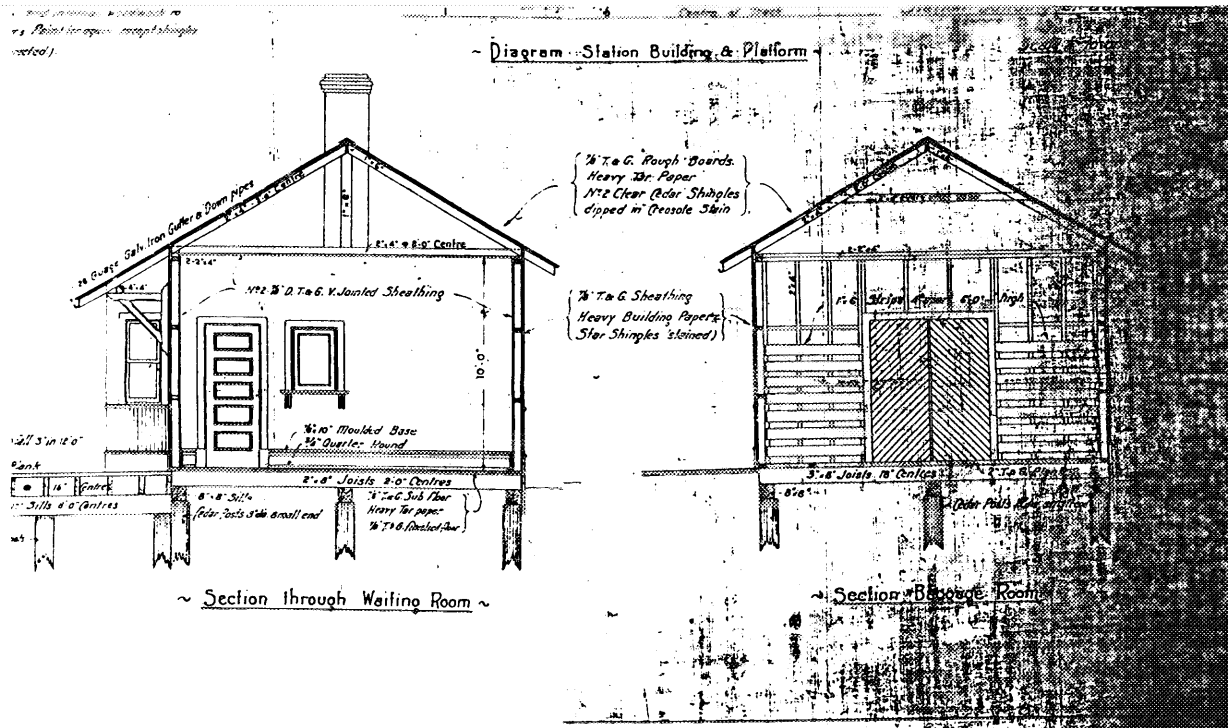
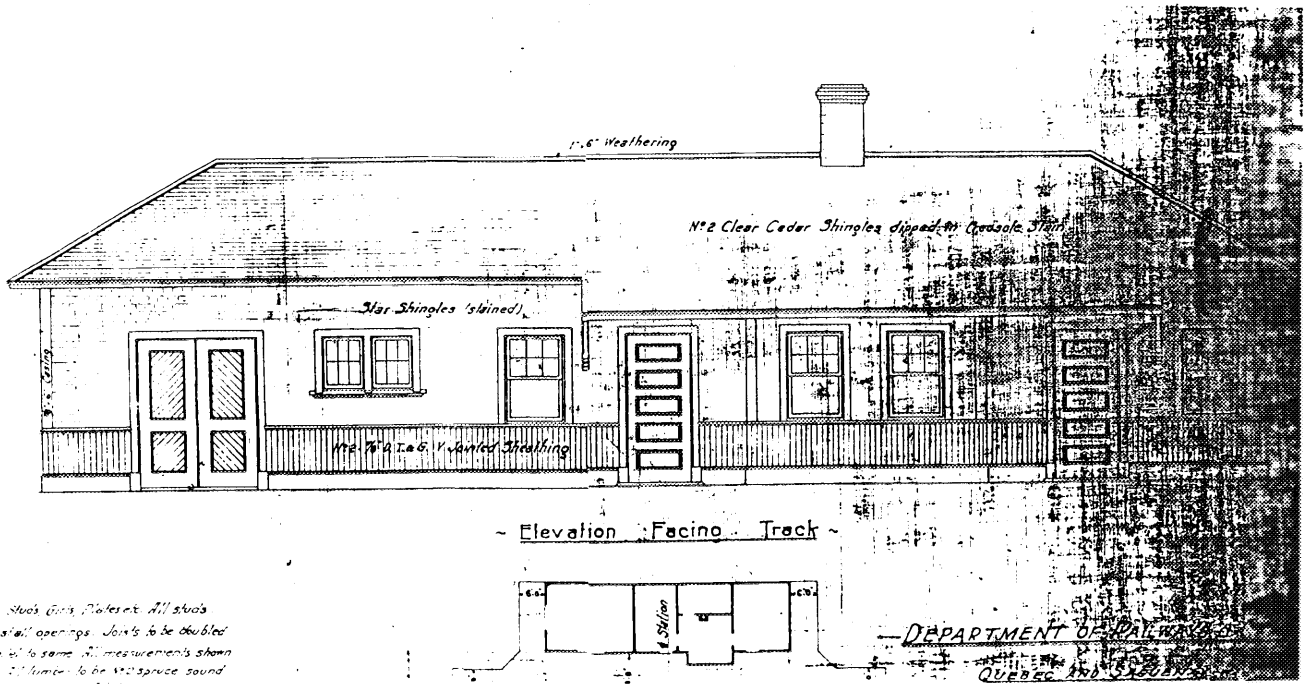
GARE DU CANADIEN NATIONAL, BAIE-SAINT-PAUL, QUEBEC



5

Le tracé ferroviaire du Quebec & Saguenay Railway, maintenant propriété du Canadien National. (Carte ferroviaire de l'Est du Canada publiée par Canadian Freight Association, s.d.)

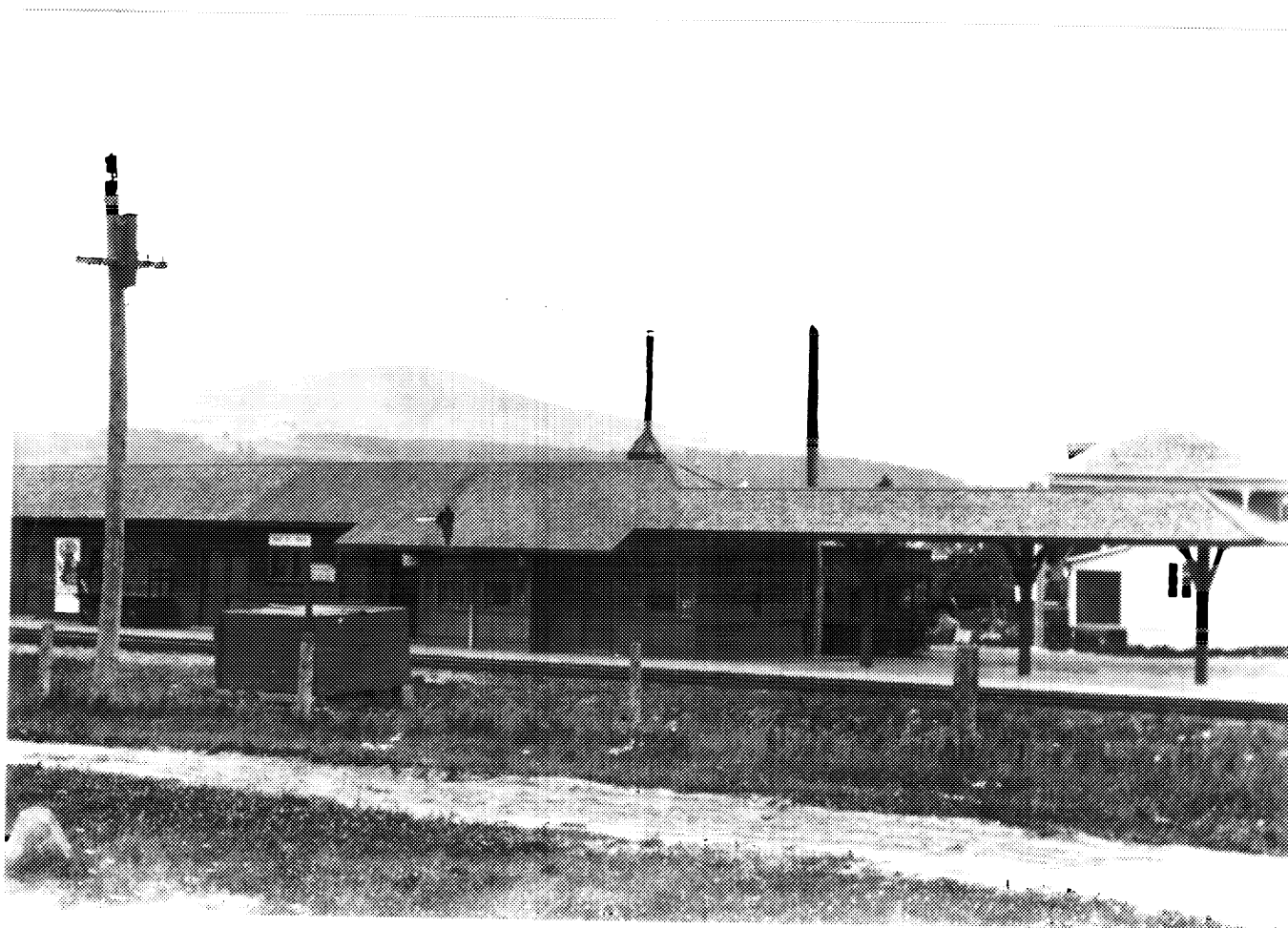
GARE DU CANADIEN NATIONAL, BAIE-SAINT-PAUL, QUEBEC



6

Les élévations avant et latérales de la gare en 1919. (Service d'ingénierie du Canadien National, Montréal.)

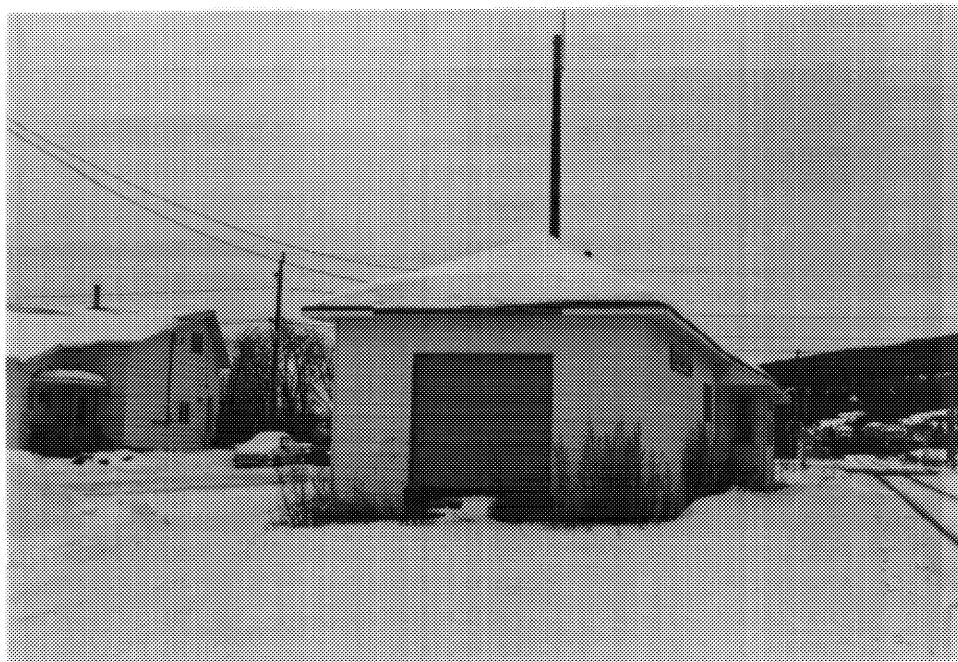
GARE DU CANADIEN NATIONAL, BAIE-SAINT-PAUL, QUEBEC



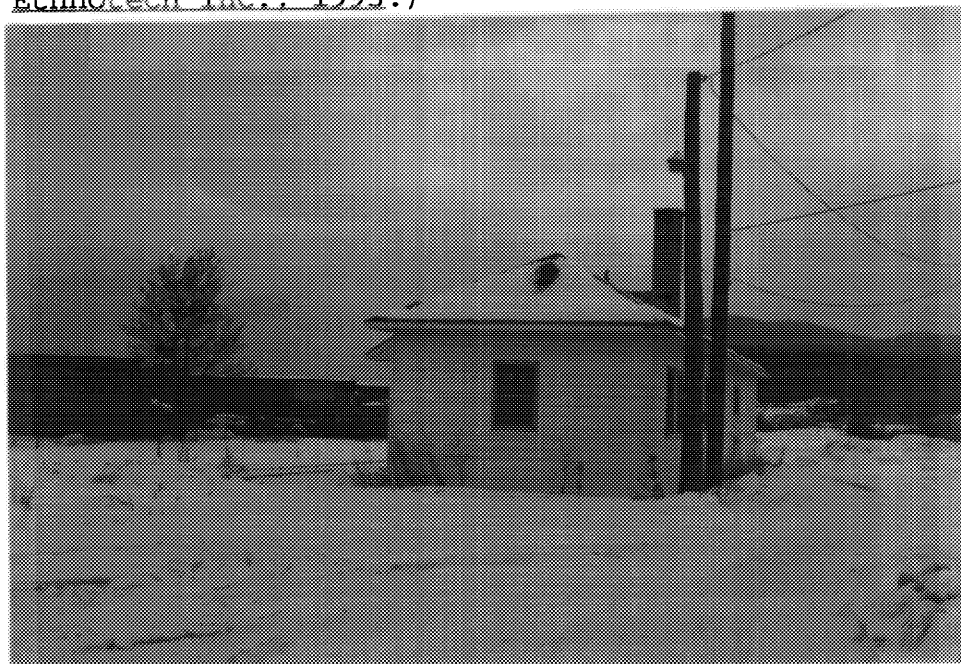
7

La gare au début du siècle. (Collection privée.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, BAIE-SAINT-PAUL, QUEBEC



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

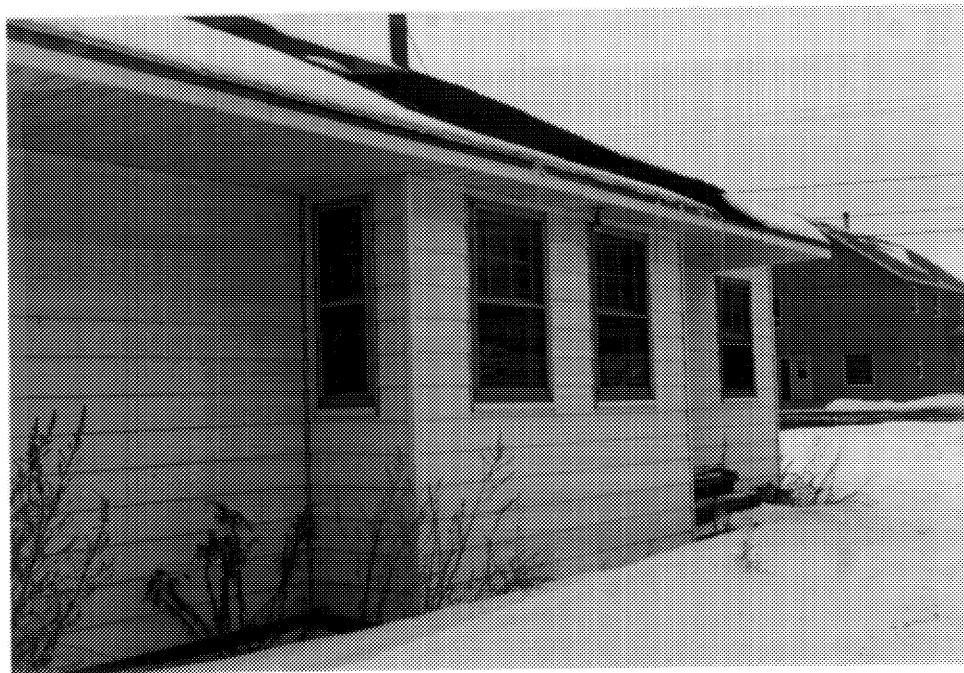


9 Vue de l'extrémité ouest de la gare. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, BAIE-SAINT-PAUL, QUEBEC



10 Vue de l'entrée principale de la gare. (Cliché Ethnotech inc., 1992.)



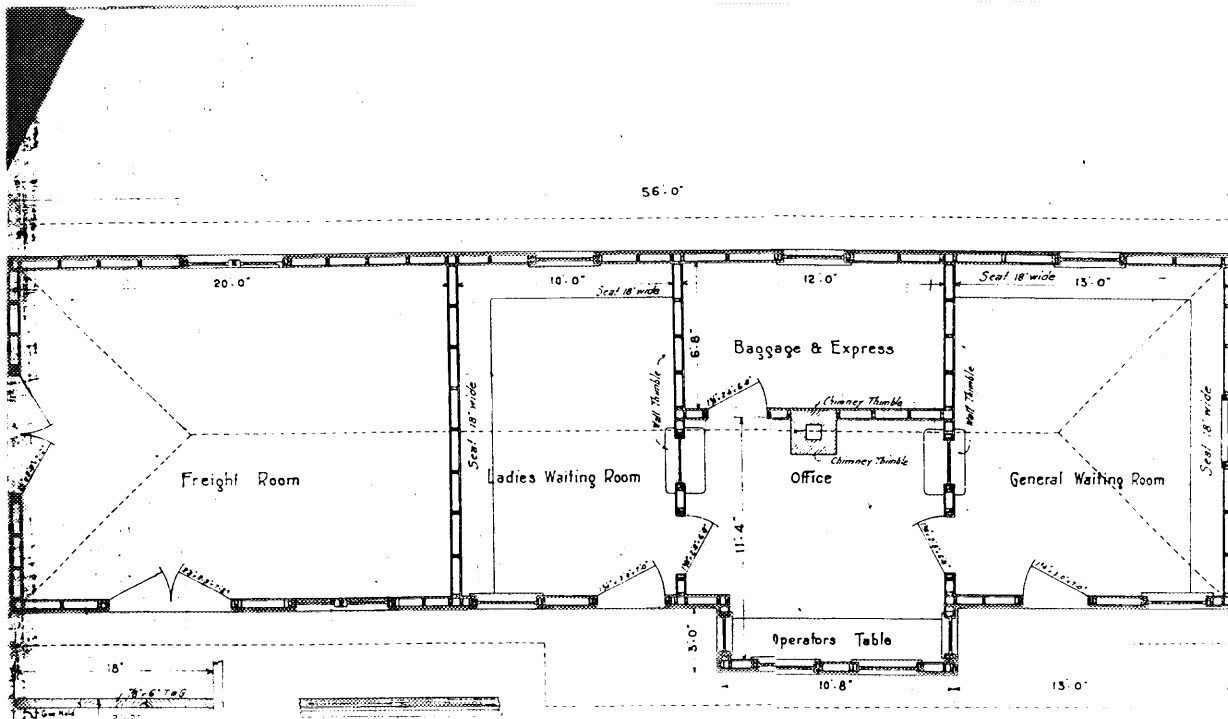
11 Vue du bureau du chef de gare. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)



12

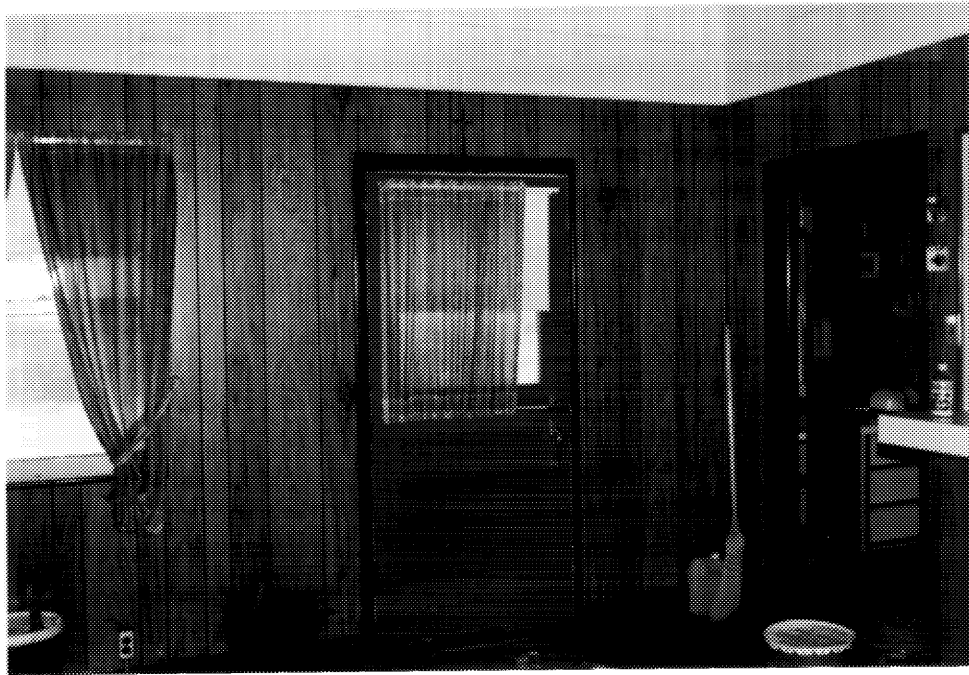
La gare de Cap-aux-Oies, aujourd'hui disparue, telle qu'elle apparaissait vers 1970. (Collection particulière.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, BAIE-SAINT-PAUL, QUEBEC



13

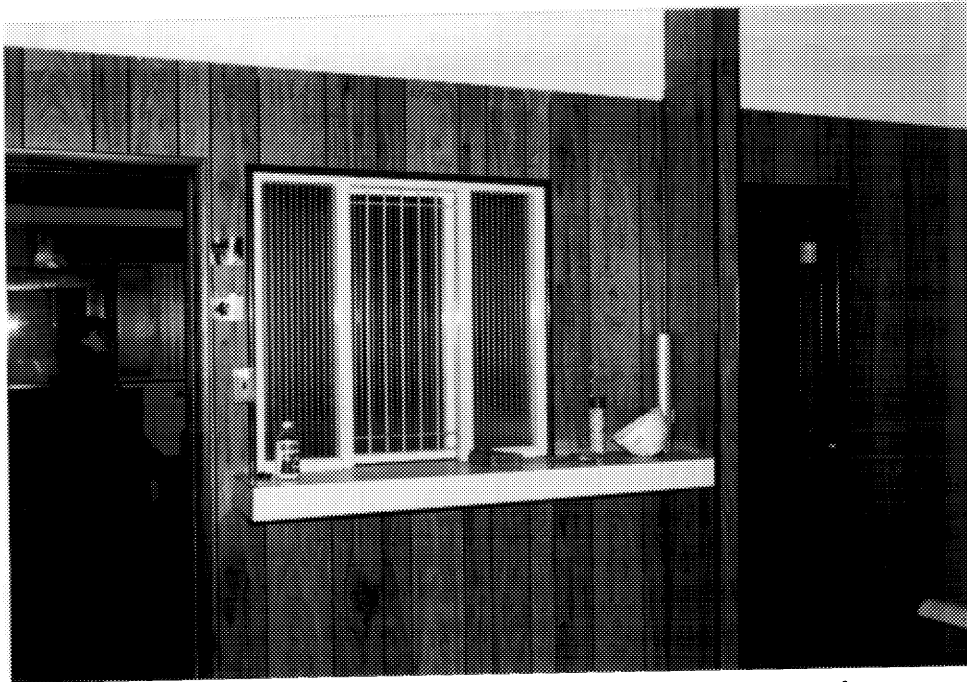
Le plan au sol de la gare en 1919. (Service d'ingénierie du Canadien National, Montréal.)



14 Vue de la salle d'attente. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)



15 L'intérieur du bureau du chef de gare. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)

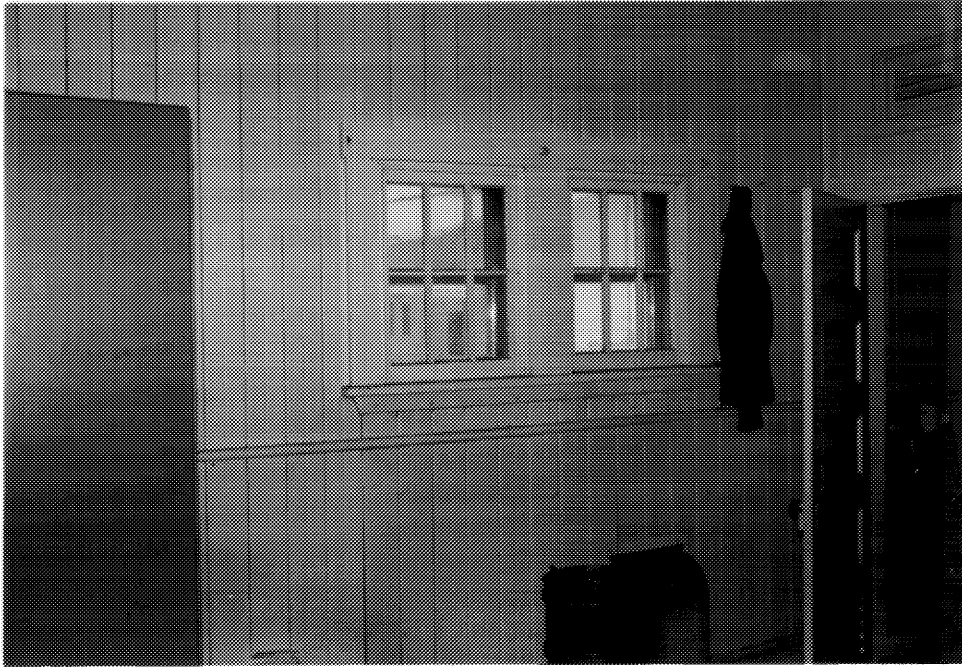


16 Le guichet du bureau du chef de gare. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)



17 L'intérieur de la partie hangar. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)

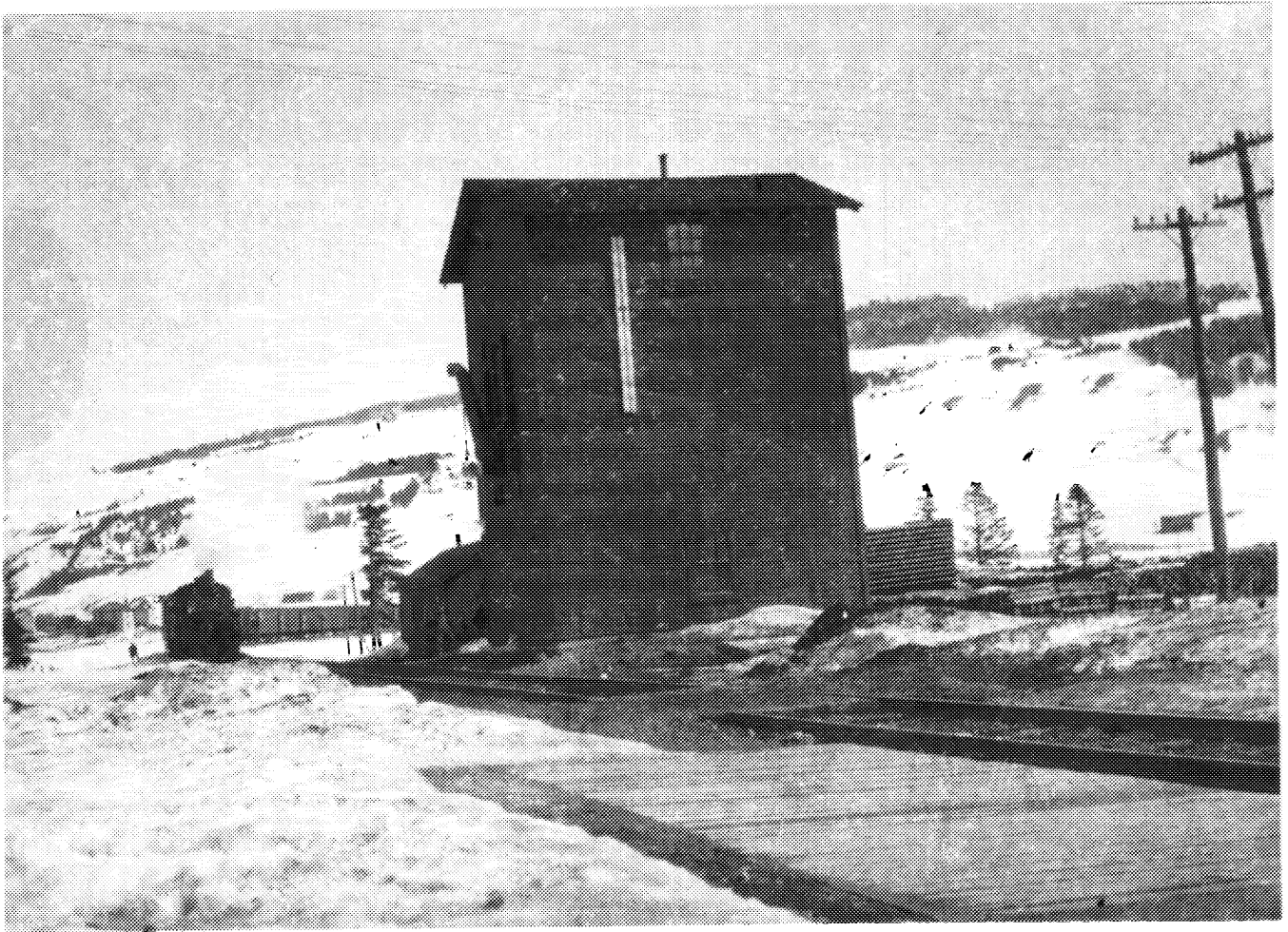
GARE DU CANADIEN NATIONAL, BAIE-SAINT-PAUL, QUEBEC



18

Une partie du hangar, finie en planche, comporte encore un exemple de ce qui devait être le revêtement d'origine de la gare. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, BAIE-SAINT-PAUL, QUEBEC



19 L'ancien château d'eau sur le site de la gare vers 1930. (Collection particulière.)



GARE DU CANADIEN NATIONAL, BAIE-SAINT-PAUL, QUEBEC



21 Une vue générale du site de la gare en direction nord.  
(MAC, Nég. no C.89.204.5.)