

# COMMISSION DES LIEUX ET MONUMENTS HISTORIQUES DU CANADA

## RAPPORT SUR LES GARES FERROVIAIRES

Titre: Gare du Canadien National  
Caplan, Québec

Source: Yves Laframboise et Louise Côté, Ethnotech inc.

# RSR-208

---

## INTRODUCTION

La gare de Caplan (figures 1 et 2), aujourd'hui propriété du Canadien National (CN), est située au nord de la localité, légèrement en retrait de l'agglomération principale (figures 3 et 4).

Construite en 1945, à la suite des pressions du conseil municipal, elle est caractéristique d'une période d'intense utilisation du chemin de fer, celle de la Seconde guerre mondiale.

La conception architecturale de la gare de Caplan, en rupture avec la tradition architecturale ferroviaire des décennies antérieures, dénote une simplification outrancière des formes et une volonté d'éliminer l'ornementation rencontrée habituellement sur ces édifices.

## HISTOIRE

### Thème historique

A la suite d'une très forte affluence de voyageurs et de marchandises pendant la Seconde guerre mondiale, une nouvelle gare est érigée à Caplan en 1945. Cette construction du CN est aussi le résultat de pressions politiques locales.

L'arrivée du chemin de fer dans la localité est une entreprise longue et complexe. Dès 1872, la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs est incorporée pour construire une voie ferrée de Matapédia sur l'Intercolonial jusqu'à Paspébiac et possiblement Gaspé<sup>1</sup>. Toutefois, les travaux ne débutent pas avant juin 1888<sup>2</sup>. Des ponts sont alors érigés sur plusieurs rivières dont celle de Caplan. En 1889 tout s'arrête puisque les ouvriers n'ont pas été payés<sup>3</sup>. Réorganisée l'année suivante, la compagnie fait face à de nouvelles difficultés

avant de vendre ses actifs à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur (A&LS) le 16 avril 1894<sup>4</sup>. C'est cette entreprise, dirigée par C. Newhouse Armstrong, qui ouvre la ligne entre Matapédia et Caplan le 7 mai 1894<sup>5</sup>.

Une première gare est alors construite à Rivière Caplan, près du chemin Dion<sup>6</sup>. Comme le rail n'atteint pas New-Carlisle avant 1898, elle constitue le terminus du chemin de fer pendant quatre ans.

En 1910, la Compagnie Québec Oriental achète les titres de la A&LS<sup>7</sup>. Cette compagnie a possiblement construit une seconde gare à Caplan. En effet, quelque part après 1910, on déménage les principaux édifices du village au centre géographique de Caplan, c'est-à-dire à son emplacement actuel. Nous pensons qu'une seconde gare est alors construite puisqu'une photo aérienne de 1928 laisse entrevoir un édifice passablement différent de la photographie de la première gare<sup>8</sup>.

Après maintes hésitations, puisque cette ligne ferroviaire n'est pas rentable, le Canadien National achète la voie du Québec Oriental en 1929. Le service ferroviaire s'améliore grandement mais les plaintes des usagers restent fréquentes. Elles concernent autant la voie ferrée qualifiée de «mauvaise» que les taux de fret jugés «trop élevés»<sup>9</sup>.

La Seconde guerre mondiale est une période de grande utilisation du chemin de fer. Le conseil municipal de Caplan note d'ailleurs, en 1942, que le trafic y est «extrêmement intense, surtout depuis le début des hostilités»<sup>10</sup>. En dehors du transport des marchandises qui augmente considérablement, le rail achemine aussi du matériel militaire et des troupes de soldats jusqu'à la nouvelle base aéro-navale de Gaspé. Dans ce contexte, la voie ferrée et le matériel roulant, déjà en mauvais état, se détériorent. En 1941, plusieurs citoyens demandent au ministre des transports que la voie ferrée soit réparée<sup>11</sup>. Sa réponse est négative puisque le Canada doit se consacrer à l'effort de guerre: «[...] the railways of Canada were strained to the limits of their resources by the demands of war»<sup>12</sup>.

Par ailleurs, les gares qui n'ont pas été remplacées au moment de l'acquisition du chemin de fer par le CN sont souvent en piteux état. Le 3 avril 1945, le conseil municipal de Caplan adopte une résolution pour renouveler une demande de reconstruction de la gare auprès du CN: «[...] étant donné qu'il n'y a pas assez d'espace ni pour les passagers, ni pour les marchandises [...]»<sup>13</sup>. Plus tard, les élus municipaux précisent qu'une demande d'inspection a été déposée auprès de l'Unité sanitaire de New-Carlisle puisqu'à la gare du CN: «l'hygiène ne serait pas trop bonne pour le public»<sup>14</sup>. A la suite de ces pressions, la gare actuelle de Caplan est construite en 1945.

Au début des années 1980, dans le cadre de sa politique de mise en valeur des gares de Gaspésie, VIA Rail décide de fermer la gare de Caplan. En réaction, le conseil municipal, une fois de plus, exerce des pressions auprès du CN et obtient gain de cause. Aujourd'hui, la gare rouverte est administrée par la municipalité.

La gare de Caplan témoigne d'une période active de l'histoire du CN, celle de la Seconde guerre mondiale. Par son site, elle rappelle aussi les débuts laborieux des premiers chemins de fer gaspésiens.

### Histoire de la collectivité

L'arrivée du chemin de fer à Caplan amène une première phase de développement économique dans la petite localité. Puis après une période de stagnation, la Seconde guerre mondiale amorce une reprise dont les retombées sont encore perceptibles à la fin des années soixante. La gare actuelle est construite pendant cette période de relative prospérité.

Vers 1812, un premier noyau de colons quitte Bonaventure pour s'installer à Rivière Caplan. Leur principale occupation est la pêche doublée d'une agriculture de subsistance; quelques uns vivent de l'exploitation du bois<sup>15</sup>.

La paroisse de Saint-Charles de Caplan est fondée le 5 août 1872<sup>16</sup>. Pour vivre, la population peut compter sur la conserverie de homards qui vient d'ouvrir ses portes; il reste aussi quelques morutiers dans la région<sup>17</sup>. Vers 1880 toutefois la pêche à la morue ne se pratique à peu près plus dans la Baie-des-Chaleurs, ce poisson ayant déserté les côtes.

Avec l'arrivée du chemin de fer, en 1893, la petite agglomération se développe. C'est pendant cette période, entre 1891 et 1901, qu'elle connaît sa plus forte poussée démographique: la population passe alors de 1 305 à 1 990 habitants<sup>18</sup>. Par ailleurs, en plus d'avoir enfin accès au chemin de fer, Caplan obtient des infrastructures portuaires décentes: le gouvernement entreprend la construction d'une digue et plus tard, de brise-lames<sup>19</sup>.

Au tournant du siècle, en dehors de la conserverie de homards, la Tracadie Lumber embauche plusieurs hommes de la région: «le bois est coupé au 14<sup>e</sup> rang, scié au moulin du 8<sup>e</sup> et ensuite acheminé à la gare de Caplan par une voiture pouvant transporter des charges de 15 000 à 20 000 pieds de bois»<sup>20</sup>. Les moulins à scie, à farine et à carde de monsieur Garand constituent une autre source d'emploi. On y produit, entre autres, des dormants de chemin de fer<sup>21</sup>.

L'arrivée du chemin de fer permet aussi le développement de l'agriculture puisque les surplus peuvent dorénavant être écoulés à l'extérieur. En 1900, au moins une fromagerie opère dans la localité et quelques années plus tard, deux beurreries sont construites: la première est localisée au centre du village et la seconde, à Rivière Caplan<sup>22</sup>.

Vers 1910, les édifices institutionnels du village et la gare sont déménagés au centre géographique de Caplan. En fait, on trouvait avant cette date deux zones de développement distantes de plusieurs milles: la première était située à l'ouest autour de la Rivière Caplan; la seconde était localisée à l'est près du ruisseau Leblanc. Plusieurs moulins à scie opéraient dans chacun de ces secteurs; deux à Rivière Caplan et trois au Ruisseau Leblanc<sup>23</sup>. La relocalisation du village a pour but de relier ses deux zones.

En 1913, la paroisse possède «une église, sept écoles, onze magasins, quatre moulins à scie, deux à farine, deux beurreries, etc. On trouve 379 terres en culture. Le sol est très fertile et il y a plusieurs lots disponibles»<sup>24</sup>. Alfred Pellan note que l'industrie laitière commence à se développer et que l'agriculture est plus prospère «depuis que les gens font moins de cas des pêcheries»<sup>25</sup>.

Ce premier petit «boom» économique est suivi d'une longue période de stagnation attribuable peut-être en partie au mauvais état du chemin de fer. Les plaintes des usagers en tout cas sont fréquentes: la voie ferrée est en mauvais état, le nombre de trains hebdomadaires est insuffisant et le coût du transport des marchandises est trop élevé<sup>26</sup>. A chaque décennie entre 1910 et 1940 la population de Caplan diminue<sup>27</sup>.

Au cours des années trente, toutefois, de nouveaux procédés frigorifiques sont mis au point et implantés dans tous les havres gaspésiens de quelque importance, dont Caplan. Parallèlement à ce progrès essentiel dans l'industrie des produits de pêche, les tarifs du chemin de fer sont réduits<sup>28</sup>.

La Seconde guerre mondiale est une période de grande expansion économique, particulièrement dans le domaine agricole. La Coop «La Fraternité» est fondée en 1940. Elle s'occupe d'abord de la mise en marché des oeufs et réussit si bien qu'elle obtient le contrat de l'alimentation de la base aéro-navale de Gaspé<sup>29</sup>. Au milieu des années quarante, deux nouvelles constructions sont érigées près de la gare: une coopérative de lin (1943) et un élévateur à grains (1947). En 1948, le développement de l'élevage entraîne la construction d'un abattoir. Les surplus de viande sont écoulés le long de la côte gaspésienne, soit de New-Carlisle à Rivière-au-Renard<sup>30</sup>.

Tous ces développements entraînent une forte activité à la gare où on stocke diverses marchandises. Le conseil municipal de Caplan se plaint de la vétusté et de l'exiguïté des lieux: «[...] il n'y a pas assez d'espace ni pour les passagers ni pour les marchandises et lorsqu'il y a une centaine de caisses d'oeufs à expédier d'un coup, il faut nécessairement que cette marchandise séjourne dehors exposée à toutes les intempéries»<sup>31</sup>. Le CN cède à la municipalité et construit une nouvelle gare en 1945.

Mais le chemin de fer ne compense pas l'éloignement des grands centres. Cet isolement oblige les habitants à transformer sur place leurs matières premières. C'est pourquoi on retrouve encore dans les années cinquante plusieurs petites industries: une «lainerie», un moulin à farine et à carde, une beurrerie, une forge, une cordonnerie, une tannerie, une usine de transformation des grains de provende, une usine à poisson, de même que la conserverie de homards, l'usine de lin et l'entreprôt frigorifique<sup>32</sup>.

A partir des années soixante-dix la population, qui augmentait légèrement depuis 1941, diminue puis plafonne autour de 2 000 habitants<sup>33</sup>. Les principales industries sont encore l'entrepôt frigorifique, la forge, l'usine pour les grains de provende, le moulin à scie, l'usine de transformation de poisson et un peu de tourisme saisonnier<sup>34</sup>.

Aujourd'hui, la gare n'occupe plus un rôle essentiel dans le transport des marchandises. Elle reste toutefois un très bon élément d'interprétation de l'histoire locale, associée à une forte période d'expansion économique de Caplan initiée par la Seconde guerre mondiale.

## **ARCHITECTURE**

### Conception architecturale/Qualité esthétique

La gare de Caplan, en raison des modifications architecturales qu'on lui a imposées, apporte encore une fois la preuve que ces édifices demeurent pour nombre de compagnies des coquilles fonctionnelles dont l'architecture doit être soumise aux transformations requises par toute nouvelle circonstance.

La gare actuelle de Caplan serait la troisième à avoir été construite. La première, érigée près du chemin Dion à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (figure 5), aurait été suivie au début du siècle d'une seconde gare à l'emplacement de la gare actuelle<sup>35</sup>. Cette seconde gare comportait trois parties: un dépôt à charbon, un hangar et la gare elle-même (figures 6 et 7).

Devant cette triple structure, le CN démolit en 1945 le dépôt de charbon, recule d'environ un pied vers l'arrière le hangar existant qu'il conserve, et construit une nouvelle gare, soit l'édifice actuel (figures 8 et 9) .

La nouvelle gare, constituée d'un corps principal et d'un corps secondaire latéral chacun coiffé d'un toit à deux versants, arbore une couverture de bardeau de cèdre, un revêtement de planche moulurée dans la partie inférieure des murs et un revêtement de bardeau d'amiante dans la partie supérieure. L'utilisation du bardeau d'amiante, de plus en plus répandue dans les décennies 1930 et 1940, repose alors sur une industrie prospère et de renommée mondiale, localisée principalement dans les Cantons de l'Est du Québec.

Aujourd'hui, la gare conserve la même volumétrie mais ses revêtements d'origine, les châssis de fenêtres de même que les portes ont été remplacés (figures 10 et 11). La forme du toit à deux versants, ses cheminées de même que la nature et l'emplacement de la majorité des ouvertures restent intacts. Globalement, la gare présente une conception architecturale en discontinuité avec la tradition. On a conservé la baie en saillie du chef de gare mais quant au reste, la volonté n'y est plus: le toit est réduit à sa plus simple expression, des consoles très ordinaires supportent un avant-toit présent uniquement sur la façade avant et les éléments de décor brillent par leur absence. L'adjonction latérale, réalisée en 1945, résulte d'un choix douteux. Le déplacement de ses ouvertures n'aide pas non plus à l'embellir. On aurait fait mieux de concevoir le bâtiment comme un tout, et non de lui plaquer cette structure dont les deux versants inégaux ne trouvent aucun autre écho dans l'architecture ferroviaire.

Nous n'avons pas trouvé traces de ce modèle architectural ailleurs en Gaspésie ou au Québec. Un seul spécimen, relevé lors d'un travail d'inventaire, existe à South Devon, Fredericton (Nouveau-Brunswick) (RSR-162). Il se présente dans un état nettement meilleur, puisque ses revêtements d'origine sont en place. Il est aussi dépourvu de grande ouverture du genre porte de garage (figure 12).

La gare de Caplan se révèle donc une réalisation architecturale d'aspect plutôt morne et sans relief. Comparée à celle de South Devon, elle présente un état de conservation nettement moins bon, tout en affichant une grande porte inesthétique dont cette dernière est dépourvue.

#### Qualité sur le plan fonctionnel/technique

La construction d'une nouvelle gare par le CN en 1945 faisait suite aux pressions exercées par la municipalité de Caplan. En effet, des plaintes d'usagers concernant la malpropreté de la gare et la mauvaise qualité des équipements hygiéniques avaient

convaincu les autorités municipales de demander, par voie de résolution, l'érection d'un nouveau bâtiment.

Le choix de la compagnie apparaît alors plus clairement. La décision de conserver le hangar et celle de lui adjoindre une salle d'expédition l'amènent à localiser la salle d'expédition entre le hangar et le bureau du chef de gare (figure 13). Ce choix a des répercussions sur les salles d'attente. Au lieu de les répartir de part et d'autre du bureau de chef de gare, conformément à une tradition depuis longtemps établie, on les dispose du même côté. La salle d'attente générale (figure 14), plus grande, jouxte le bureau (figures 15, 16 et 17) alors que la salle d'attente pour les dames se voit confinée dans une petite adjonction sans aucune sortie directe sur le quai, comme c'était le cas depuis près d'un demi-siècle. Les dames doivent donc passer par la salle d'attente générale pour accéder au quai. Chose encore plus surprenante, le plan n'indique pas non plus la présence de salles de toilette dans l'édifice.

On se retrouve donc avec un intérieur inhabituel, où les commodités d'espace et de circulation obtenues au fil d'une longue évolution sont mises de côté. Dans le but d'accommoder la municipalité, le CN semble donc avoir fait le choix de tirer parti d'un hangar existant, et de lui avoir subordonné la construction d'une nouvelle gare. Cet aménagement intérieur et sa conception sont donc loin des qualités fonctionnelles habituelles des gares.

Indépendamment de cette conception de l'espace intérieur, notons qu'aujourd'hui le cloisonnement et les divisions de la gare sont restés intacts. Les surfaces murales ont pour la plupart été recouvertes de gypse, probablement vers 1970, et des faux plafonds fixés aux anciens. Fait exception la partie hangar, encore dotée de ses revêtements d'origine (figure 18). Aucun élément décoratif n'orne les pièces. Les bancs et le mobilier ancien sont disparus.

## **ENVIRONNEMENT**

### Lien avec d'autres structures

La première gare de Caplan a été construite à deux milles et demie de la gare actuelle, au lieu dit du «chemin Dion» à la Rivière Caplan. On trouvait à côté de cette station une plaque tournante et un hangar à locomotives<sup>36</sup>.

La gare actuelle fut construite en 1945 et son site localisé plus proche du centre du village, à moins d'un mille derrière l'église (figure 19). Il n'y avait aucune structure d'accompagnement si ce n'est un entrepôt accolé à la gare. Celui-ci provenait d'ailleurs de la gare précédente dont il avait été détaché et relocalisé. D'après le plan du CN, on

note aussi la présence d'un autre entrepôt sur le site de 1945 (figure 20). Plus loin, au nord-ouest de la gare, on remarque un élévateur à grains dans les années soixante.

Aujourd'hui, aucune structure ferroviaire n'accompagne la gare (figure 21). Cependant, l'ancienne industrie de lin, construite pendant la Seconde guerre mondiale et transformée ultérieurement en usine de portes et fenêtres, et la coopérative agricole, toujours en activité, longent la voie ferrée à proximité de la gare. Ces deux importants bâtiments de l'histoire économique de Caplan forment avec la gare un ensemble significatif (figure 22).

### Lien avec la collectivité

Au milieu des années 1980, dans le cadre de son programme de «restructuration» des gares de la Gaspésie, VIA Rail ferme celle de Caplan. La municipalité réagit immédiatement et entreprend des démarches pour rouvrir la gare. Même si certains projets de recyclage sont envisagés - école et atelier de peinture artistique puis maison des jeunes - c'est le maintien du service ferroviaire qui préoccupe surtout la Ville<sup>37</sup>.

Après trois années de fermeture, la municipalité de Caplan s'entend avec le CN pour gérer la réouverture de la gare, en assurant dorénavant l'entretien général du bâtiment. La Ville paie l'électricité d'une minuterie fonctionnant aux heures d'ouverture de la gare et elle s'occupe de déblayer le quai l'hiver. La municipalité ne conserve pas sa gare par nostalgie ou par souci de conservation du patrimoine. Elle le fait parce qu'elle juge que c'est un service essentiel pour la population et particulièrement pour les personnes âgées devant se rendre à Québec et à Montréal pour y recevoir des soins de santé<sup>38</sup>.

En 1991, la Ville de Caplan a entrepris des démarches pour acheter la gare. Mais ce projet n'aboutit pas parce que la gare ne rencontre pas les normes nouvelles du CN en ce qui a trait à sa distance avec la voie ferrée. Pour rencontrer ces normes, elle devrait être déplacée de quelques pieds ce qui sous-entend l'achat d'un terrain adjacent, des frais d'arpentage et de notariat. Les coûts prévus dépassent la capacité de la municipalité. Elle conserve donc la gare comme abri en continuant de payer ses redevances au CN avec qui elle entretient d'ailleurs de bonnes relations.

Malgré cette bonne entente, la Ville de Caplan craint toujours que la gare soit fermée et que ses citoyens soient privés du service ferroviaire.

## Notes

- 1 Robert Dorman, D. E. Stoltz, A Statutory History of Railways in Canada 1836-1986 (Kingston, The Canadian Institute of Guided Ground Transport, 1987), p. 18.
- 2 Jules Bélanger et al., Histoire de la Gaspésie (Montréal, Boréal Express, 1981), p. 462.
- 3 Ibid., p. 463.
- 4 Anonyme, «Gaspé Lines», Revue d'histoire de la Gaspésie, vol. VIII, no. 1, (janvier-mars 1970), p. 47.
- 5 Ibid., p. 50.
- 6 Anonyme, Livre-souvenir du centenaire de Caplan, 1875-1975 (Caplan, Comité du livre-souvenir, 1975), p. 157.
- 7 Jules Bélanger, op. cit., p. 466.
- 8 Québec. Archives nationales du Québec (ci-après ANQ), E21, P43-69.
- 9 Ministère de l'Industrie et du Commerce (ci-après MIC), Inventaire des ressources naturelles et industrielles. Comté de Bonaventure (Québec, MIC, 1937), p. 89.
- 10 Livre-souvenir, op. cit., p. 41.
- 11 Canada. Archives nationales (ci-après ANC), RG43, vol. 522, 16 275-3.
- 12 Robert F. Legget, Railways of Canada (Vancouver, Douglas & McIntyre, 1973), p. 170.
- 13 Municipalité de Caplan, Procès-verbal, 3 avril 1945.
- 14 Idem, Procès-verbal, 7 mai 1945.
- 15 Livre-souvenir, op. cit., p. 70.
- 16 Hormisdas Magnan, Monographies paroissiales. Esquisses des paroisses de colonisation de la province de Québec (Québec, Département de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, 1913), p. 50.
- 17 J. Bélanger, op. cit., pp. 387 et 420.

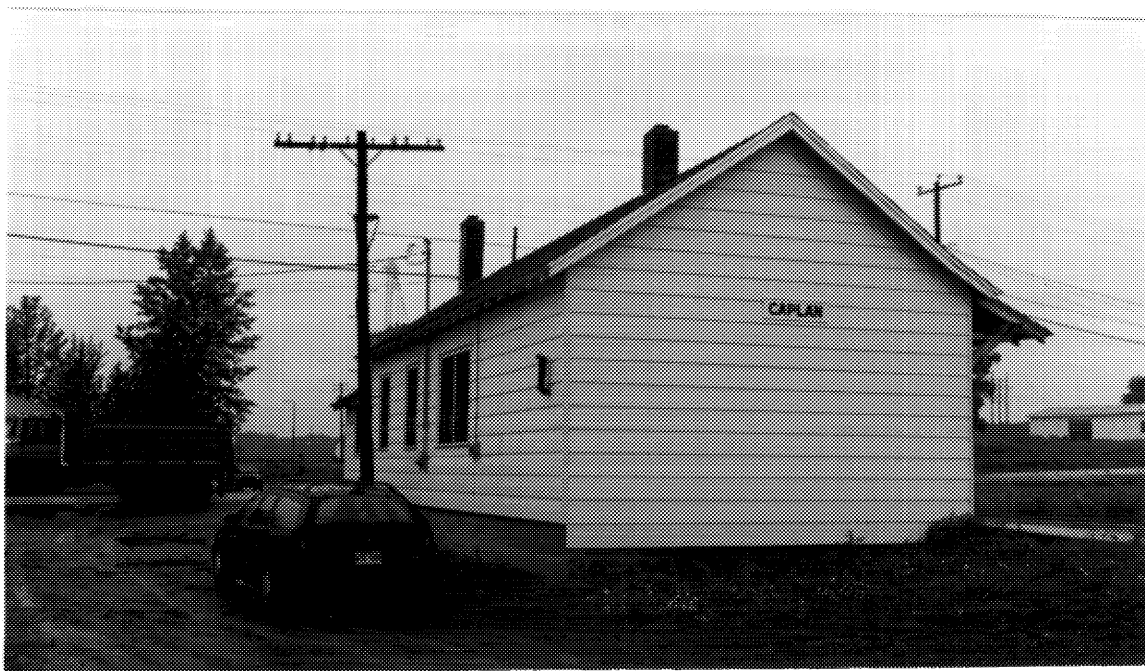
- 18 Ministère des Affaires culturelles (ci-après MAC), Macro-inventaire. Comté de Bonaventure (Québec, MAC, 1981), p. 42.
- 19 J. Bélanger, op. cit., pp. 445 et 448.
- 20 Livre-souvenir, op. cit., p. 231.
- 21 Alfred Pellan, Vastes champs offerts à la colonisation et à l'industrie. Région de Bonaventure (Québec, Ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, 1907), pp. 14 et 23.
- 22 Livre-souvenir, op. cit., p. 142.
- 23 T. Edmond Giroux, Liste des moulins à scie, à raboter, à bardeaux et à écorcer [...] (Québec, Département des Terres et Forêts, 1913), pp. 22 et 17.
- 24 Hormisdas Magnan, Monographies paroissiales. Esquisses des paroisses de colonisation de la province de Québec (Québec, Département de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, 1913), p. 50.
- 25 Alfred Pellan, La Gaspésie. Esquisse générale. Terres à coloniser, etc. (Québec, Département de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, 1914), p. 37.
- 26 ANC, RG 43, Vol. 522, dossier 16 275-1 «Report of the Board of railway commissioners to the Department of Railways and Canals», 1925.
- 27 MAC, op. cit.
- 28 J. Bélanger, op. cit., p. 548.
- 29 Livre-souvenir, op. cit., p. 151.
- 30 Ibid., p. 151.
- 31 Municipalité de Caplan, Procès-verbal du 3 avril 1945.
- 32 Livre-souvenir, op. cit., p. 143.
- 33 MAC, op.cit., p. 42.
- 34 Livre-souvenir, op. cit., p. 143.
- 35 Information fournie par monsieur Babin, ancien chef de gare, en juillet 1993.
- 36 Ibid., pp. 157-158.

- 37 Entrevue avec Marcelle Babin, Ville de Caplan, 6 août 1993.
- 38 Entrevue avec Gaston Babin, conseiller municipal, 6 août 1993.

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAPLAN, QUÉBEC

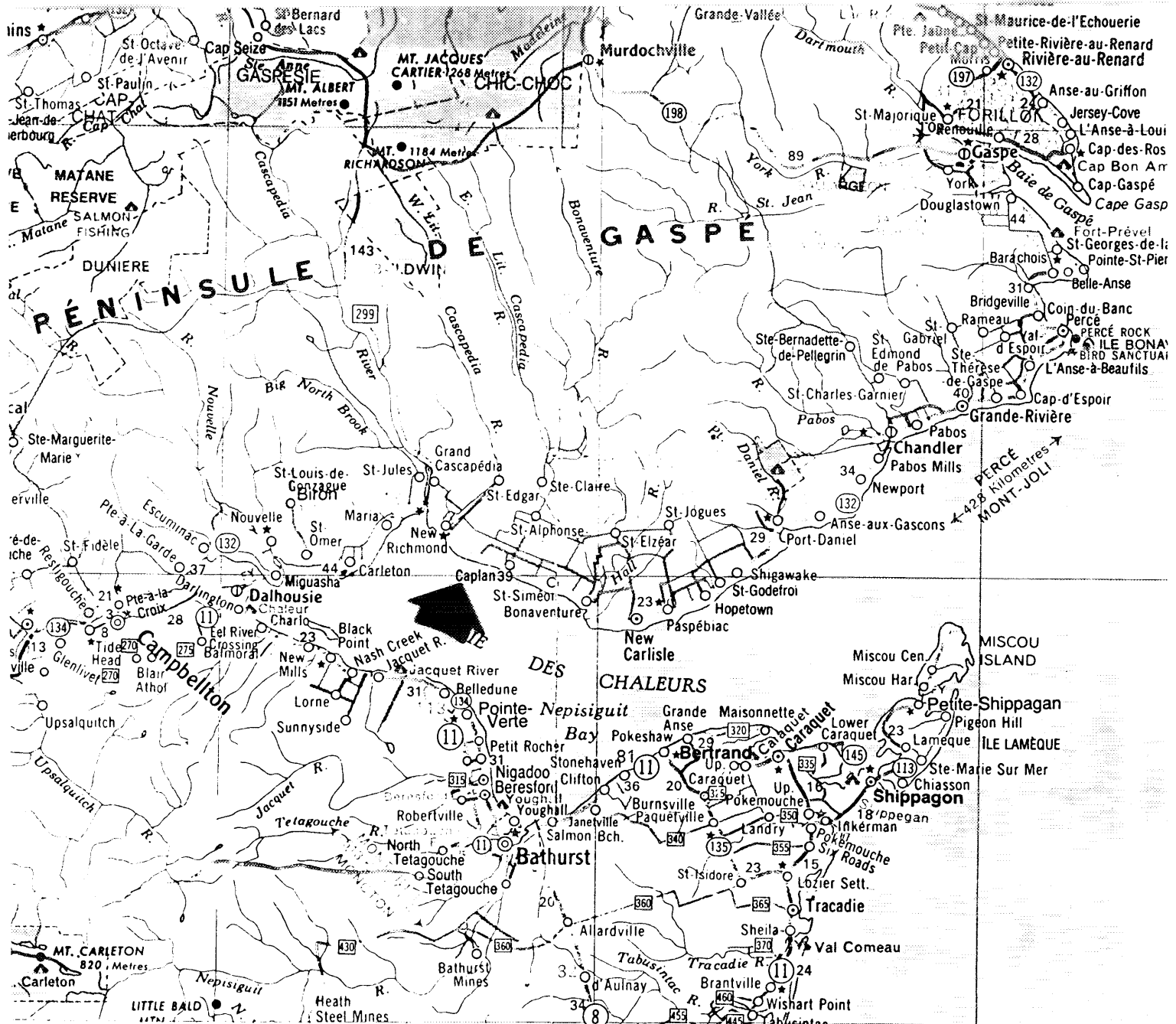


1 Gare du Canadien National, Caplan, Québec, construite en 1945. Vue avant de la gare en 1993. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)



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

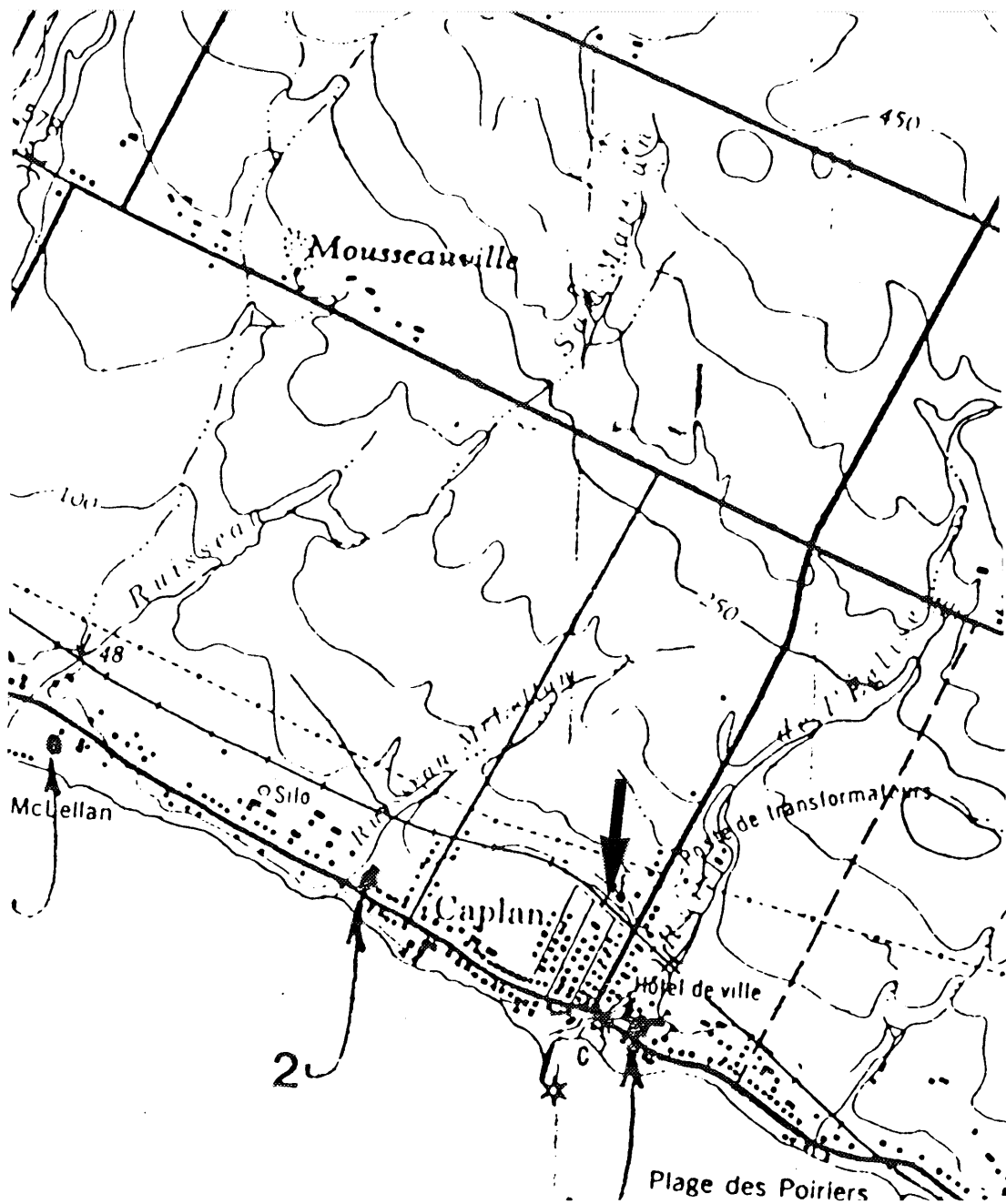
GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAPLAN, QUEBEC



3

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

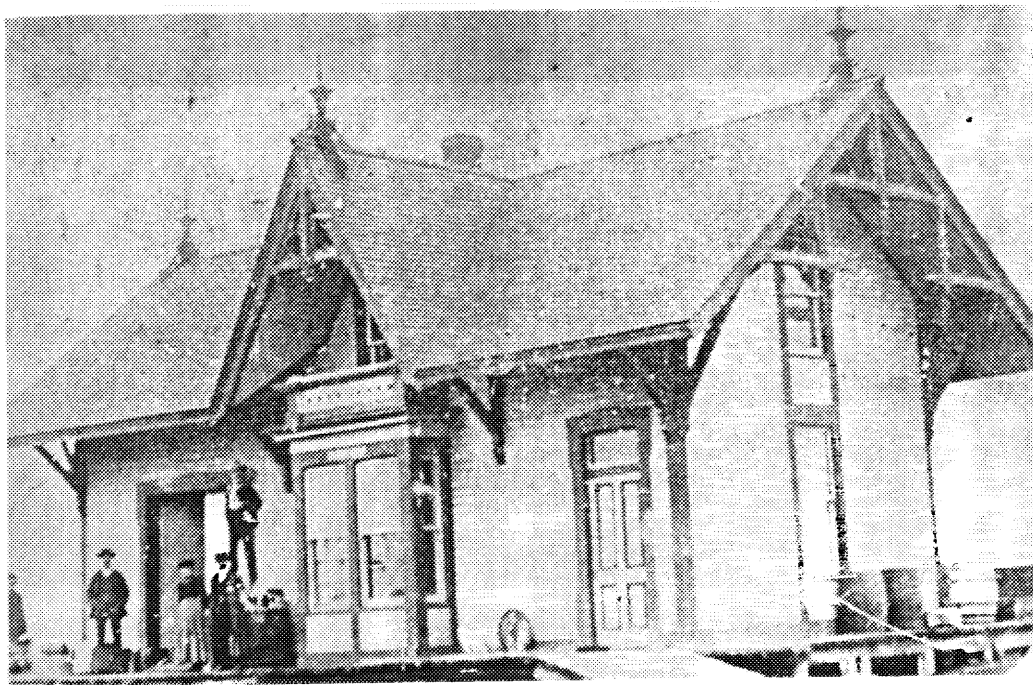
GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAPLAN, QUEBEC



4

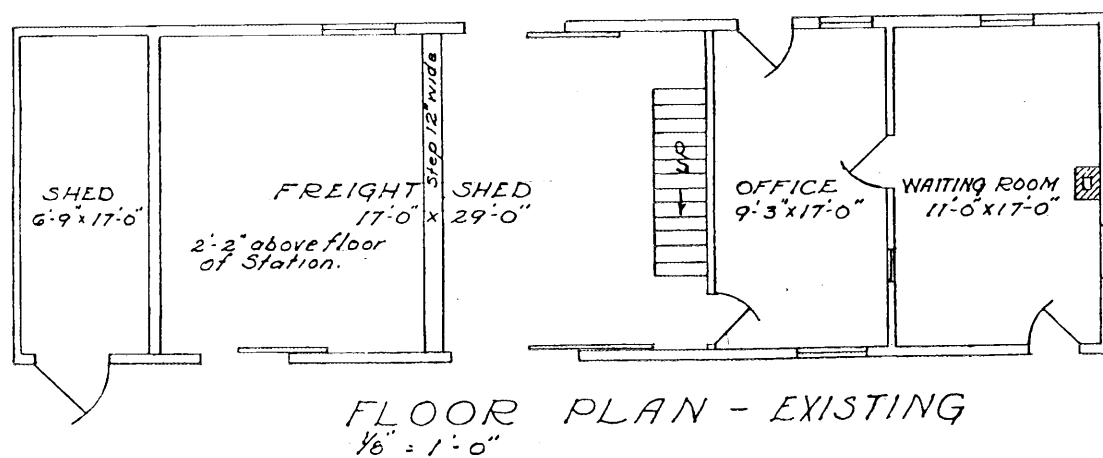
Localisation de la gare. (Energie, mines et ressources, Ottawa.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAPLAN, QUEBEC



5 La première gare de Caplan. (Centenaire de Caplan, 1875-1975, s.l., s.d., page 157.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAPLAN, QUEBEC



6

Plan au sol de la gare en 1945. (Service d'ingénierie du Canadien National, Moncton.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAPLAN, QUEBEC



7

Elévation du côté voie de la gare en 1945.  
(Service d'ingénierie du Canadien National,  
Moncton.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAPLAN, QUEBEC



8 Vue de la gare vers 1964. (Canadien National, Moncton.)

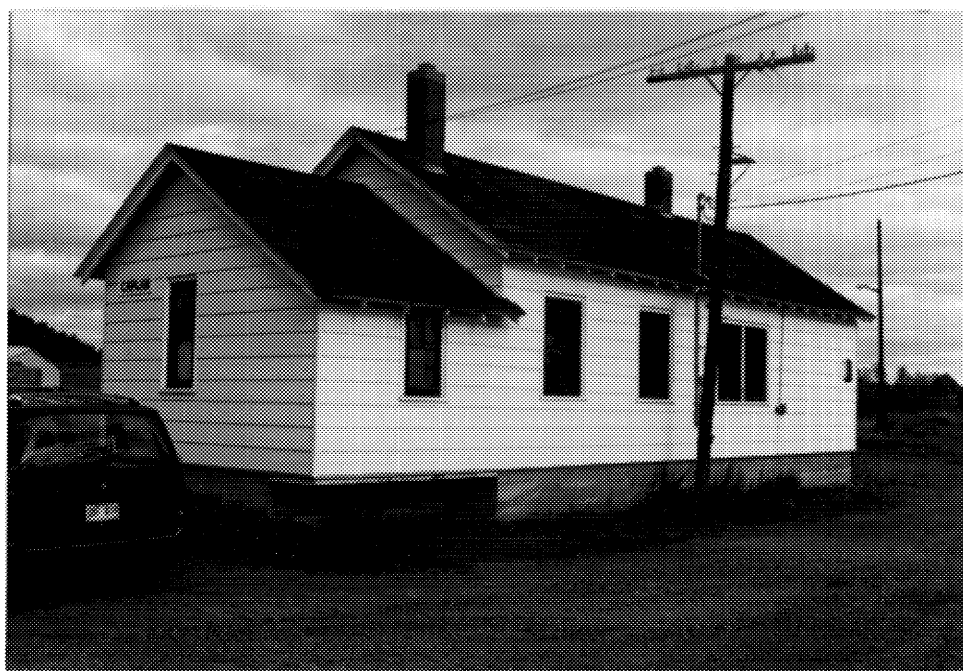


9 Vue de la gare vers 1980. (Ministère de la culture, C.81.341.35.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAPLAN, QUEBEC



10 Vue avant de la gare. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)



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

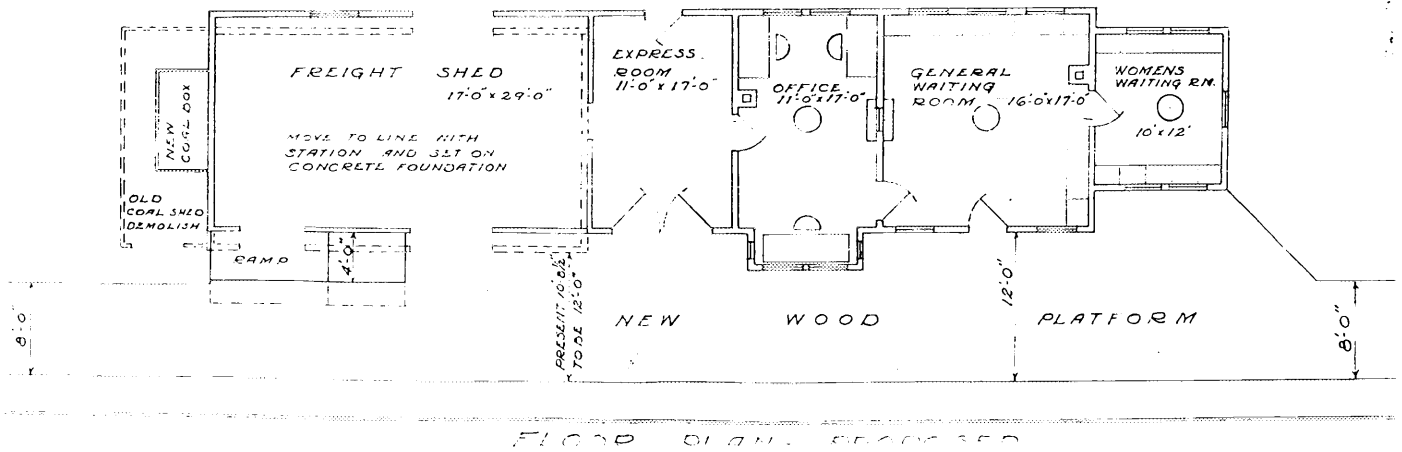
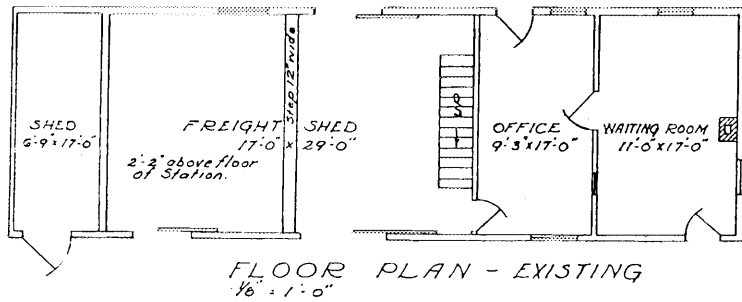
GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAPLAN, QUEBEC



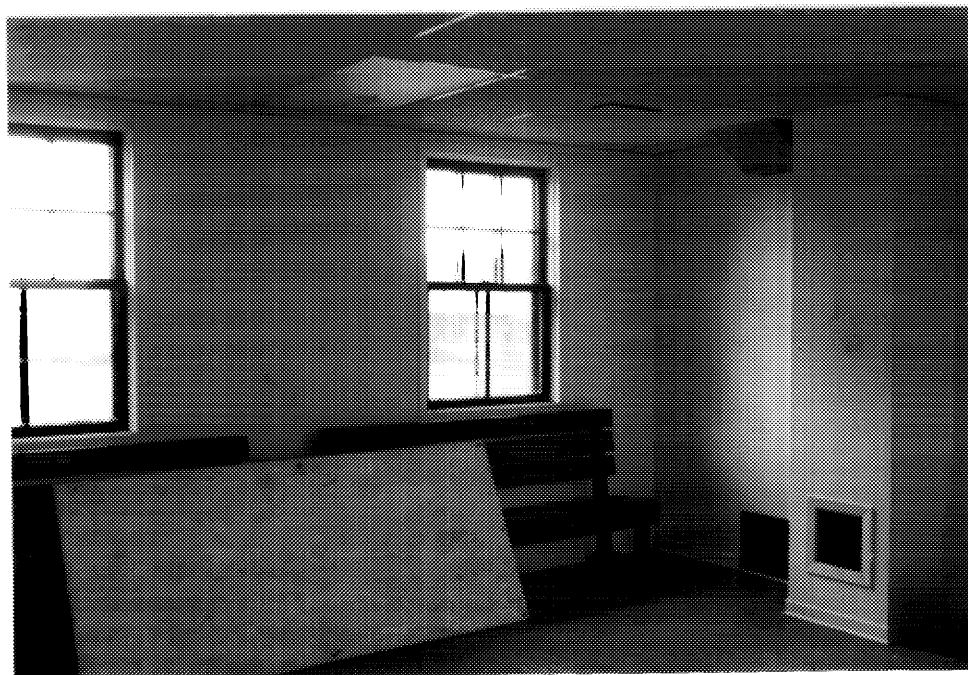
12

La gare de South Devon, Nouveau-Brunswick,  
photographiée en 1991. (Robert Power Architect Ltd.  
1991.)

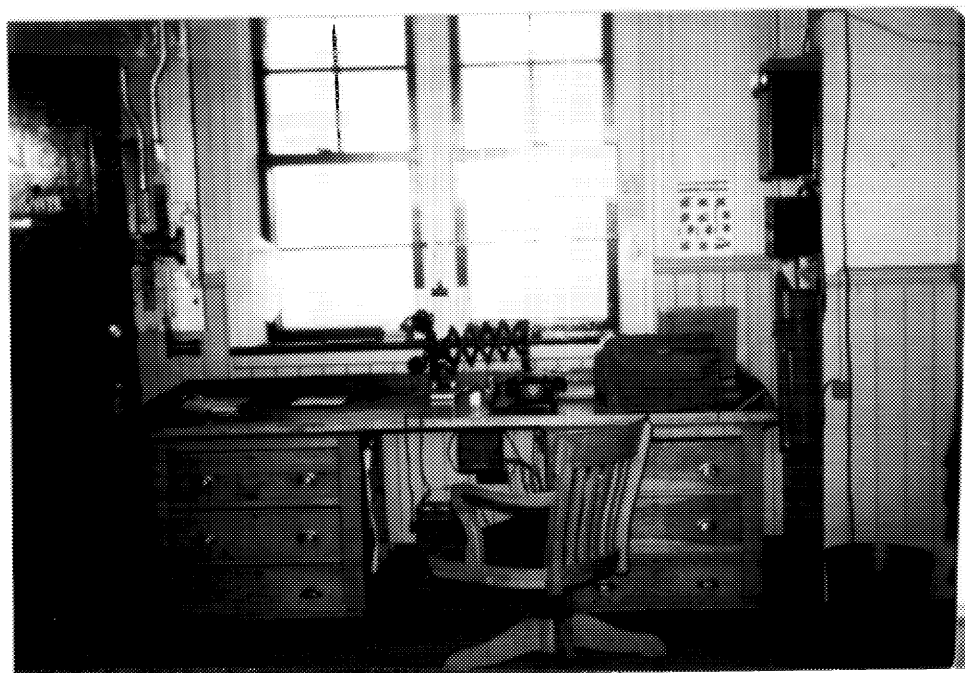
GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAPLAN, QUEBEC



- 13 Le plan au sol de la gare existante en 1945 (en haut) et la proposition de nouveau plan au sol (en bas). (Service d'ingénierie du Canadien National, Moncton.)



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

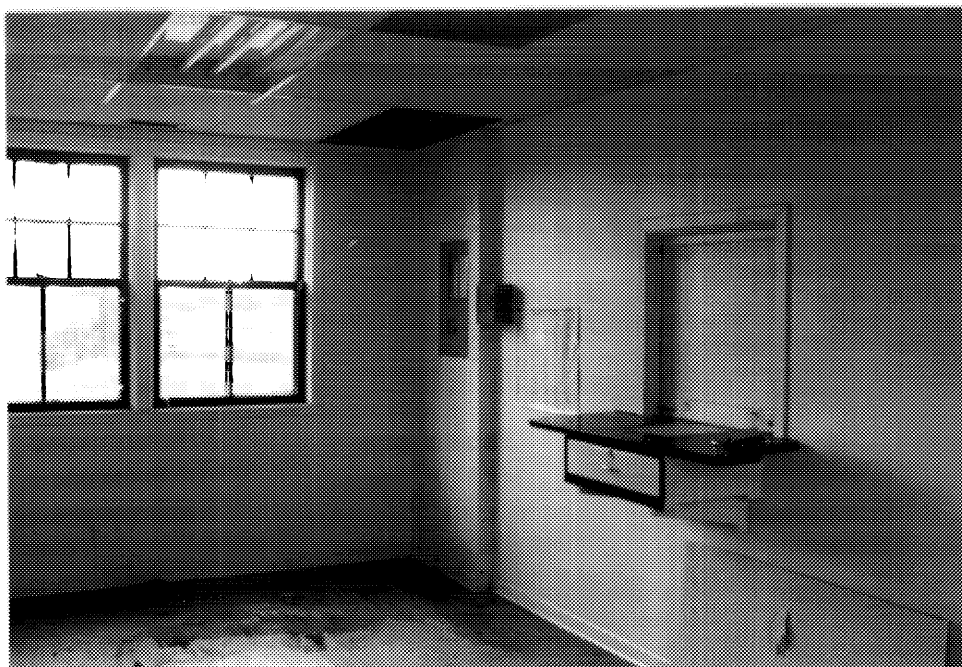


15 L'intérieur du bureau du chef de gare dans les années 1960, avant rénovation par le CN. (Collection privée, ca 1961.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAPLAN, QUEBEC



16 Une autre vue du bureau du chef de gare dans les années 1960, avant rénovation par le CN. (Collection privée, ca 1961.)



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

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAPLAN, QUEBEC



18

La partie hangar, finie en planche, est un exemple de ce que devait être le revêtement d'origine de la gare. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)

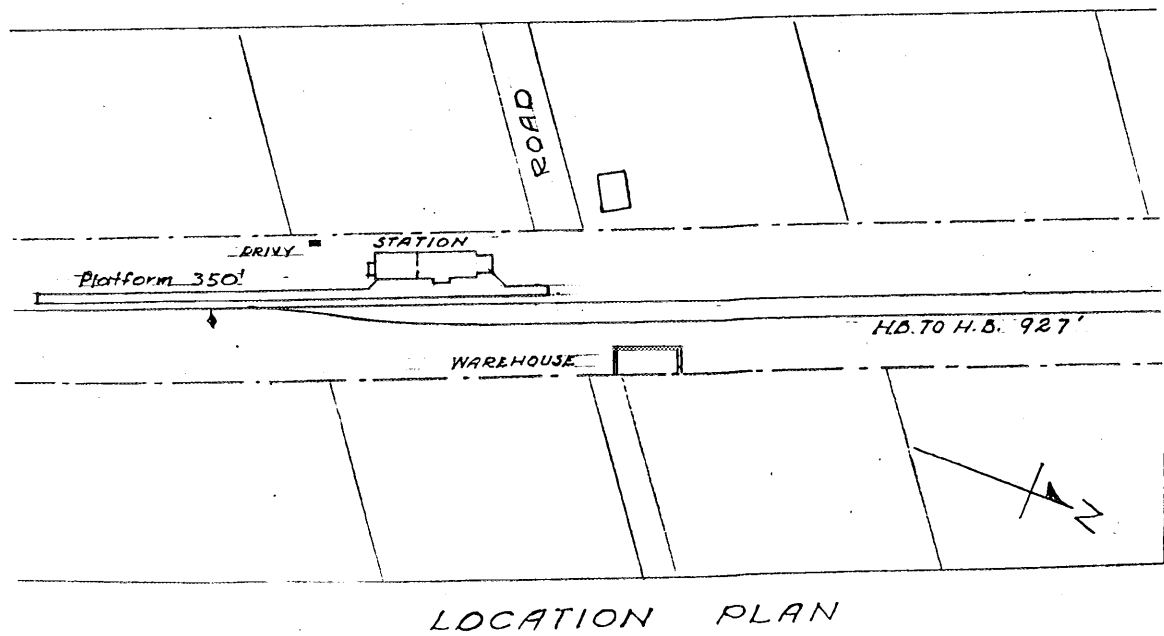
GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAPLAN, QUEBEC



19

Après 1910, le site de la gare est rapproché à moins d'un mille derrière le centre du village. (Archives nationales du Québec à Québec, Vue aérienne de Caplan en 1927, E21/P43-69.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAPLAN, QUEBEC



20

Plan du site de la gare en 1945. (Canadien National, Moncton.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CAPLAN, QUEBEC



21 Une vue générale du site de la gare en direction nord.  
(MAC, Nég. no C.89.361.12.)



22 Une vue du site en direction ouest. (Cliché Ethnotech  
inc., 1993.)