

COMMISSION DES LIEUX ET MONUMENTS HISTORIQUES DU CANADA

RAPPORT SUR LES GARES FERROVIAIRES

Titre: Gare du Canadien National
Carleton, Québec

Source: Yves Laframboise et Louise Côté, Ethnotech inc.

RSR-210

INTRODUCTION

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

Construite en 1953 par le Canadien National (CN), elle est représentative d'une période importante de l'histoire de cette compagnie ferroviaire, celle de l'après-guerre. Dans l'histoire de la localité, la gare joue le rôle de soutien à l'industrie locale en s'ajoutant aux installations portuaires et au réseau routier.

Avec quelques congénères identiques disséminés le long du même réseau régional, la gare de Carleton témoigne des restrictions exceptionnellement dures auxquelles la conception architecturale de certaines gares a été soumise. Réduit à sa plus simple expression et destiné à répondre aux besoins locaux, le bâtiment semble puiser son inspiration auprès des maisons des années 1950.

HISTOIRE

Thème historique

La gare de Carleton est construite en 1953 au moment où le CN met en place sa politique de rénovation du réseau ferroviaire gaspésien. Elle s'élève à quelques pieds à l'est de la première gare édiflée vers 1891.

L'arrivée du chemin de fer à Carleton est une entreprise longue et parsemée de difficultés. En 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 le Bassin de Gaspé¹. Les travaux cependant ne débutent pas avant juin 1888, date à laquelle un contrat est

octroyé à Henry MacFarlane pour la construction des 60 premiers milles².

Dans les environs de Carleton, la configuration montagneuse des lieux exige des travaux exceptionnels pour éviter les rampes raides³. Les coûts plus élevés que prévus, là et ailleurs, désorientent la compagnie qui n'arrive plus à payer son entrepreneur. En 1889, la construction du chemin de fer est interrompue; les ouvriers non payés se mettent en grève et MacFarlane poursuit le chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs pour plusieurs milliers de dollars⁴. Deux ans plus tard, la compagnie réorganisée fait face à de nouvelles difficultés qui conduisent même à la chute du gouvernement Mercier⁵. Les travaux reprennent quand même et en septembre 1891, de 400 à 500 hommes travaillent au chemin de fer⁶. On construit la première gare de Carleton probablement vers cette date.

En 1894, la ligne entre Matapédia et Caplan est enfin ouverte mais la Compagnie de la Baie-des-Chaleurs, toujours endettée, vend ses actifs à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur (A&LS)⁷. Cette entreprise rejoint Paspébiac en 1898 et Gaspé, terminus du chemin de fer gaspésien, est finalement atteint en 1911 par une autre compagnie, l'Atlantic, Quebec and Western Railway⁸.

En 1910, le chemin de fer de l'A&LS est vendu à la Compagnie Quebec Oriental. Les plaintes sur l'état de la voie ferrée et du matériel roulant de même que sur l'irrégularité du service sont fréquentes. Cédant aux pressions générales de la population gaspésienne, le CN achète finalement l'ensemble du circuit gaspésien en mai 1929⁹ (figure 5).

La nationalisation du chemin de fer améliore les services même si on critique encore la vétusté de certains équipements. Les récriminations des citoyens et des députés de la région augmentent avec la Seconde guerre mondiale: la voie ferrée qui connaît alors une augmentation du trafic marchand sert aussi aux troupes et au matériel militaire dirigés vers la base aéronavale de Gaspé¹⁰. En 1945, sur tout le réseau ferroviaire canadien, «le matériel roulant, les voies et les installations sont usés et endommagés»¹¹. Cette situation affecte particulièrement la Gaspésie.

Dès 1950, stimulé par la rentabilité des années de guerre et piqué par la compétition amorcée entre le rail et les autres moyens de transport, le CN entreprend de moderniser ses équipements¹². En 1952, il met sur pied un programme quinquennal de remplacement des locomotives à vapeur par des voitures diesel¹³. Mais la Gaspésie, compte tenu de l'urgence d'une rénovation de ses équipements, bénéficie déjà de ce programme. Le CN a décidé qu'il y aurait là une «early introduction of complete dieselization»¹⁴. La première des

quinze locomotives diesel prévue pour desservir la région arrive donc le 14 décembre 1951¹⁵.

La modernisation du réseau entraîne le renouvellement de maints bâtiments ferroviaires. Une série de nouvelles gares sont ainsi construites dans la péninsule gaspésienne. A Carleton, la première station, chauffée au bois et au charbon, n'a ni toilettes, ni électricité¹⁶. Cette station qui «vibre lorsqu'il vente»¹⁷ est donc remplacée par la gare actuelle en 1953.

En 1983, VIA Rail, désormais responsable du service des voyageurs, met sur pied un programme de «mise en valeur des gares de la Gaspésie». Celui-ci prévoit la fermeture des stations de Nouvelle et Maria, deux localités voisines, et le regroupement de leurs services à la gare de Carleton qu'on rénove par la même occasion¹⁸.

Aujourd'hui, la gare de Carleton témoigne, par le contexte de sa construction, d'une période active de l'histoire du CN, celle de l'après-guerre. Elle rappelle aussi par son site l'histoire de trois compagnies ferroviaires disparues.

Sur le tronçon initial qu'avait entrepris de mettre en place la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs en 1872 entre Matapédia et Paspébiac, comprenant en tout 19 gares, il ne reste aujourd'hui que sept bâtiments encore debout, mise à part la gare de Carleton. Les gares de Nouvelle, de Bonaventure et de New Richmond sont des constructions récentes. A Pointe-à-la-Croix, on ne trouve qu'un petit bâtiment servant d'abri aux ouvriers. La gare de Matapédia date de 1903, celle de Caplan de 1945 et celle de New-Carlisle de 1947. Toutes ces gares sont actuellement opérées par VIA Rail.

Histoire de la collectivité

La gare de Carleton est construite en 1953 pendant une période de relative expansion économique. Comme la première gare édifiée vers 1891, elle joue un rôle utile dans sa communauté d'appartenance.

Le petit village de Tracadie - rebaptisé Carleton en 1788 - est une bourgade de 257 personnes d'origine acadienne vivant de pêche, de chasse et de culture en 1773¹⁹. Cette population délaisse graduellement la pêche pour se consacrer à l'agriculture et au commerce du bois au cours du XIX^e siècle. Au début des années 1870, on implante aussi sur les lieux une grande conserverie de saumon, d'homard et de hareng. L'entreprise qui emploie 99 hommes et 37 femmes en 1874 donne à Carleton «des allures de village prospère»²⁰.

Dans les années 1880, au moment où le chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs commence à se concrétiser, le gouvernement

entreprind à Carleton la construction d'un débarcadère pour permettre l'accostage du vapeur qui fait la navette entre Gaspé et Campbellton²¹. Ses installations portuaires, essentielles au développement de la localité, primeront dans le domaine des communications avec l'extérieur et ne seront pas déclassées par l'arrivée du chemin de fer.

Lorsqu'il atteint le village, au début des années 1890, le train a un impact important surtout pour le tourisme qui prend alors «un essor considérable»²². Les plages et le site pittoresque des lieux attirent principalement des américains. On y trouve des hôtelleries «confortables et spacieuses» faisant de Carleton un endroit «sans rivale comme place d'eau»²³.

La population augmente rapidement entre 1911 et 1921, passant de 709 à 1 214 personnes²⁴. On décrit alors Carleton comme étant «une des paroisses les plus avancées de la Gaspésie»²⁵. Ses belles plages et son gibier abondant pour les chasseurs en font un «delightful summer resort»²⁶.

L'inefficacité chronique du chemin de fer et les taux de transport souvent prohibitifs limitent toutefois le développement de l'agriculture²⁷. Même après l'étatisation du réseau, on continue de se plaindre du coût élevé des taux de fret²⁸. Cette situation ne favorise ni le développement agricole, ni celui du réseau ferroviaire auquel on préfère souvent le transport maritime.

Dans les années vingt une coopérative de pêche est mise sur pied. Elle compte expédier sa production par le chemin de fer et par bateau. Spécialisée dans la capture et l'apprêt du saumon, elle met en service une conserverie qui résistera même à la Crise²⁹. Au début des années trente, lorsque les tarifs de chemin de fer sont réduits et de nouveaux procédés frigorifiques mis au point, la coopérative expédie une partie de sa production - les filets de poisson - par chemin de fer, le reste étant envoyé par bateau et par camion³⁰. Un plan du CN indique d'ailleurs la présence d'une plate-forme servant à l'envoi de poisson («fish platform») à proximité de la gare.

En 1927, la paroisse de Carleton présente deux noyaux de peuplement qui s'étendent tous deux le long du littoral (figure 6). A l'est, Carleton-sur-mer est la principale agglomération, là où se trouvent l'église et les hôtels de la localité. A l'ouest, une certaine densité de peuplement est notable autour de la coopérative. La gare reste complètement isolée au nord du développement³¹.

Dans les années cinquante, la transformation du poisson à la coopérative fournit passablement de travail. Les petits saumons sont vendus dans la région tandis que les gros

spécimens sont congelés et expédiés sur les marchés, en partie par chemin de fer. Le homard de la région est principalement transformé à Carleton de même que les coques et les foies de morue qui sont mis en conserve dans une succursale de la coopérative³².

La gare actuelle de Carleton est construite pendant cette période. Mais malgré le développement général de la localité, elle reste isolée. Un plan topographique de 1958 (figure 7) nous indique que les lieux se sont considérablement transformés depuis trente ans. Le peuplement atteint tout le littoral et regroupe les deux anciens noyaux de Carleton-sur-mer et de Carleton Centre en un même ensemble. Plusieurs rues secondaires apparaissent surtout au sud-est de la localité. C'est dans ce secteur, à Carleton-sur-mer, qu'on note la plus forte poussée démographique: entre 1941 et 1951, la population passe de 765 à 1 032 habitants tandis que l'ensemble de Carleton compte 2 055 résidents³³. Le développement s'opère donc selon un axe est-ouest et non vers le nord, là où est située la gare. C'est en effet le long de la route principale, face à la mer, que s'alignent les maisons, les commerces et les hôtels.

Dans les années soixante, l'activité économique principale de Carleton reste le tourisme³⁴. Par ailleurs, la localité compte trois établissements d'alimentation dont une conserverie de homards inaugurée en 1955, deux entreprises de portes et fenêtres et de sciage, ouvertes vers 1946, 30 établissements de détail et 40 de services³⁵. Les agriculteurs se spécialisent dans la grande culture, l'élevage des moutons et la pomiculture. La coopérative des pêcheurs produit, pour sa part, des filets de morue et de sole tandis que l'entrepôt réfrigéré du ministère des pêcheries conserve de l'éperlan, du saumon, du hareng, de la morue, du homard et de la sole³⁶. Certains de ces produits sont expédiés par rail, d'autres par camion ou par bateau. Le chemin de fer joue donc un rôle utilitaire au même titre que le réseau routier et que le port local.

En 1972, la ville d'un peu plus de 2 000 habitants est un centre de services pour les agglomérations voisines et le «plus important centre touristique de la région» avec 300 unités d'hébergement, 1 000 places assises en restauration assurant 300 emplois directs et des retombées de plus de 5 000 000\$ par année³⁷. Dans le domaine des communications avec l'extérieur, la voie maritime occupe un rôle central avec son port exploité 12 mois par année et servant principalement à l'exportation du bois d'oeuvre. Les réseaux routier et ferroviaire sont d'utiles compléments à cet ensemble.

La gare de Carleton, construite pendant une période d'expansion de la localité, est un édifice pratique pour la communauté, mais sans plus. Tout en desservant l'industrie locale, elle

n'a pas pour autant joué un rôle essentiel dans le développement de cette communauté tournée vers le tourisme. L'essentiel du développement urbain et commercial de Carleton s'est effectué dans un axe est-ouest, le long de la route qui borde la mer, là où passent et arrêtent les touristes (figure 8).

ARCHITECTURE

Conception architecturale/Qualité esthétique

Si dans les années 1950, un grand changement survint dans le transport ferroviaire par le remplacement des locomotives à vapeur par les locomotives au diesel, une rupture équivalente apparut dans l'architecture ferroviaire. Les formes traditionnelles des gares de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e siècle furent elles aussi mises au rancart au profit de formes nouvelles. La deuxième gare de Carleton, construite en 1953 (figure 9), témoigne, comme ses cousines de Grande-Rivière, construite en 1956 et encore existante (figure 10), et de Paspébiac, aujourd'hui démolie, de ce changement.

La gare de Carleton avait été mise en place dans le cadre d'un vaste plan de rénovation du réseau ferroviaire et elle remplaçait une gare précédente vétuste, en mauvais état et dépourvue de salles de toilette.

Il est remarquable de voir, à partir de l'élévation originale de la gare (figure 11), à quel point les principes qui avaient guidé les constructeurs d'avant-guerre sont oubliés. De façon globale, l'édifice de la gare est constitué de deux volumes, la gare elle-même et un grand hangar qui la jouxte latéralement. Ce hangar, de dimension plus élevée que la gare et de plus grande profondeur, prend une importance considérable. On peut même dire que ce volume domine la gare elle-même par son gabarit. Autrefois, un tel espace eût été intégré au volume de la gare, ou séparé en faisant l'objet d'une structure à part et autonome.

Le toit de la gare est réduit à sa plus simple expression: un toit à deux versants recouvert de bardeau d'asphalte, un matériau très économique. Devant la partie de l'édifice réservée aux bagages, une grande porte, inspirée des portes de garage de maisons, donne accès à l'intérieur. Les fenêtres de l'édifice, à guillotine sans carreaux, malgré qu'elles aient été regroupées par deux, ne manifestent aucun éclat pour ne pas dire qu'elles sont ternes. Il ne reste plus des gares traditionnelles que la saillie du bureau du chef de gare, et l'opposition de deux matériaux sur les murs, bardeau d'amiante dans la partie supérieure et planche horizontale dans la partie

inférieure. Quant au décor architectural, il est totalement absent.

Aujourd'hui, la gare se présente sensiblement dans son état d'origine mais quelques transformations l'affectent. Une nouvelle porte a été percée sur le côté. Dans la partie inférieure des murs, on a changé la planche horizontale par de la planche embouvetée verticale, et dans la partie supérieure, le déclin d'aluminium remplace l'ancien bardeau d'amiante. Seul apport vraiment positif, le hangar latéral a été démoli.

La construction de nouvelles gares après la guerre par le CN aurait pu être l'occasion de concevoir une architecture nouvelle qui, tout en répondant aux critères architecturaux propres au domaine ferroviaire, aurait innové. Ce n'est malheureusement pas le cas ici à Carleton. Ce type de gare, qui fait avec la plus grande parcimonie des emprunts à la tradition antérieure, n'innove en rien. Au contraire, on croirait qu'une maison bien ordinaire avec son garage pour automobile, a fait l'objet d'une légère adaptation à des fins ferroviaires.

Qualité sur le plan fonctionnel/technique

L'intérieur de la gare de Carleton témoigne bien de la vision fonctionnelle qu'entretenaient après la guerre les concepteurs du CN. Les contraintes architecturales s'avéraient claires: une petite gare de région destinée à desservir un faible trafic, tant de voyageurs que de marchandises (figure 12).

L'intérieur de la gare reflète cette double tendance. On retrouve d'une part la gare elle-même, dotée d'une salle d'attente, du bureau du chef de gare et d'une salle de bagages, et d'autre part un grand entrepôt à marchandises. La communication se fait entre ces deux derniers espaces par une petite porte localisée près du mur arrière.

L'habitude de localiser le bureau du chef de gare dans le centre de l'édifice s'est maintenue. L'évolution des moeurs ne rend plus nécessaire la ségrégation des espaces entre les hommes et les femmes. C'est pourquoi une seule salle d'attente dessert les deux sexes, dotée de salles de toilette distinctes cependant.

Lors des rénovations entreprises par VIA Rail vers 1986 (figure 13), le bloc sanitaire a été déplacé à côté du bureau du chef de gare, son bureau a été réduit en terme d'espace (figure 14) et le local des archives a disparu. On a alors percé une porte dans le côté, afin de faciliter l'accès des voyageurs à la salle d'attente (figure 15 et 16). Une bagagerie a été aménagée de l'autre côté du bureau du chef de gare (figure 17).

A l'intérieur de l'édifice, le décor est quasi absent. Les rénovations effectuées par VIA Rail n'ont pu enlever ce qui

n'existait pas. Le comptoir du chef de gare est une réalisation contemporaine.

La gare de Carleton présente donc un intérieur dont la simplicité et le caractère fonctionnel des pièces traditionnelles sont réduits à leur plus simple expression.

ENVIRONNEMENT

Lien avec d'autres structures

Une photo aérienne de 1927 laisse entrevoir un seul bâtiment au nord-est de la gare, un entrepôt à patates. En dehors de cette structure, la gare est complètement isolée au nord de l'agglomération à laquelle elle est reliée par une route secondaire. On ne voit ni maison, ni aucune construction à proximité (figure 18).

En avril 1953, un plan du CN (figure 19) nous donne les indications suivantes: un petit entrepôt est situé à l'est de la gare non loin d'un réservoir à eau fabriqué en bois³⁸. De l'autre côté de la voie ferrée, au nord est, on trouve l'entrepôt à patates déjà signalé sur la photo de 1927. Plus loin, au nord-ouest, un second entrepôt est visible près de réservoirs («tanks») et d'un «pump house». Signalons également la présence d'une plate-forme destinée à l'expédition du poisson («fish platform») à l'ouest de la gare.

Aujourd'hui ce site dépouillé conserve son aspect originel. On note la présence d'un édifice récent situé immédiatement à l'est de la gare. Les deux entrepôts signalés plus haut, au nord de la voie ferrée, sont toujours sur les lieux mais la plate-forme a disparu.

Notons finalement que la gare est située dans un environnement agréable. Au nord, elle est cernée par des champs en culture se succédant jusqu'au mont Saint-Joseph tandis qu'au sud, un boisé couvre l'espace situé entre elle et l'agglomération (figure 20).

Lien avec la collectivité

La gare de Carleton reste aujourd'hui comme à l'époque de sa construction, un édifice retiré du centre de la localité. Tout au plus, pouvons-nous noter que la rue de la gare est maintenant parsemée de nouvelles résidences.

La municipalité ne s'est jamais particulièrement intéressée à sa gare puisqu'elle n'a jamais été menacée de fermeture et que le service ferroviaire n'a jamais été interrompu. C'est uniquement dans ces éventualités que la mairie réagirait et non

pas pour conserver un édifice patrimonial qui lui tient à coeur.

Madame Edwidge Leblanc, membre du Comité du patrimoine de Carleton, perçoit les choses différemment. Pour elle, les récentes rénovations de VIA Rail ont détruit les caractéristiques originales de l'immeuble. Elle s'est donc opposée à ces modifications mais sans succès³⁹.

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 Ibid., p. 464.
- 5 En fait le gouvernement Mercier est accusé de fraude. Il aurait versé de l'argent à l'entrepreneur Armstrong - qui travaille à l'est de la rivière Cascapédia -, en 1891, pour payer les travaux de la compagnie de la Baie-des-Chaleurs. Des 175 000 \$ reçus, Armstrong aurait rendu 100 000 \$ à Ernest Pacaud, organisateur du parti libéral. Même si Mercier était pourtant à l'extérieur du pays au moment de cette transaction, il est révoqué comme premier ministre le 16 décembre 1891. Notes tirées de: P. Dufour et J. Hamelin, «Mercier, Honoré», Dictionnaire biographique du Canada, vol. XII (1891-1900) (Québec, P.U.L., 1990), p. 791.
- 6 J. Bélanger, op. cit., p. 464.
- 7 Anonyme, «Gaspé Lines», Revue d'histoire de la Gaspésie, vol. VIII, no. 1, (janvier-mars 1970), p. 47.
- 8 Ibid., p. 50.
- 9 J. Bélanger, op. cit., p. 588.
- 10 Canada. Archives nationales (ci-après ANC), RG43, vol. 522, dossier 16 275-3, «correspondance», 1936-1941.
- 11 Donald MacKay, L'histoire du CN (Montréal, Les Éditions de l'Homme, 1992), p. 210.

- 12 Robert F. Legget, Railways of Canada (Vancouver, Douglas & McIntyre, 1973), p. 180.
- 13 Canadien National, CNR Annual Report 1956, p. 13.
- 14 Ibid.
- 15 Canadien National, Canadian National Magazine, vol. 37, no. 12, (janvier 1952), p. 26.
- 16 Entrevue avec Claude Babin, employé du CN pendant 46 ans, 23 août 1993.
- 17 Entrevue avec Jean Lamy, chef de gare entre 1953 et 1983, 23 août 1993.
- 18 VIA Rail, Mise en valeur des gares en Gaspésie, mai 1983, p. 8.
- 19 J. Bélanger, op. cit., p. 143.
- 20 Ibid., p. 390.
- 21 Ibid., pp. 444-448.
- 22 MAC, Macro-inventaire. Comté de Bonaventure (Québec, MAC, 1980), p. 60.
- 23 Alfred Pellan, Vastes champs offerts à la colonisation et à l'industrie. Région de Bonaventure (Québec, Ministère de la Colonisation, des Mines et Pêcheries, 1907), pp. 13 et 21.
- 24 MAC, op. cit., p. 61.
- 25 Alfred Pellan, La Gaspésie. Esquisse générale. Terres à coloniser, etc. etc. (Québec, Ministère de la Colonisation, des Mines et Pêcheries, 1914), p. 40.
- 26 Margaret C. MacWhirter, A Treasure Trove in Gaspé and the Baie des Chaleurs (Quebec, Telegraph Printing Co., 1919), p. 49.
- 27 J. Bélanger, op. cit., p. 342.
- 28 Ministère de l'Industrie et du Commerce (ci-après MIC), Inventaire des ressources naturelles et industrielles. Comté de Bonaventure (Québec, MIC, 1937), p. 117.
- 29 J. Bélanger, op. cit., p. 530.
- 30 Ibid., p. 548.

- 31 Québec. Archives nationales (ci-après ANQ), E21/P43-8, Plan de la Compagnie aérienne franco-canadienne, feuille 31, 1927.
- 32 P.-Yves Pépin, La mise en valeur des ressources naturelles de la région Gaspésie-rive-sud (Québec, MIC, 1962), pp. 134-135.
- 33 MAC, op. cit., p. 61.
- 34 MIC, Inventaire économique et industriel (Québec, MIC, [1960]), p. 35.
- 35 Ibid., pp. 9-12.
- 36 Ibid.
- 37 Ville de Carleton, Portrait d'une ville (Carleton, Ville de Carleton, s.d.), s. p.
- 38 Selon Claude Babin, ex-employé du CN, ce château d'eau en bois avait une capacité de 20 000 gallons.
- 39 Entrevue avec Edwidge Leblanc, Comité du Patrimoine de Carleton, 21 juillet 1993.

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CARLETON, QUÉBEC

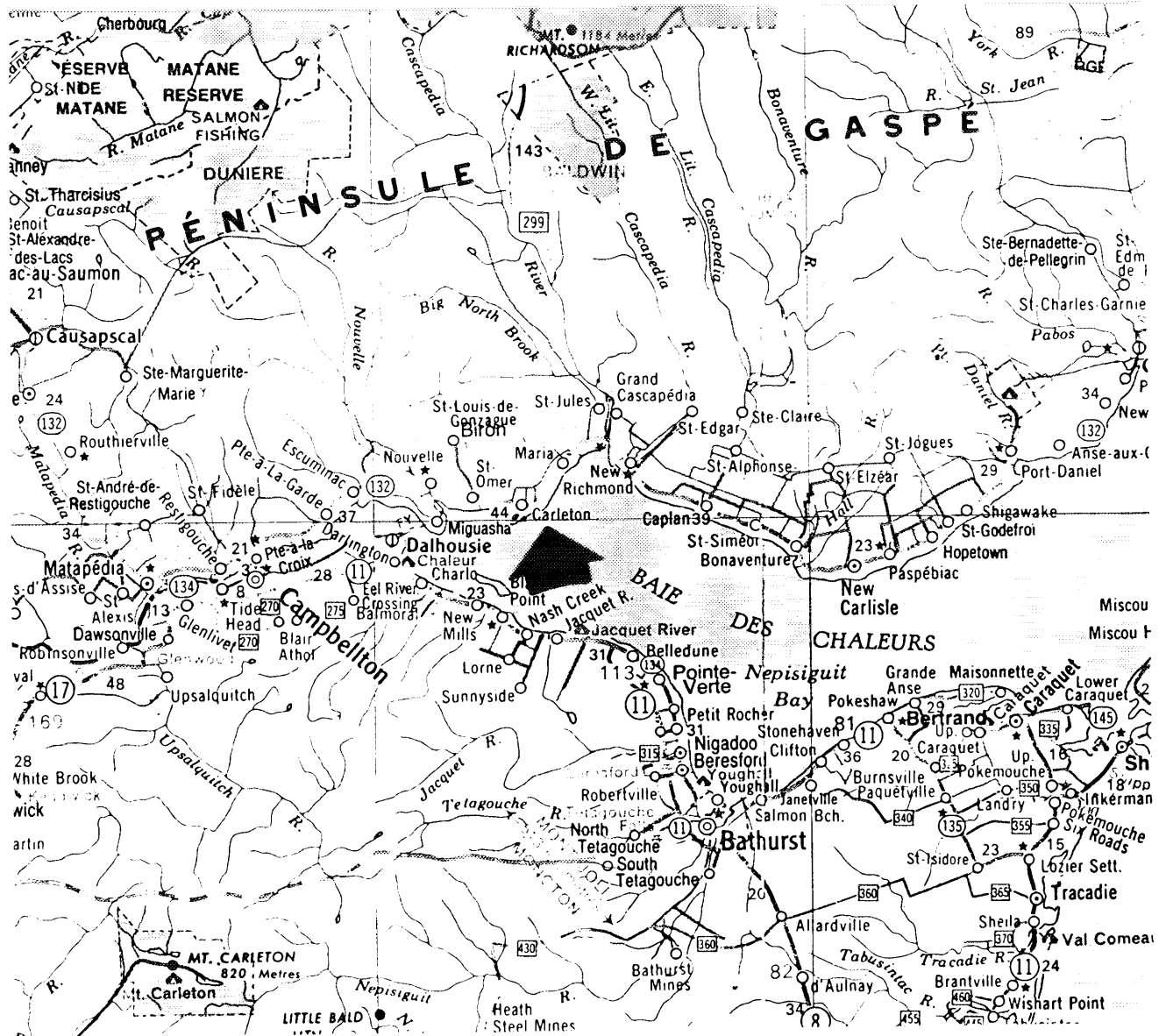


1 Gare du Canadien National, Carleton, Québec, construite en 1953. Vue avant de la gare en 1993. (Cliché Ethnotech inc., 1993.)



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

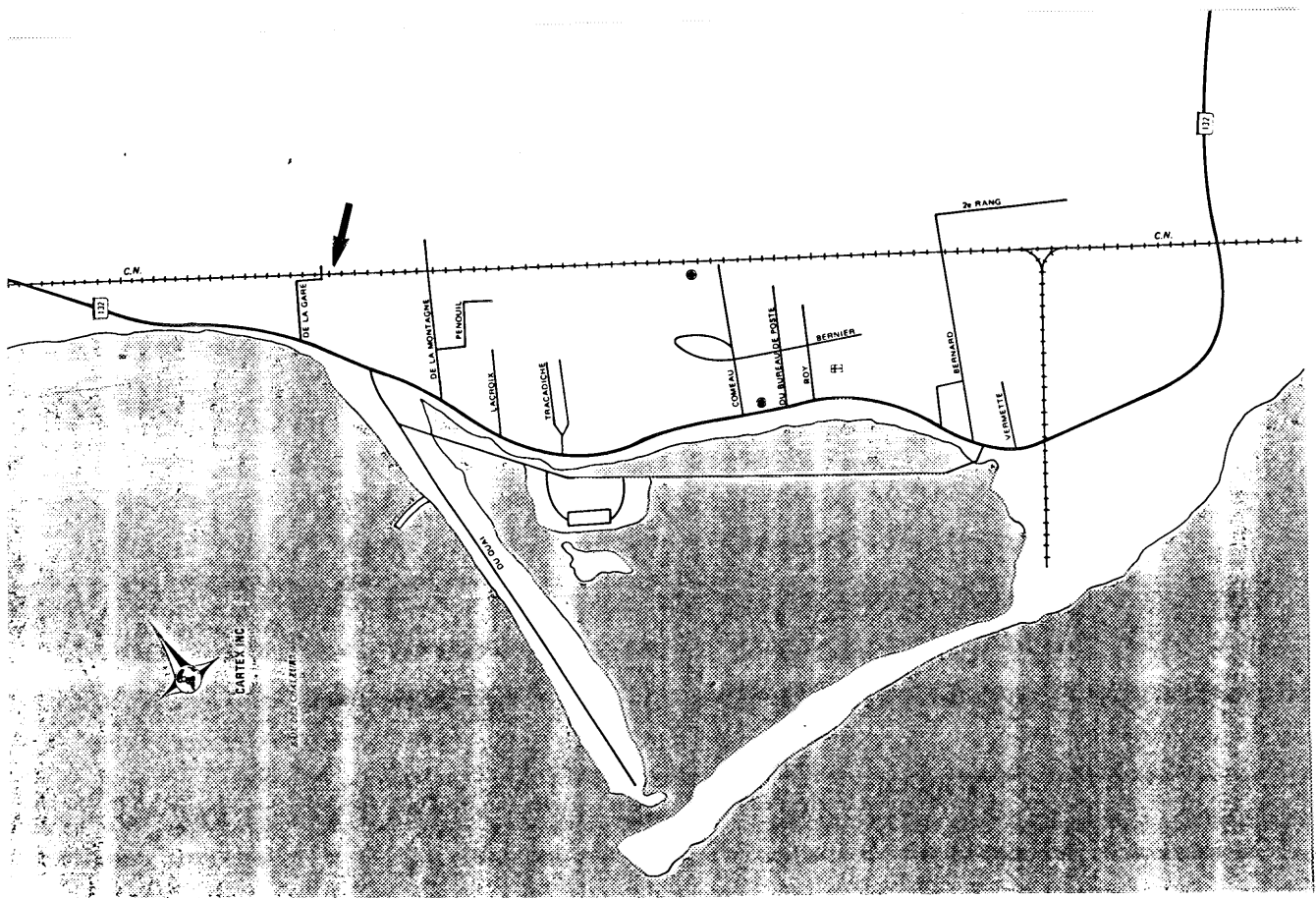
GARE DU CANADIEN NATIONAL, CARLETON, QUEBEC



3

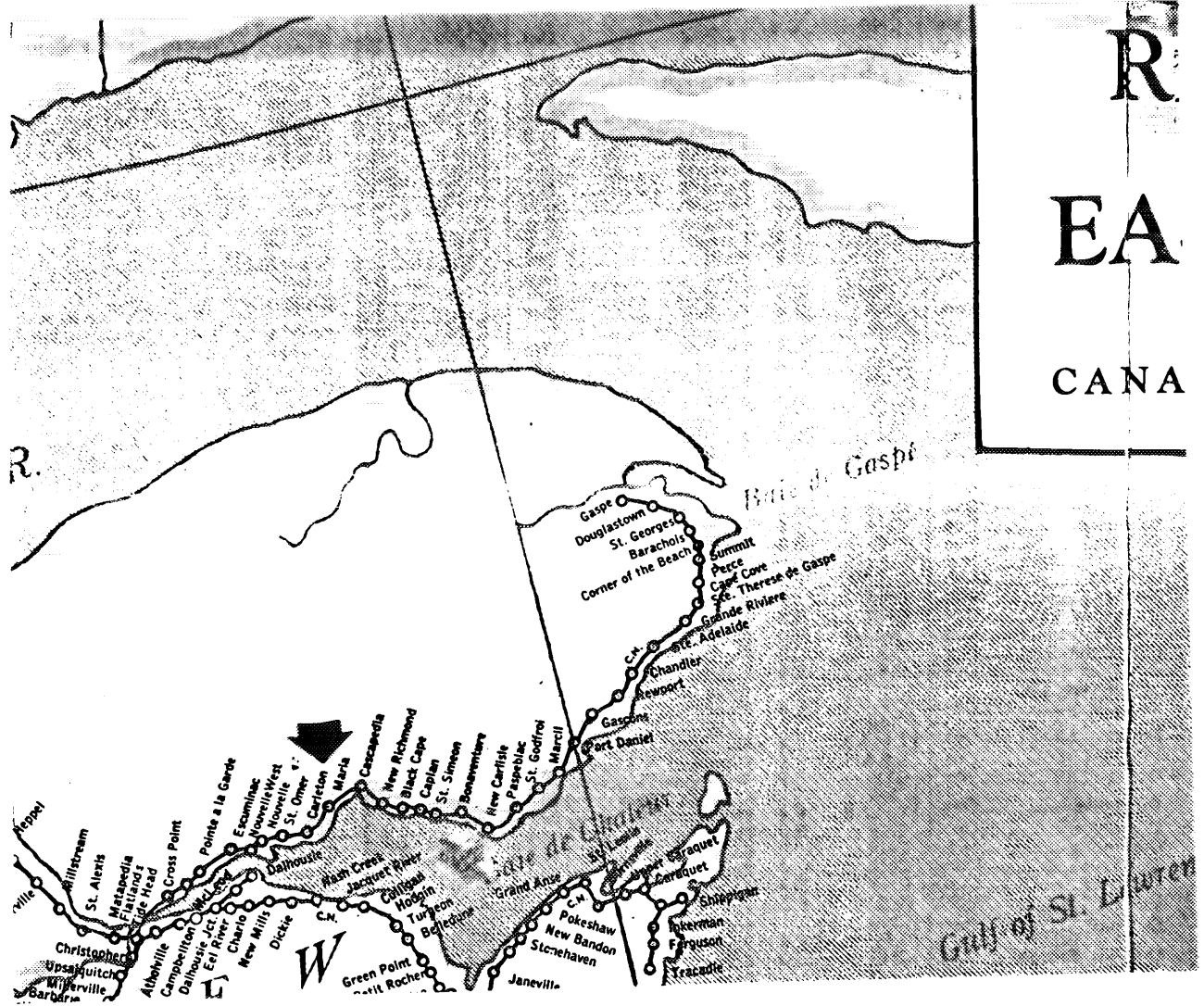
Localisation de Carleton. (Ministère des Transports du Québec.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CARLETON, QUEBEC



4 Localisation de la gare. (Cartex inc.)

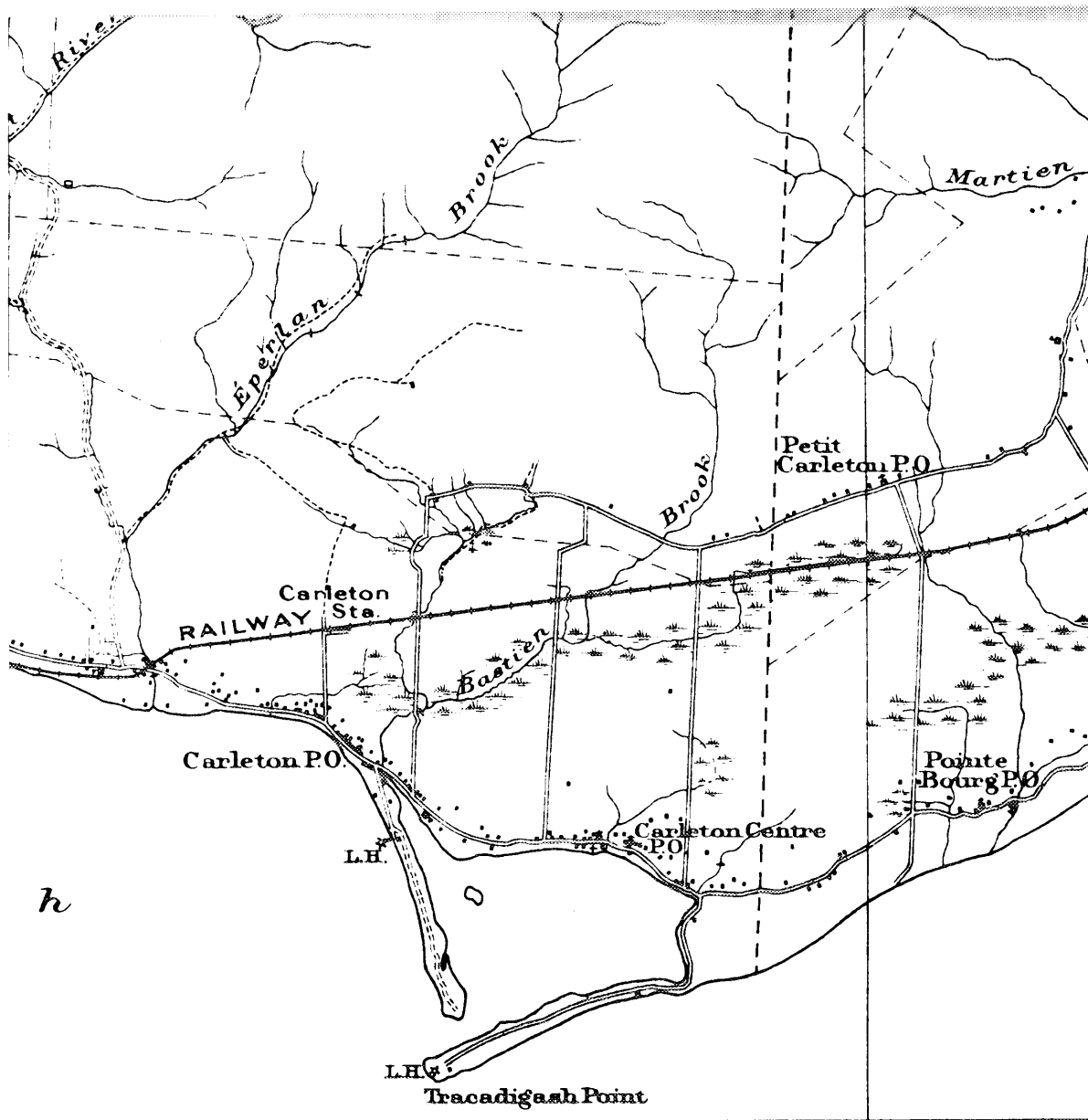
GARE DU CANADIEN NATIONAL, CARLETON, QUEBEC



5

Le tracé ferroviaire menant de Matapédia à Gaspé. (Carte ferroviaire de l'Est du Canada publiée par Canadian Freight Association, s.d.)

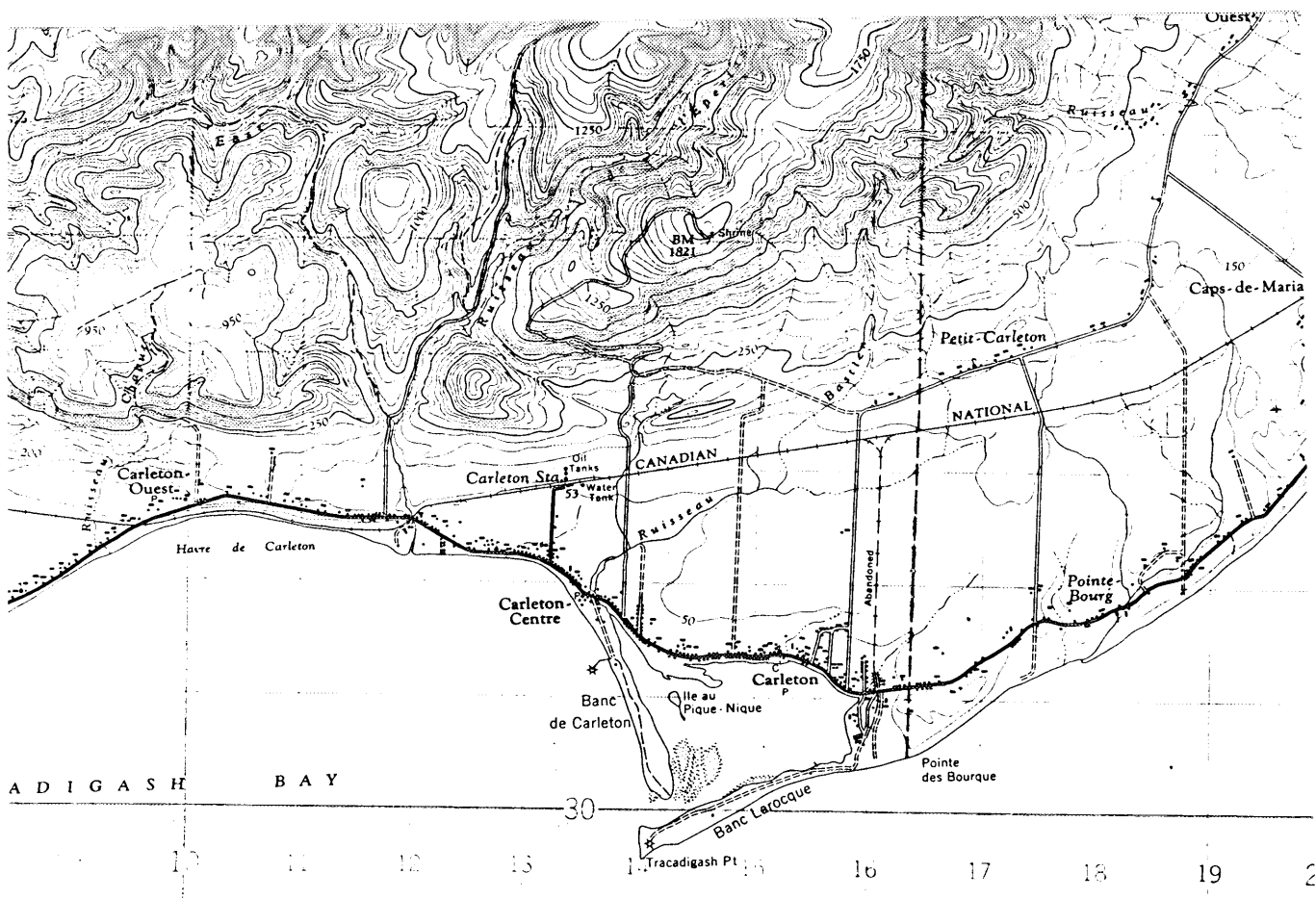
GARE DU CANADIEN NATIONAL, CARLETON, QUEBEC



6

Carte topographique de Carleton en 1927.
(Archives nationales du Québec à Québec, Mines
and Technical Surveys, 1926-1927, F22 B/1.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CARLETON, QUEBEC



7

Carte topographique de Carleton et de sa région en 1958. (Ministère de l'Énergie, mines et ressources, Ottawa.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CARLETON, QUEBEC



8 Vue aérienne de Carleton en 1959. (Archives nationales du Québec à Québec, E6-7/2408.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CARLETON, QUEBEC



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

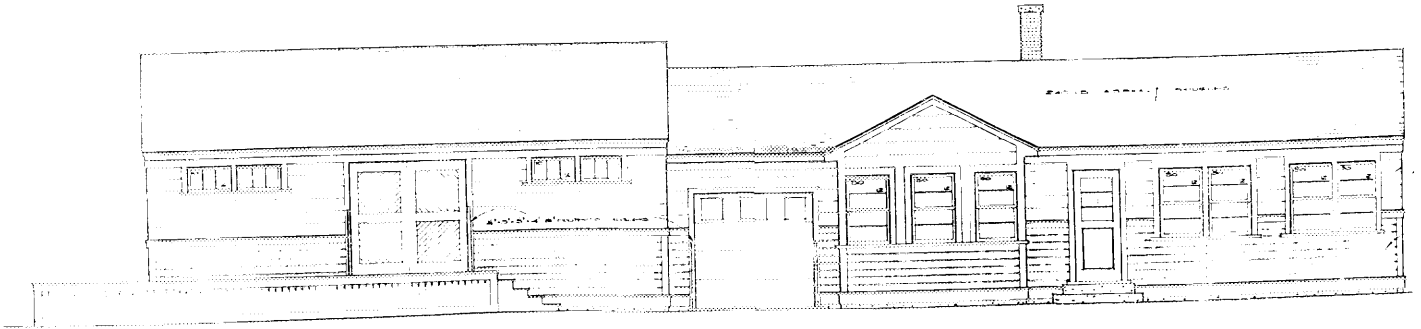
GARE DU CANADIEN NATIONAL, CARLETON, QUEBEC



10

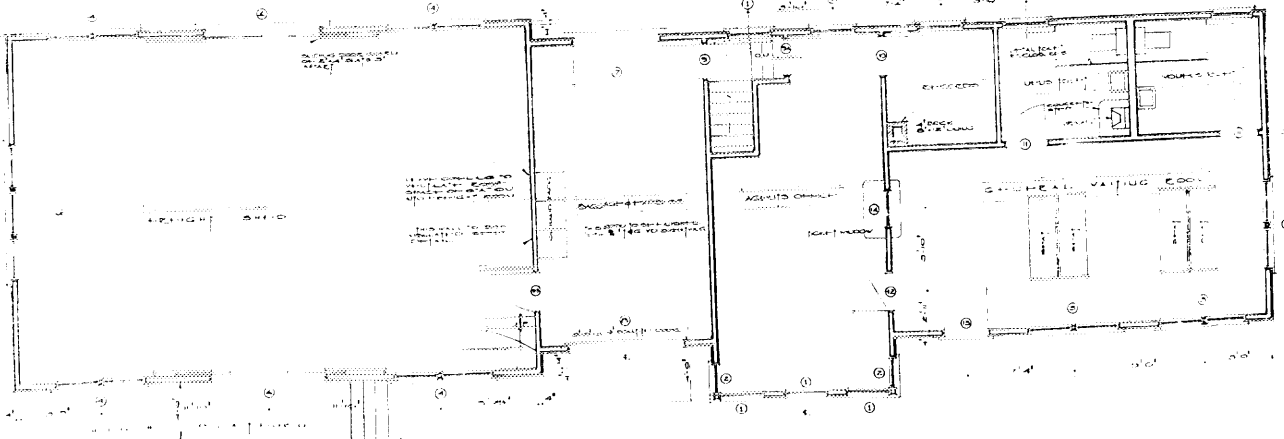
Vue de la gare de Grande-Rivière, en Gaspésie. Elle relève du même modèle que celle de la gare de Carleton. (Ministère de la Culture, C89.466.16.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CARLETON, QUEBEC



ÉLEVATION DE LA GARE

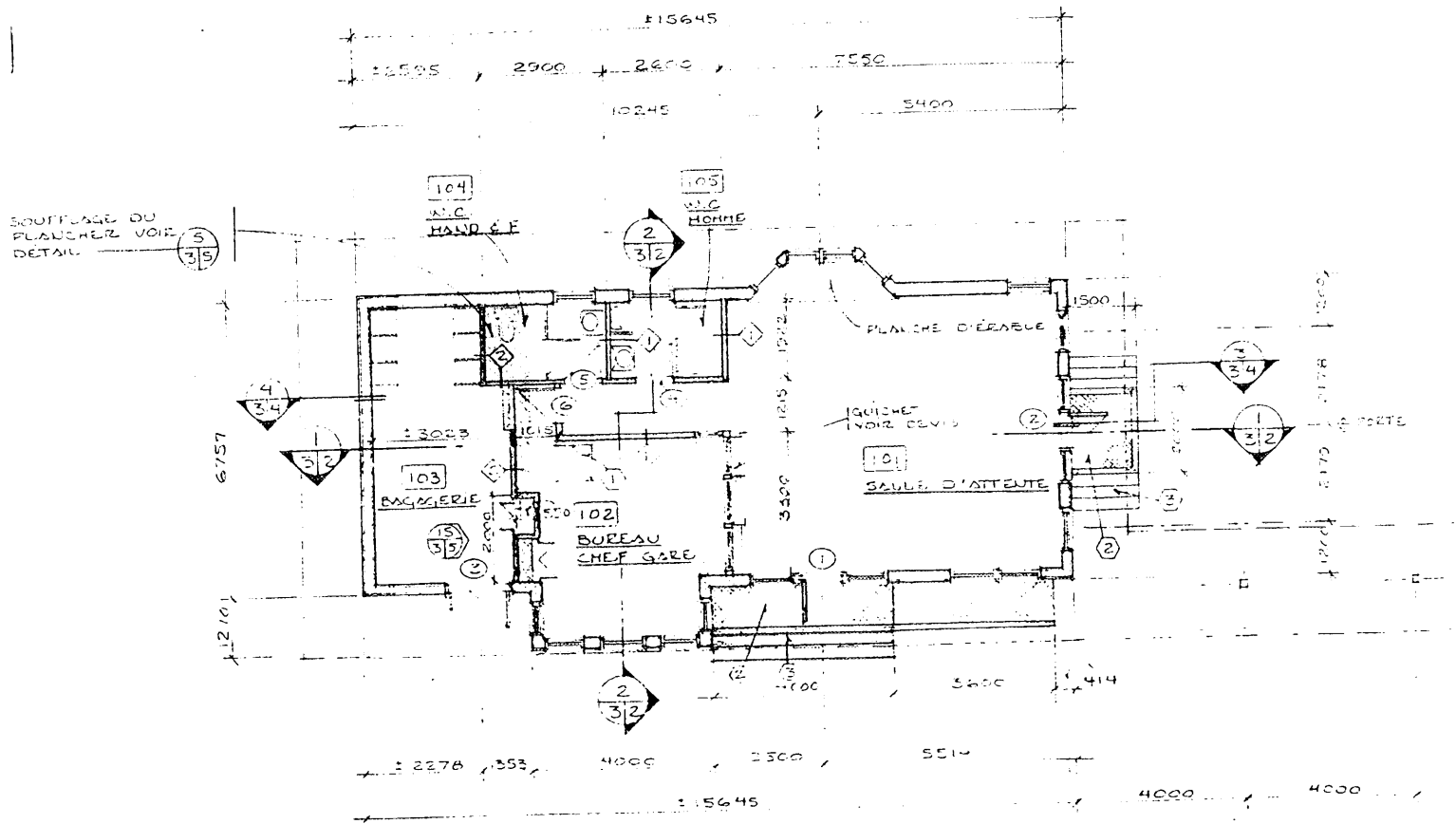
- 11 Elévation de la gare du côté de la voie en 1953.
(Service d'ingénierie du Canadien National, Moncton.)



PLAN DU REZ-DE-CHAUSSÉE

- 12 Plan du rez-de-chaussée de la gare en 1953. (Service
d'ingénierie du Canadien National, Moncton.)

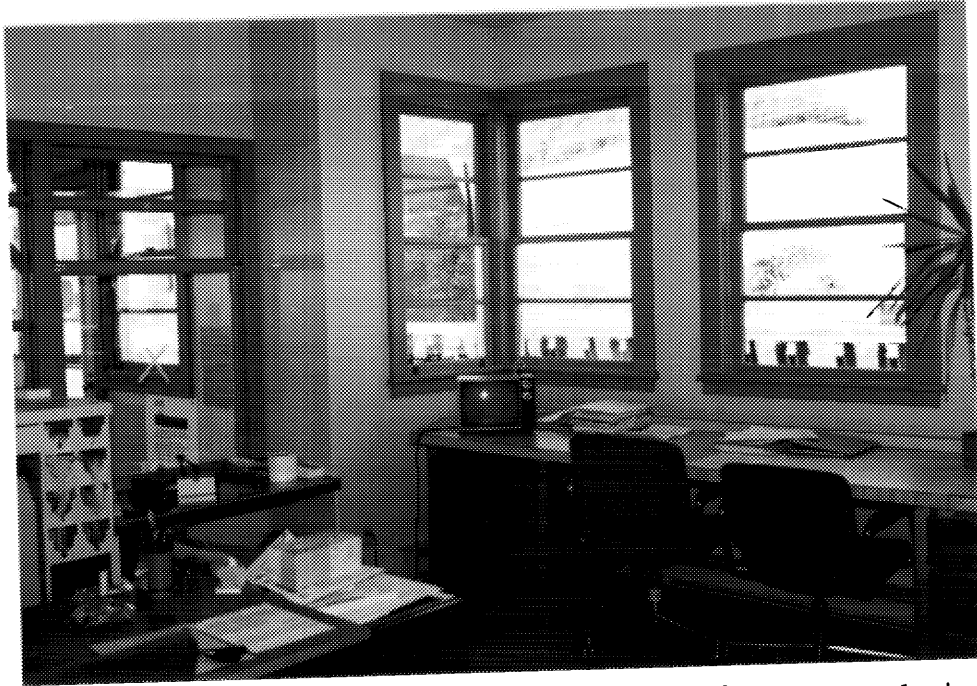
GARE DU CANADIEN NATIONAL, CARLETON, QUEBEC



13

Le plan au sol de la gare après modifications par VIA Rail en 1986. (VIA Rail, Montréal.)

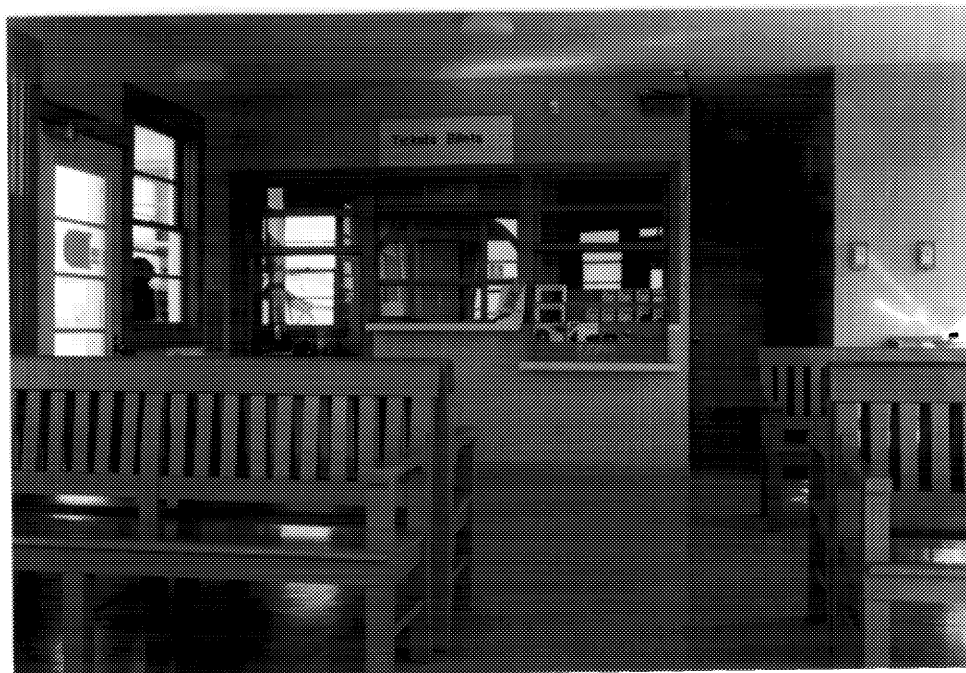
GARE DU CANADIEN NATIONAL, CARLETON, QUEBEC



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



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



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



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

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CARLETON, QUEBEC



18

Le site de la gare en 1927. (Archives nationales
du Québec à Québec, E21 /O43-8.)

