

COMMISSION DES LIEUX ET MONUMENTS HISTORIQUES DU CANADA

RAPPORT SUR LES GARES FERROVIAIRES

Titre: Gare du Canadien National
Chandler, Québec

Source: Yves Laframboise et Louise Côté, Ethnotech inc.

RSR-207

INTRODUCTION

La gare de Chandler (figures 1 et 2), aujourd'hui propriété du Canadien National (CN), est située au centre-sud de la localité (figures 3 et 4). Sa construction en 1939 et son agrandissement au milieu des années soixante sont en relation étroite avec le développement de l'industrie du bois de Chandler.

L'aspect actuel de la gare n'a rien à voir avec son état initial. En effet, au travers d'interventions successives réalisées dans les années 1960 et vers 1986, l'édifice original a été transformé à tel point qu'on en a fait un nouveau, sorte de pastiche de gares retrouvées alors sur la ligne de la Gaspésie.

HISTOIRE

Thème historique

La gare de Chandler est construite en 1939 par le Canadien National (CN) au moment où l'usine de bois de Chandler reprend ses activités après sept années d'interruption. Elle s'élève à l'est d'une première gare édifée en 1914 par la Compagnie Atlantique, Quebec and Western Railway (AQ&W).

Au début du XX^e siècle, on exproprie des terrains à Grand-Pabos (futur Chandler) pour la construction de l'AQ&W¹. Incorporée depuis 1901, cette compagnie s'engage à réaliser un chemin de fer allant, entre autres, de Paspébiac à Gaspé «as near the shore as possible»². La voie ferrée complètera celle de la Compagnie Atlantique et Lac Supérieur allant de Matapédia sur l'Intercolonial à Paspébiac. L'AQ&W appartient à des hommes d'affaires torontois, québécois et anglais à qui on accorde une subvention pour la construction de 26 ponts métalliques³.

En 1909, la voie est ouverte à la circulation jusqu'à Port-Daniel et les travaux sont presque terminés à Grand-Pabos⁴. A l'automne 1911, l'ingénieur en chef de l'AQ&W rapporte que les 102 milles de la voie ferrée sont complétés et que presque toutes les gares sont construites⁵ (figure 5). Celle de Chandler ne sera édiflée qu'en 1914 au moment où on construit l'usine de papier qui deviendra le centre du développement du village⁶.

L'AQ&W opère sa voie mais non sans difficultés. En 1922, elle veut même fermer la section entre Chandler et Gaspé parce qu'elle n'est pas rentable⁷. Les plaintes de la population sont constantes. On critique le mauvais état de la voie ferrée, l'irrégularité du service et surtout les taux élevés et même exorbitants du transport des passagers et des marchandises dont la pulpe de bois expédiée aux États-Unis à des tarifs très élevés⁸. Cédant aux récriminations générales, le CN acquiert en 1929 la ligne de l'AQ&W et celle de la Compagnie Quebec Oriental assurant le service ferroviaire entre Paspébiac et Matapédia.

En 1937, le site ferroviaire reprend vie après les années de fermeture de l'usine et la mise en tutelle de la municipalité. L'édifice tel qu'il se présente alors ne répond sans doute plus aux besoins de l'industrie locale ni à ceux de la population. La gare est décrite comme étant «petite»⁹ et d'un confort très rudimentaire «heated by coal stove, and lighted by oil lamps»¹⁰. Après avoir étudié trois plans de rénovation en 1937¹¹, le CN construit finalement une gare entièrement neuve en 1939¹².

Au début des années soixante, l'usine de Chandler convertit ses équipements pour produire du papier journal. On ajoute alors à la gare, toujours étroitement liée à l'industrie, une section entrepôt¹³.

Finalement, au milieu des années 1980, VIA Rail met sur pied son programme de mise en valeur des gares de Gaspésie. A cette occasion, VIA Rail regroupe les services ferroviaires de la localité voisine de Newport à Chandler et rénove la gare¹⁴.

La gare de Chandler, construite et rénovée au moment des changements d'orientation de l'usine locale, témoigne des liens étroits qu'elle a entretenus avec l'industrie du bois. Elle rappelle aussi, par son site, l'histoire d'une compagnie ferroviaire aujourd'hui disparue, l'AQ&W. Sur cette ligne de l'AQ&W d'ailleurs, où l'on comptait 18 stations ferroviaires au début du siècle, il ne reste plus aujourd'hui que cinq gares sur leur site, mise à part celle de Chandler. Parmi ces cinq gares, toutes propriété du CN, celles de Gaspé et de Grande-Rivière sont des constructions récentes datant de 1956. Celles de Port-Daniel (1928), de Barachois (1912) et de Percé (1948),

ont toutes subi des rénovations plus ou moins importantes. Celle de Port-Daniel semble la mieux conservée des trois.

Histoire de la collectivité

L'évolution de la gare de Chandler est étroitement liée à l'histoire de la localité et particulièrement à celle de son industrie principale, raison d'être de Chandler.

Dans les années 1910, Alfred Pellan note qu'«un syndicat de capitalistes américains» explore la Baie de Grand-Pabos (futur Chandler) où «le sol est plus rocheux et tourmenté»¹⁵. Ce site a selon lui un bel avenir industriel grâce aux deux rivières qui s'y déversent. Un barachois situé à l'embouchure de la rivière Grand-Pabos permettrait aussi de stocker les billots de bois descendant le cours d'eau.

Les avantages du site, son accessibilité par mer ou par chemin de fer, la qualité du bois de la région et la main d'oeuvre disponible décident la «St-Lawrence Pulp & Paper Cy» d'y établir en 1913 de vastes usines de pulpe chimique¹⁶. La présence de l'AQ&W est indispensable. Elle facilitera à la fois l'approvisionnement de l'usine et l'écoulement d'une partie de sa production. Une gare, construite en 1914, est donc reliée à l'usine par voies secondaires (figure 6).

Parallèlement aux travaux de construction de l'usine, la compagnie bâtit aussi 200 maisons pour les travailleurs si bien qu'au moment de l'ouverture de l'industrie en 1915, des agriculteurs et des pêcheurs provenant d'un peu partout en Gaspésie s'y fixent: «Un village de plusieurs centaines de personnes naît de ce rassemblement»¹⁷. On lui donne le nom du premier président de la compagnie, monsieur Chandler.

Dès le départ, la gare est mise à contribution car les villages voisins expédient beaucoup de bois par le chemin de fer¹⁸. La population augmente très vite. Elle compte déjà 1 200 personnes en 1917, date à laquelle la municipalité de village est érigée¹⁹. Comme dans d'autres «company towns», la compagnie domine le conseil municipal, ce qui lui vaut des exemptions fiscales intéressantes²⁰.

Mais l'usine ne fonctionne pas encore à pleine capacité et ses profits sont bas. Elle est vendue à la Bay Sulphite Company en 1924, puis à la Bonaventure Pulp and Paper Company en 1925. En 1930, la crise économique la frappe de plein fouet: l'usine ferme ses portes plongeant la ville de 1 741 habitants dans la misère²¹. La municipalité déclare même faillite en 1933, les citoyens n'ayant plus les moyens de payer leurs taxes.

Après sept ans de paralysie complète à Chandler, la Gaspesia Sulphite Company - filiale de l'Anglo-Newfoundland Development Corporation - achète l'usine de pâte à papier. Dès les

premiers mois de l'année 1937, elle effectue d'importantes réparations à sa nouvelle propriété et engage des bûcherons pour couper le bois nécessaire au redémarrage de l'usine²². Parallèlement, le CN étudie la possibilité d'apporter des modifications à la gare avant d'en construire une nouvelle en 1939.

Dès sa remise en marche, l'usine fournit du travail à 254 employés et à 1 200 bûcherons. Elle accroît sans cesse sa production de pâte à papier qui passe de 125 tonnes en 1938 à 275 en 1951. L'entreprise transforme annuellement 169 000 cordes de bois qui donnent 80 000 tonnes de pâte à papier²³. On expédie cette production surtout par bateau vers les États-Unis. Par contre, le bois provient des environs par voie ferrée. Une série de voies secondaires appartenant à la compagnie relie d'ailleurs l'usine à la gare²⁴. Le chemin de fer qui «n'est un peu actif qu'aux abords de l'usine de Chandler» transporte aussi plusieurs journaliers des paroisses avoisinantes et même de New Richmond. Ceux-ci logent alors à la semaine à Chandler²⁵.

Au début des années cinquante, Chandler connaît une activité économique importante et diversifiée. Les domaines du commerce de détail et des services se développent²⁶. L'usine, pièce maîtresse de l'économie locale, emploie 500 personnes mais elle commence à avoir des problèmes d'approvisionnement, ses coûts d'opération sont de plus en plus élevés et sa technologie désuète²⁷.

En 1960, le New York Times acquiert 49 % des actions de l'usine et devient son principal client. Cette situation et les pertes accumulées depuis la fin des années cinquante incitent la Gaspésia à se réorienter vers la production de papier journal²⁸. Avant d'effectuer ce tournant majeur, l'entreprise exige que le quai de Chandler soit amélioré²⁹. Elle demande peut-être aussi que la gare soit modernisée comme le fait la Chambre de Commerce de Chandler depuis 1960. Celle-ci a effectué une demande officielle auprès du CN pour que des améliorations lui soient apportées ainsi qu'au «hangar à fret»³⁰. La gare est effectivement rénovée vers 1964.

L'activité ferroviaire est intense pendant cette période: «Il pouvait entrer 35 wagons de bois par jour, cinq jours par semaine et sept à huit mois par année»³¹. Chaque jour, en effet, de nombreux wagons de copeaux de bois proviennent de Matane et de Bonaventure; de la pierre à chaux arrive de Port-Daniel, remplacée par du soufre de l'ouest un peu plus tard, et plusieurs wagons de papier journal partent en direction de New York et de Philadelphie³².

Au début des années soixante-dix, Chandler est un centre régional important en Gaspésie. La ville atteint un sommet

démographique avec ses 4 101 habitants mais elle commence à subir l'exode comme ailleurs dans la péninsule³³. Pour accroître son rôle de leadership régional, elle fusionne avec trois localités voisines. Elle est aussi choisie comme centre de la Municipalité Régionale de Comté (MRC) de «Pabock» dans les années 1980³⁴. A ce moment-là, VIA Rail rénove la gare et regroupe à Chandler les services ferroviaires du village de Newport.

Aujourd'hui, après une menace de fermeture en 1989, la gare joue toujours un rôle de support à l'industrie et de service à la communauté. Elle illustre très bien l'histoire de son milieu d'appartenance en étant comme lui sujette aux fluctuations de l'industrie principale. Construite au moment de la renaissance de l'industrie et de la ville, elle est rénovée lorsque la Gaspésia procède à d'importants changements technologiques et que Chandler renouvelle ses infrastructures portuaires et diversifie son économie.

ARCHITECTURE

Conception architecturale/Qualité esthétique

La gare actuelle de Chandler avait été précédée par un petit bâtiment de forme inusitée, avec étage en encorbellement, construit en 1914 par la compagnie AQ&W (figure 7). Cet édifice s'était vu adjoindre, latéralement, un hangar de plus de deux fois sa longueur. En 1937, le CN décide d'apporter des modifications à la gare. Comme il arrive souvent à cette époque, diverses options sont envisagées: modifications de la gare existante, construction d'une nouvelle gare seule ou construction d'une nouvelle gare avec entrepôt.

En 1939, le choix est fait de construire une nouvelle gare seule. Il s'agit d'un édifice relativement simple: un rectangle coiffé d'un toit à deux versants, au lieu de l'habituel toit à croupes, avec une partie en saillie correspondant au bureau du chef de gare (figure 8). Ce type de bâtiment ferroviaire semble répondre à une nouvelle conception architecturale car nous ne l'avons jamais rencontré précédemment ni dans les régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie, ni ailleurs. Si le parti a été pris de simplifier la forme du toit, et de conserver uniquement deux versants, on a par ailleurs choisi d'utiliser plusieurs éléments du vocabulaire architectural traditionnel. Les fenêtres à guillotine dotées de petits carreaux en témoignent, de même que la différence de matériau de revêtement entre les parties inférieure et supérieure des murs. Il n'y a pas de consoles sous l'avant-toit mais l'extrémité des chevrons du toit, apparente, s'enorgueillit d'un travail de découpage délicat. La grande porte donnant accès à la salle des bagages, au lieu

de ressembler à une porte de garage comme à Carleton, se divise en deux battants surmontés de fenêtres à petits carreaux. La totalité de l'édifice, tout en étant fort simple d'apparence, fait preuve d'équilibre et d'harmonie.

En 1939, c'est l'option de gare la plus réduite qu'on avait choisi d'ériger. Vers le début des années 1960, c'est un drôle de retour des choses de voir la gare flanquée d'une allonge neuve qui, sans être identique à celle qu'on avait entrevue dans l'une des options de 1937, lui ressemble fort (figure 9). Cette modification, faite dans le respect des dimensions de la gare initiale et dans celui de ses matériaux, est assez bien réussie. Mais la grande porte d'origine est remplacée par une porte de garage. Fait plus grave, ces changements en annoncent d'autres plus importants.

Quelques années après, on recouvre les murs de la gare d'un large déclin (figure 10). Finalement, en 1986, VIA Rail apporte de nombreux changements, visiblement destinés à harmoniser l'architecture de la gare avec celle des autres gares du réseau (figure 11): confection de croupes aux extrémités du toit, installation d'une grande lucarne à toit à deux versants au-dessus d'une porte de sortie arrière (figure 2) et installation de grandes consoles sous de nouveaux avant-toits largement débordants. Mais on garde la saillie du bureau du chef de gare (figure 12). Quant aux ouvertures, elles sont remplacées par des neuves et plusieurs emplacements sont modifiés. On rétablit la différence de revêtement entre les parties supérieure et inférieure des murs mais on fixe les planches verticalement au lieu de les fixer horizontalement (figure 13).

Le résultat final de cette intervention faite par VIA Rail n'est pas désagréable. Nous nous retrouvons devant une silhouette habituelle, celle des gares à toit à croupes modernisées vers 1986. Mais ce bâtiment n'en reste pas moins une sorte de pastiche de gare, effectué à partir d'une gare d'origine entièrement maquillée, dont il ne reste plus que trois des murs de 1939.

Qualité sur le plan fonctionnel/technique

L'intérieur actuel de la gare de Chandler est largement redevable, eu égard à ses dimensions et à son aménagement intérieur, au plan initial de la gare construite en 1939.

Cette première gare (figure 14) comportait un espace intérieur réparti presque également entre la fonction purement ferroviaire (salle des bagages et bureau du chef de gare) et celle réservée aux passagers (salles d'attente et salles de toilette).

Dans cet aménagement, la ségrégation entre hommes et femmes avait été maintenue par la création de deux salles d'attente

distinctes, l'une générale, l'autre réservée aux dames. L'exiguïté des lieux avait incité les concepteurs du bâtiment à placer la salle d'attente pour dames derrière le bureau du chef de gare et à la limiter à 16 pieds par 11 pieds. Même si l'accès à la salle de toilette était privé, il n'en restait pas moins que l'accès au quai devait se faire par la salle d'attente générale, dans laquelle donnait l'unique porte d'accès de la salle d'attente pour dames.

Au début des années 1960, l'allongement de la gare pourrait avoir entraîné la transformation de la première salle des bagages en salle d'attente pour dames mais aucune source, ni écrite ni orale, ne nous permet de l'affirmer.

Lorsque VIA Rail exécute des travaux de rénovation en 1986, le bloc sanitaire est déplacé à l'emplacement de l'ancienne salle d'attente pour dames et le reste de l'espace de cette ancienne salle sert de corridor reliant la nouvelle et unique salle d'attente (figures 15 et 16) à la consigne à bagage. Les aménagements habituels sont faits: murs et plafonds recouverts de gypse, sol en tuiles de vinyle et nouveau comptoir de vente pour la vente des tickets. De l'intérieur original, il ne reste donc à peu près rien.

ENVIRONNEMENT

Lien avec d'autres structures

Le site n'a jamais comporté de structures notables, la gare étant en fait reliée d'abord et avant tout au site industriel à proximité par un réseau multiple de voies (figure 17). Ces nombreuses voies secondaires menaient à l'industrie de pâte à papier et au quai de Chandler de même qu'au réservoir à eau démolé probablement à la fin des années quarante.

A partir de 1939, un entrepôt est situé à proximité de la gare. Il est détruit vers 1963 au moment où on agrandit la gare pour y ajouter une partie entrepôt³⁵.

En 1986, VIA Rail a effectué un aménagement paysager minimal autour de la gare. Aujourd'hui, du côté opposé au secteur industriel, un développement résidentiel a pris forme depuis les années 1950 (figure 18).

Lien avec la collectivité

Comme ailleurs en Gaspésie, on s'intéresse au sort de la gare non pas pour son potentiel patrimonial mais plutôt parce qu'elle est jugée comme un complément essentiel au service ferroviaire.

En 1989, à la suite de l'annonce de la fermeture du réseau de la Gaspésie, la municipalité entreprend une lutte contre la décision de VIA Rail. La décision d'abandonner la ligne est tout de même annoncée en février 1991. Mais grâce à l'opposition de l'ensemble des Gaspésiens, cette résolution est abrogée en novembre 1991³⁶. La menace d'une fermeture du réseau reste toutefois présente et inquiète la population. Récemment, des rumeurs voulaient qu'une compagnie texane achète le chemin de fer. Elle aurait déjà acquis une voie ferrée à l'île du Cap Breton³⁷.

Notes

- 1 Carl Leblanc, Histoire de Chandler (Chandler, Ville de Chandler et Musée de la Gaspésie, 1993), p. 80.
- 2 Canada. Archives nationales (ci-après ANC), RG43, 242/1660, «Note de L. K. Jones, secrétaire des Chemins de fer et Canaux», 10 juillet 1905.
- 3 Jules Bélanger et al., Histoire de la Gaspésie (Montréal, Boréal Express, 1981), p. 466.
- 4 ANC, RG 43-243/1660.
- 5 ANC, RG43,236/1428-6, «Rapport de l'ingénieur en chef W. A. Bowden au secrétaire du Département des Chemins de fer et Canaux», 24 novembre 1911.
- 6 Carl Leblanc, op. cit., p. 86.
- 7 ANC, RG43-243/1660.
- 8 ANC, RG43-522/16 275-1, «Report of Railway Commissioners to the Department of Railways and Canals», [1925].
- 9 Ministère de l'Industrie et du Commerce (ci-après MIC), Inventaire des ressources naturelles et industrielles 1937. Comté municipal de Gaspé-Est (Québec, MIC, 1937), p. 161.
- 10 ANC, RG43-522/16 275-1, Report of Railway Commissioners [...], op. cit., «exhibit B».
- 11 Canadien National, Chandler P. Q. Station building proposed improvements, décembre 1937.
- 12 Selon l'agent actuel du CN, la première gare aurait été incendiée. Aucune source disponible n'a pu confirmer cette hypothèse. Si tel était le cas, l'incendie n'aurait pu avoir lieu qu'entre 1937 et 1939.

- 13 Entrevue avec Rémi Dumas, ancien chef de gare, 19 août 1993.
- 14 VIA Rail, Mise en valeur des gares en Gaspésie (Montréal, VIA Rail, 1983), p. 8.
- 15 Alfred Pellan, La Gaspésie. Esquisse générale. Terres à coloniser, etc., etc. (Québec, Colonisation, Mines et Pêcheries, 1914), p. 30.
- 16 J. Bélanger, op. cit., p. 538.
- 17 Ibid., pp. 370-371.
- 18 Ibid., p. 371.
- 19 Hormisdas Magnan, Dictionnaire historique et géographique des paroisses, missions et municipalités de la province de Québec (Arthabaska, L'Imprimerie d'Arthabaska Inc., 1925), pp. 300-301.
- 20 J. Bélanger, op. cit., p. 538.
- 21 C. Leblanc, op. cit., pp. 166-167.
- 22 Ibid., p. 186.
- 23 J. Bélanger, op. cit., pp. 550 et 566.
- 24 Québec. Archives nationales (ci-après ANQ), E21/H7 bis, Photo aérienne de Chandler, 1927.
- 25 Raoul Blanchard, L'Est du Canada français "Province de Québec", tome premier (Montréal, Beauchemin, 1935), p. 54.
- 26 C. Leblanc, op. cit., p. 199.
- 27 J. Bélanger, op. cit., p. 568.
- 28 C. Leblanc, op. cit., pp. 211-212.
- 29 Ibid., p. 212.
- 30 Ville de Chandler, Album-souvenir du cinquantenaire de Chandler (Chandler, Ville de Chandler, 1966), s. p.
- 31 Entrevue avec Henri Berthelot, ancien directeur du CN à Chandler, 2 novembre 1993.
- 32 Ibid.

- 33 C. Leblanc, op. cit., p. 262.
- 34 Ibid.
- 35 Entrevue avec Rémi Dumas, ancien agent de gare, 19 août 1993.
- 36 Entrevue avec monsieur DaSylva, agent de la gare de Chandler, 20 octobre 1993.
- 37 Ibid.

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHANDLER, QUÉBEC

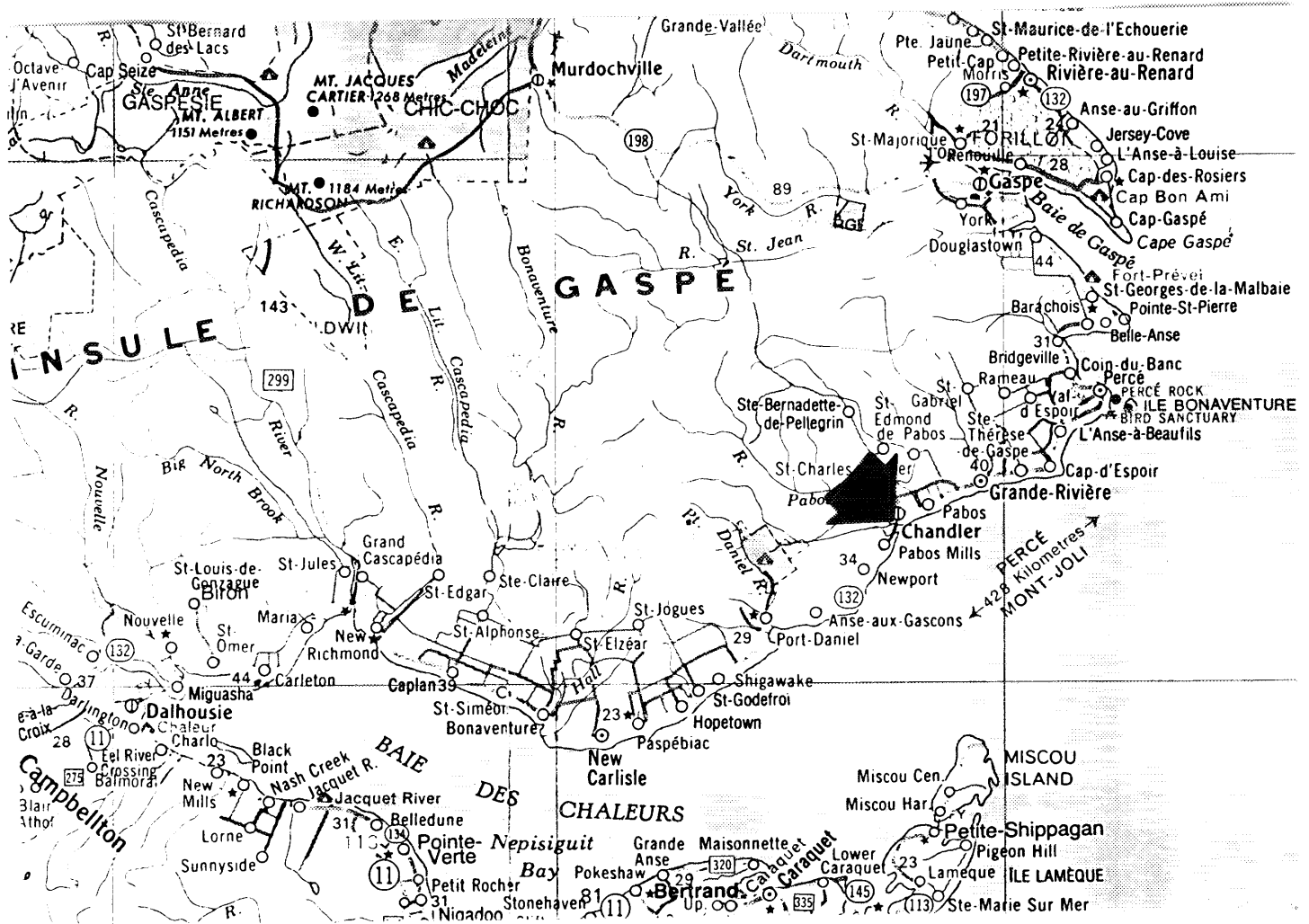


1 Gare du Canadien National, Chandler, Québec, construite en 1939. Vue avant de la gare en 1993. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)



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

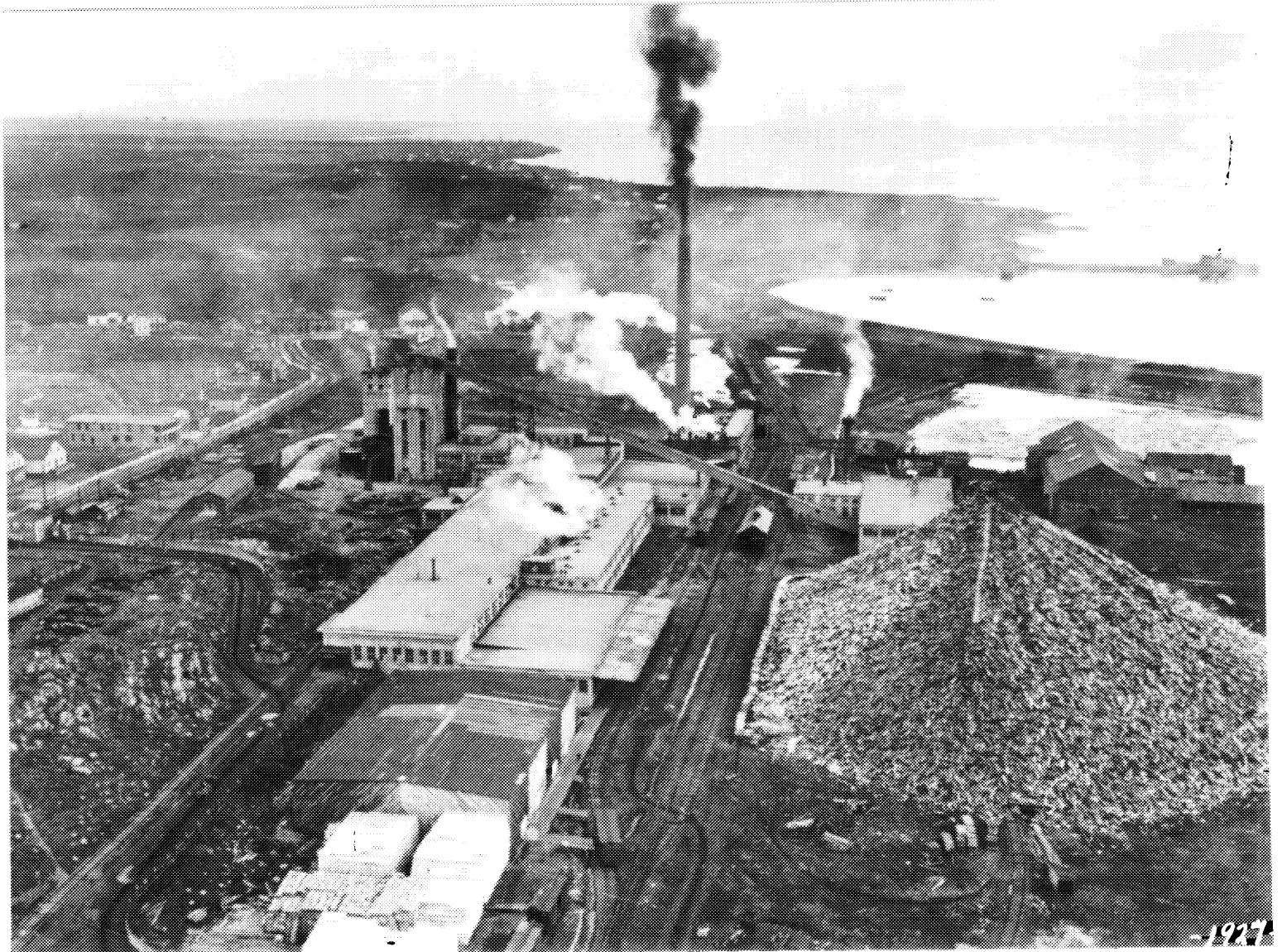
GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHANDLER, QUEBEC



3

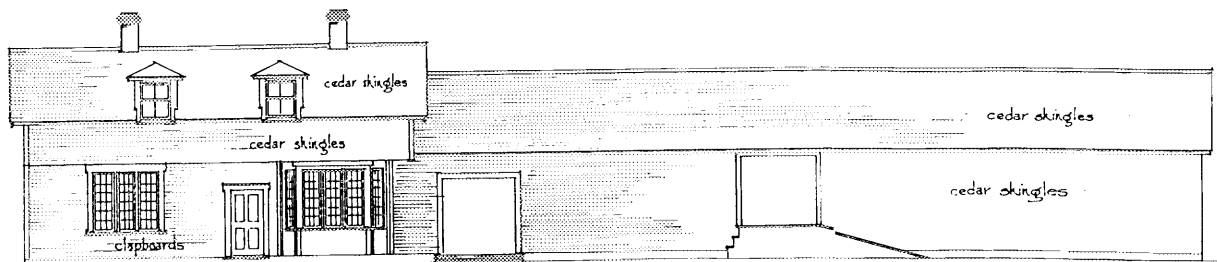
Localisation de Chandler. (Ministère des Transports du Québec.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHANDLER, QUEBEC



6 Vue de l'industrie de Chandler et des voies secondaires ferroviaires qui la desservent. (Archives nationales du Québec à Québec, E21/H7bis.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHANDLER, QUEBEC

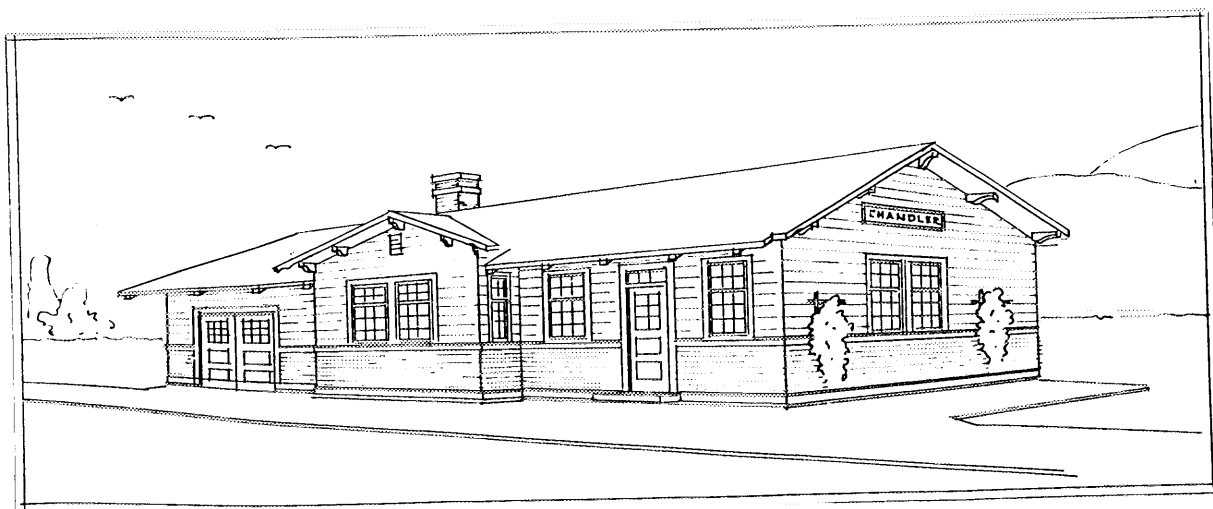


ELEVATION - TRACK SIDE

SCALE $\frac{1}{8}'' = 1'-0''$

7

Vue en élévation de la première gare de Chandler.
(Service d'ingénierie du Canadien National, Moncton.)



8

Vue en perspective de la gare de 1939. (Service
d'ingénierie du Canadien National, Moncton.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHANDLER, QUEBEC

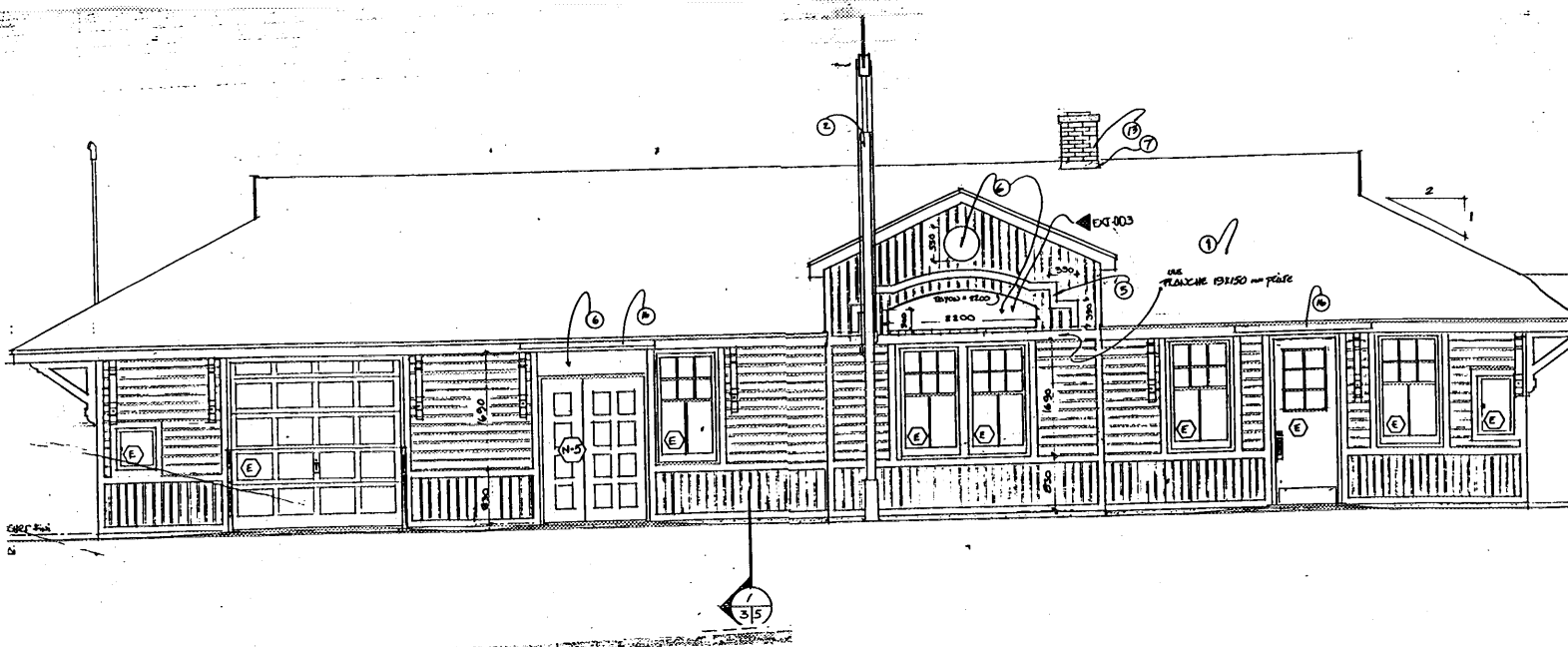


9 Vue de la gare vers 1964. La différence de couleur dans le revêtement du toit trahit l'allongement effectué à cette époque. (Canadien National, Moncton.)



10 Vue de la gare vers 1970. (Service des relations publiques du Canadien National, Montréal.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHANDLER, QUEBEC

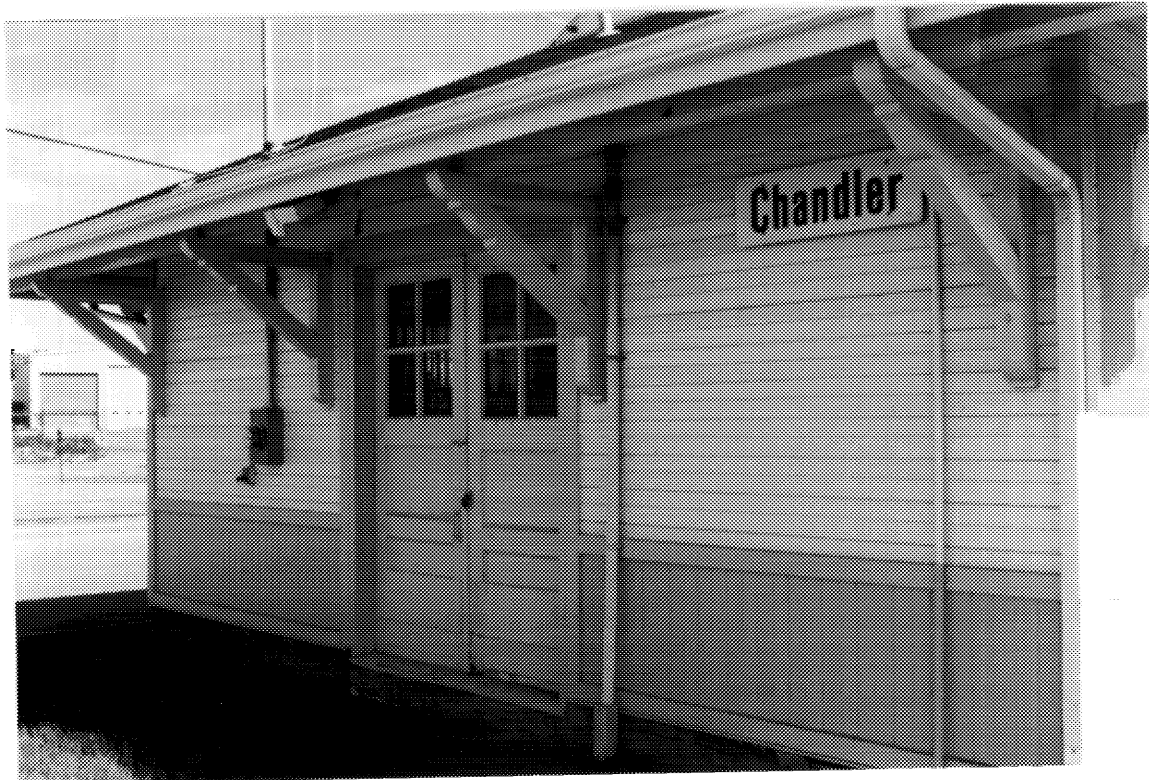


11 Plan de la gare de Chandler vers 1986. (VIA Rail, Montréal.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHANDLER, QUEBEC

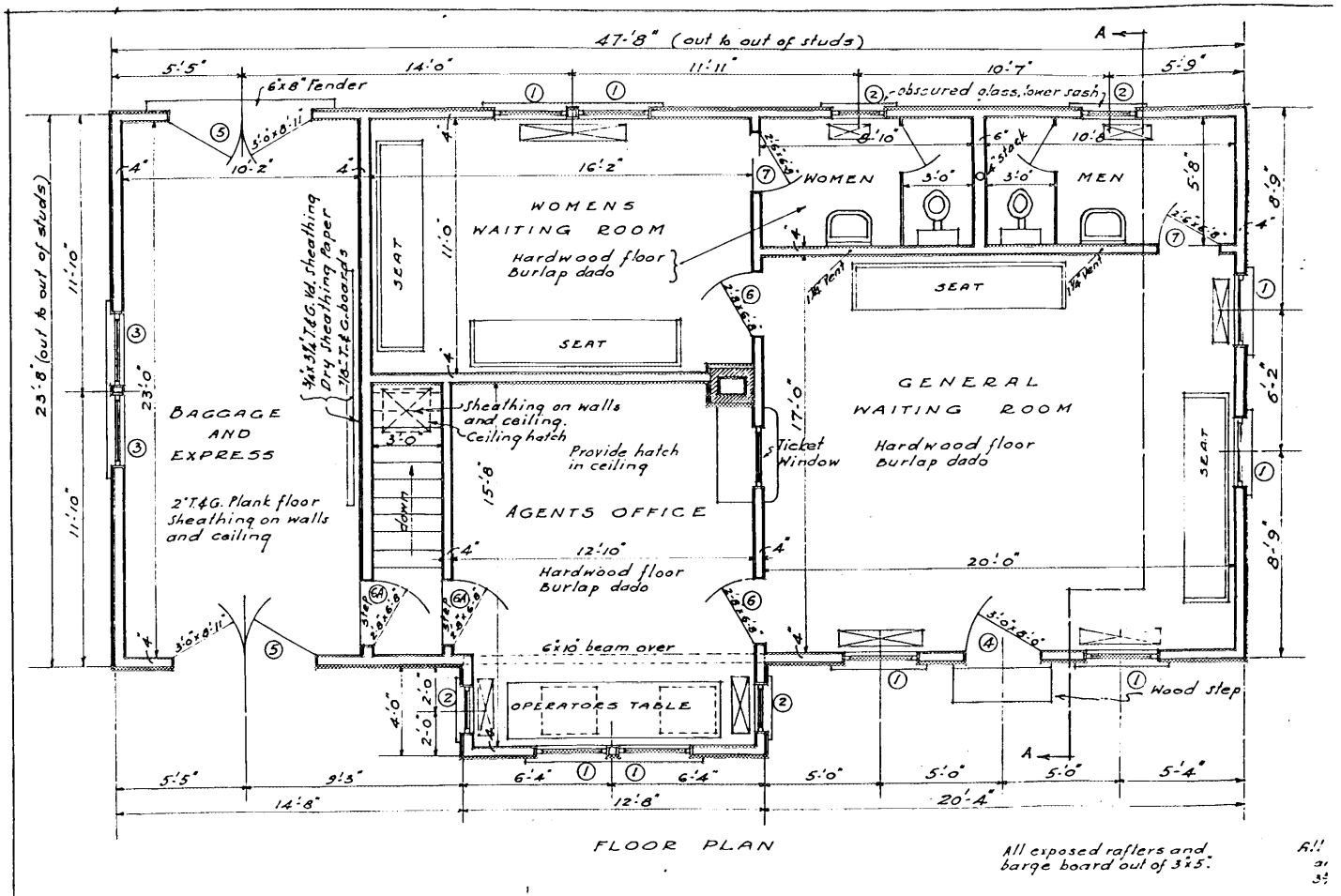


12 Vue de la saillie du bureau du chef de gare. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)



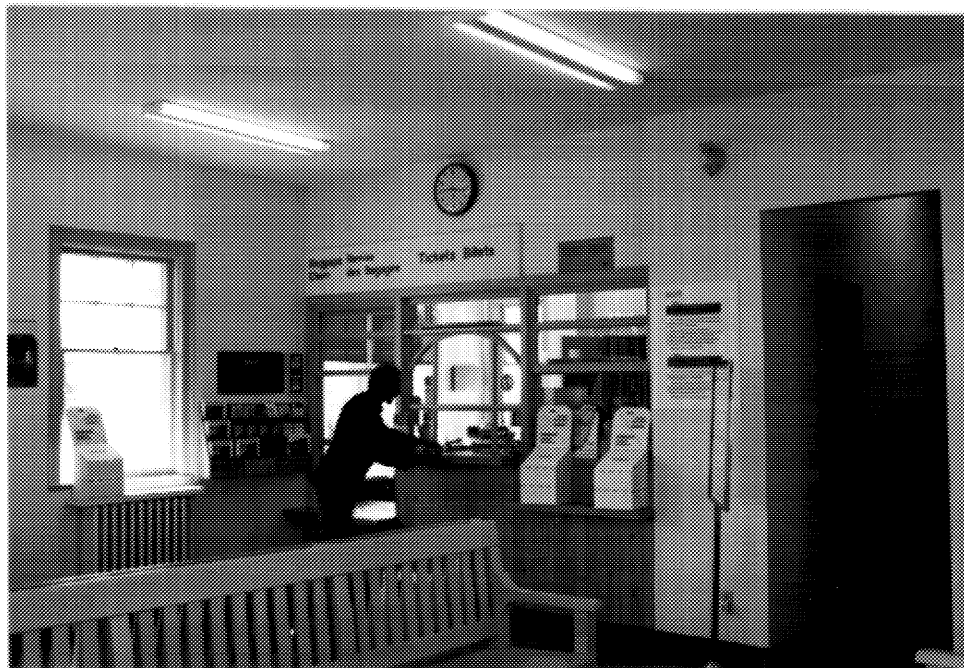
13 Vue du revêtement mural de la gare. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHANDLER, QUEBEC



14 Plan du rez-de-chaussée de la première gare. (Service d'ingénierie du Canadien National, Moncton.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHANDLER, QUEBEC



15 Vue du comptoir de la salle d'attente de la gare après modifications par VIA Rail en 1986. (VIA Rail, Montréal.)



16 Vue de l'entrée de la salle d'attente après modifications. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHANDLER, QUEBEC



17

Sur cette vue de Chandler en 1927, on aperçoit un embranchement en forme de Y, dont une branche pénètre directement au sein du site industriel. (Archives nationales du Québec à Québec, E21/H27.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHANDLER, QUEBEC



18

Vue actuelle du site de la gare. (Cliché
Ethnotech inc., 1993.)