

COMMISSION DES LIEUX ET MONUMENTS HISTORIQUES DU CANADA

RAPPORT SUR LES GARES FERROVIAIRES

Titre: Gare de VIA Rail (Canadien National)
Hervey-Jonction (Lac-aux-Sables), Québec.

Source: Paul Trépanier, historien de l'architecture, Québec

RSR-223

INTRODUCTION

La gare VIA Rail de Hervey-Jonction (Figures 1 et 2) se trouve au centre géographique d'un petit hameau qui relève de la municipalité de Lac-aux-Sables. Le hameau est situé à cinq kilomètres à l'ouest du village de Lac-aux-Sables et à 130 kilomètres de Québec. La localité fait partie du comté de Portneuf mais se trouve à la limite de la Mauricie (Figures 3 et 4).

La gare a été construite par le Canadien Nord vers 1910. Propriété du Canadien National depuis 1917, elle dessert aujourd'hui le réseau VIA Rail.

HISTOIRE

Thème historique

Hervey-Jonction a connu l'effervescence qui a caractérisé l'industrie ferroviaire canadienne du début du siècle. Entre 1893 et 1913, s'y sont succédées tour à tour plusieurs compagnies ferroviaires dont le Chemin de fer des Basses Laurentides, le Québec-Lac-Saint-Jean, le Grand Nord et finalement le Canadien Nord. L'édification de la gare de Hervey-Jonction par le Canadien Nord vers 1910 vient marquer en quelque sorte le sommet d'une grande période d'activité stimulée par le chantier de construction du National Transcontinental. Celui-ci favorisera le vaste mouvement de colonisation de l'Abitibi et du nord de l'Ontario. La gare de Hervey-Jonction est à cet égard un précieux témoin de ce phénomène qui s'est poursuivi jusque vers 1940.

En 1913 Hervey devient le point de jonction de deux importantes lignes ferroviaires québécoises: celle du Canadien Nord qui va de Montréal au Lac-Saint-Jean et celle du National Transcontinental qui part de Québec vers Cochrane (et l'Ouest canadien) via

l'Abitibi. Si le tronçon oriental du Transcontinental n'a été construit qu'à partir de 1906 et mis en service en 1913¹, le Chemin de fer des Basses Laurentides (plus tard le Canadien Nord) avait atteint le territoire de Hervey en 1887. Le lieu-dit est connu alors sous le nom de Tawachiche, du nom de la rivière locale. Cette ligne en provenance de Garneau (près de Grand-Mère) rejoint Rivière-à-Pierre sur le trajet Québec-Lac-Saint-Jean en 1891.²

La première gare de Tawachiche aurait été construite en 1893, l'année même de l'incorporation du chemin de fer des Basses Laurentides à celui du Québec-Lac-Saint-Jean (Figure 5). Le lieu est semble-t-il connu alors sous le nom de Station Read du nom du premier chef et constructeur de la gare.³ Les années qui suivent sont déterminantes pour l'emplacement de Hervey. Le Grand Nord entreprend alors la construction d'une ligne dans la continuité de celles du Québec-Lac-Saint-Jean. Cette ligne reliera le Saint-Maurice (Garneau) à l'Outaouais (Hawkesbury) et à Montréal via Joliette. Ce sera chose faite en 1900. Trois ans plus tard, le Grand Nord est acheté par le Canadien Nord.⁴

Un autre événement marquant est en 1906 le début des travaux de construction du National Transcontinental. La tradition locale veut que le nom de Hervey ait été donné à la localité en l'honneur du premier ingénieur du Transcontinental.⁵ Hervey est notamment un point de convergence important des ouvriers de la construction du Transcontinental. Voulant tirer profit des retombées économiques de la construction du Transcontinental, le Canadien Nord achète la majorité des actions du Québec-Lac-Saint-Jean, prenant ainsi le contrôle de la compagnie. Il entreprend ensuite la construction d'une ligne d'une longueur de 40 milles qui relie La Tuque à Linton, sur la route du Lac-Saint-Jean. Cette ligne, inaugurée le 23 novembre 1907, permet l'accès et l'approvisionnement des chantiers de construction du Transcontinental. Elle sera très achalandée et effectivement très payante pour le Canadien Nord.⁶ La première gare de La Tuque est construite pour desservir cette ligne en 1908 (Figure 6).⁷

Le premier segment du Transcontinental à être terminé fut celui de Québec à Hervey-Jonction, inauguré à l'été de 1909. Entre temps, le Canadien Nord entreprend d'améliorer certaines de ses infrastructures de la région afin de profiter de l'avance qu'il a sur le marché d'ici la fin des travaux du Transcontinental. En 1910, il raccourcit de plusieurs kilomètres son trajet Montréal-Québec grâce à une bifurcation qui relie maintenant Garneau à Saint-Prosper en évitant le détour jusqu'à Rivière-à-Pierre.⁸ La gare de Garneau date de cette année-là (Figure 7).

C'est vraisemblablement dans la foulée de ces grands travaux que le Canadien Nord construit l'actuelle gare de Hervey vers 1910. Il est aussi évident que le Canadien Nord prend cette initiative en fonction de l'ouverture du Transcontinental qui fera de Hervey un des plus importants points de jonction de sa ligne vers

l'Abitibi et l'Ouest canadien.

La gare de Hervey a ainsi été un témoin privilégié de l'épopée du Transcontinental et ensuite de la vague de colonisation qui touchera l'Abitibi à partir de 1914. Tous les colons venant de Montréal y ont fait correspondance. Ce vaste mouvement de retour à la terre se poursuivra jusque vers 1940. Presque tous les témoignages de colons de cette époque font mention de la correspondance d'Hervey Jonction, dernière étape dans leur périple vers le nord. Il y avait aussi «les trains d'excursion» qui amenaient les futurs colons en exploration avant leur déménagement définitif. Généralement, ces convois passaient le soir. On peut évaluer à plusieurs dizaines de milliers le nombre de futurs colons en provenance d'un peu partout au Québec qui se sont arrêtés à Hervey-Jonction le temps d'une correspondance vers leur «terre promise». Le plan de colonisation Vautrin, adopté en 1935, aura à lui seul amené plus de 12 000 colons en Abitibi.⁹

Histoire de la collectivité

Avant les débuts des travaux de construction du Transcontinental, en 1906, le hameau de Hervey n'existait pas à proprement parler. C'est l'arrivée de ce second chemin de fer qui a donné naissance à la localité dont les activités sont encore aujourd'hui reliées au chemin de fer. Les travailleurs des chemins de fer auront eu une influence déterminante sur l'identité locale. Beaucoup de travailleurs et leur familles y sont venus, peu y sont restés ou y ont fini leurs jours.

La localité d'Hervey-Jonction a toujours été un cas à part dans la région. Elle relève du comté de Portneuf mais se trouve à la limite de celui de Champlain. Hervey se trouve aussi à la limite occidentale du diocèse de Québec alors que la ville de Trois-Rivières est bien plus près. Il s'agit d'un hameau aux activités presque exclusivement ferroviaires alors que la région est agricole et forestière. Hervey-Jonction est un hameau qui relève de la municipalité de Lac-aux-Sables alors que Sainte-Thècle se trouve bien plus près mais de l'autre côté de la limite du comté et du diocèse. Depuis longtemps, le rattachement de Hervey à Lac-aux-Sables ne fait pas l'unanimité parmi la population. D'ici peu, le statut de Hervey-Jonction devrait être définitivement réglé par un référendum municipal.

La construction du Transcontinental a fait de Hervey-Jonction un carrefour des travailleurs. Les annales locales font mention des activités fébriles qui s'y déroulaient. Des ressortissants italiens engagés pour la construction du chemin de fer ont notamment fait beaucoup parler d'eux. Entre 1906 et 1909, sept d'entre eux meurent de façon tragique, ce qui marquera la petite communauté. En 1906, Francisco Fuoco, un travailleur âgé de 23 ans meurt lors d'une explosion à la dynamite. L'année suivante, c'est au tour de Giovanni Ubriaco, 21 ans, de mourir dans les mêmes circonstances. C'est aussi le cas de Masso Silverio, 18 ans, en 1909. Un autre ouvrier meurt de la typhoïde en 1907.

L'épouse et la fille d'un des travailleurs décèdent en 1907. Mais l'événement le plus marquant sera l'assassinat de Carmino Gardi, 34 ans, qui a lieu le 1^{er} octobre 1907.¹⁰

La majeure partie de la soixantaine d'habitations que compte la localité a été construite dans la foulée de l'arrivée de la ligne du Transcontinental. C'est notamment le cas du quartier de la gare situé de l'autre côté des voies ferrés. Ce secteur, qui ne compte qu'une seule rue, regroupe un hôtel et une dizaines de résidences dont quelques maisons à logements (Figure 28).

ARCHITECTURE

Conception architecturale/Qualité esthétique

Le style de la gare de Hervey-Jonction n'est pas très fréquent pour les gares du Québec et peut rappeler celui de certaines gares du Nord de l'Ontario. Il ne se rattache pas aux courants architecturaux auxquels nous ont habitués les grands réseaux ferroviaires sur le territoire québécois. Avec ses pignons latéraux tronqués, sa façade percée d'un haut pignon, sa large lucarne «en chien assis» et l'usage exclusif du bardeau comme matériau de revêtement, la gare de Hervey-Jonction présente toutefois une allure pittoresque qui convient bien à une gare (Figures 8 et 9).

Si la gare de Hervey ne semble pas correspondre à un plan type (nul autre exemple semblable n'a jusqu'à présent été recensé), elle partage toutefois des caractéristiques stylistiques communes avec d'autres gares du Canadien Nord dans les environs: La Tuque (1908) et Garneau (1910) (Figures 6 et 7). Elle offre aussi certaines ressemblances avec la gare de Joliette construite par le Grand Nord en 1898 (Figure 10). C'est avec la gare de La Tuque que les similarités sont les plus évidentes. On y trouve le même volume général, les pignons tronqués et le haut pignon au centre de la façade donnant sur les quais. Elle est aussi recouverte partiellement de bardeaux. À l'exception de ses pignons, la gare de Garneau présente un volume assez similaire, un même type de lucarnes «en chien assis» et une semblable disposition des fenêtres. La parenté stylistique de ces trois gares renforce l'hypothèse que la gare de Hervey-Jonction ait été construite par le Canadien Nord plutôt que par le Transcontinental, ce dernier ayant généralisé l'usage de plans types aux styles bien différents de ceux de ces trois gares. Le style de la gare de Hervey-Jonction n'a de plus aucun point commun avec les autres gares du chemin de fer des Basses-Laurentides dont seule subsiste aujourd'hui celle de Lac-aux-Sables (Figure 11). Si le volume général de la gare de Hervey-Jonction évoque celui de certaines grandes gares de bois construites par le Transcontinental dans le Nord de l'Ontario; Hearst (1912; RSR 93, non désignée), Sioux Lookout (1911; RSR 197, désignée) et Nakina (1923; RSR 155, maintenant propriété de

la municipalité), l'ensemble de sa composition architecturale est originale et s'explique par le contexte régional.

Bien que l'élévation principale de la gare soit asymétrique, elle présente une composition équilibrée et bien proportionnée. L'immeuble est à cet égard moins trapu et massif que la gare de La Tuque. Le revêtement complet en bardeau, les nombreux pignons et les fenêtres à carreaux donne à la gare une élégante allure de l'architecture vernaculaire de la Nouvelle-Angleterre. La parenté avec l'architecture vernaculaire nord-américaine est d'autant plus évidente quand on constate à posteriori combien populaire sera une version simplifiée de ce style pour les maisons de ferme québécoises des années 1930 et 1940, notamment dans les régions de colonisation (Figure 12).

  la fin des années 1970, la gare a subi une rénovation de qualité douteuse. Un clin d'aggloméré blanc a été apposé sur les murs de bardeaux et les contre-fenêtres de bois ont été remplacées par de nouvelles en aluminium (Figures 13   15). Les fenêtres d'origine, à petits carreaux dans la partie supérieure, subsistent toutefois à l'intérieur. Quoique changeant considérablement l'apparence de la gare et en rendant moins évident l'âge du bâtiment, ces rénovations n'ont pas modifié de façon irréversible le bâtiment.

Somme toute, la gare de Hervey est intéressante en ce qu'elle informe sur un courant régional, celui choisi par le Canadien Nord pour ses nouvelles gares de la Mauricie. De plus, elle est la seule de ces gares   être parvenue jusqu'à nous, celle de La Tuque a disparu depuis longtemps alors que celle de Garneau est présente en ruines et a perdu plusieurs des caractéristiques qui la rattachaient à la gare de Hervey. L' tat général de conservation de la gare de Hervey-Jonction est bon; seuls les nouveaux revêtements extérieurs et intérieurs laissent à d siner.

Qualité sur le plan fonctionnel/technique

Le type de gare de Hervey n'est pas très courant notamment lorsqu'on le compare aux bâtiments construits par le Transcontinental, ligne pour laquelle Hervey constitue une jonction. C'est avant tout une gare de voyageurs en transit.   la différence d'une gare habituelle, le bâtiment ici ne comporte ni salles à bagages ou de messageries, ces services n'étant soit pas requis ou encore reléguées à d'autres bâtiments. Le fret est entreposé dans un petit hangar situé à l'ouest de la gare (Figure 26). Hervey était rarement le lieu de départ et de destination des voyageurs; c'était un endroit où on n'y passait que le temps assez bref d'une correspondance, souvent à des heures très matinales ou encore très tardives.

Hormis l'absence de salles de bagages et de messageries, le plan de la gare se montre conventionnel: le rez-de-chaussée comporte à l'origine deux salles d'attentes réparties de part et d'autre du bureau du chef de gare (Figure 16). Celui-ci ne peut toutefois

accéder à son logement par l'intérieur de la gare. Il doit utiliser un escalier extérieur qui s'accroche à la façade arrière de la gare (Figure 2). Le bâtiment ne compte pas de sous-sol; la chaudière et l'équipement de chauffage se trouve dans une pièce réservée à cet effet au rez-de-chaussée.

Depuis la diminution du transport des passagers, on n'a conservé qu'une des deux salles d'attentes, celle des hommes. L'espace de la salle des dames a été converti en deux pièces, un débarras et une salle de télécommunications. La section du bureau de l'opérateur qui comptait une porte a été subdivisée afin de créer une pièce dont on ne peut accéder que par l'extérieur. Cette pièce renferme le télécopieur. Le logement de l'étage est inoccupé depuis 1992 (Figures 17 à 20).

Dans l'ensemble, l'intérieur de la gare a perdu son cachet ancien (Figures 21 à 24). De nouveaux panneaux de finition murale ont remplacé les lambris d'origine et il ne subsiste plus de traces d'autres éléments de finition intérieure (portes, chambranles, planchers, plafonds). Le logement du chef de gare a moins souffert des rénovations. Il conserve en grande partie ses éléments typiques du début du siècle (chambranles, portes) bien que certaines des surfaces murales de plâtre ont été revêtues de panneaux de finition.

ENVIRONNEMENT

Lien avec d'autres structures

La configuration des environs de la gare de Hervey a peu changé depuis le début du siècle. Ce secteur forme encore une entité propre à l'écart du hameau proprement dit. Isolée par plusieurs passages à niveaux, la gare est entourée de deux autres bâtiments dont un petit entrepôt (donnant sur les voies ferrées) et d'un immeuble administratif moderne (construit en retrait des voies ferrées) (Figures 25 et 26). De vastes stationnements non pavés entourent les trois immeubles (Figures 26 et 27). Face aux bâtiments ferroviaires, de l'autre côté de la voie ferrée, se dressent un hôtel et quelques maisons qui datent toutes de la même époque que la gare (figure 28). Au même titre que cette dernière, ces immeubles anciens ont perdu leur cachet d'origine.

Comme les installations ferroviaires de Hervey sont encore en fonction, elles ont été modernisées au fil des ans. Ainsi il ne subsiste pas d'éléments anciens de structures. Le vieux château d'eau est disparu pendant les années 1950 et les équipements de signalisation sont modernes.

Les environs immédiats de la gare ne semblent jamais avoir fait l'objet d'un aménagement; le gravier et la broussaille abondent. Un boisé se dresse derrière la gare et constitue une frontière

naturelle entre le secteur ferroviaire et le petit noyau d'habitations où se dresse l'église.

Lien avec la collectivité

Hervey-Jonction, un hameau jusqu'alors connu que des cheminots et des grands voyageurs, a acquis une nouvelle notoriété à la fin des années 1980 à la suite de la publication du best-seller québécois «Les Filles de Caleb». L'héroïne du roman, Émilie Bordeleau, un personnage qui a réellement existé, est institutrice à Hervey dans les années 1930. Son beau-frère, Oscar Pronovost, est d'ailleurs chef de gare à cette époque et habite la gare de Hervey-Jonction. Un des passages les plus marquants du roman est la rencontre d'Émilie avec sa fille Blanche à la gare de Hervey pendant la correspondance du train de l'Abitibi.

Elle vit Sainte-Thècle et ne leva plus les yeux jusqu'à Hervey Jonction. Ce n'est que là qu'elle pourrait se coucher, dès que les cheminots auraient séparé le train en deux. La première partie irait à Chicoutimi. (...) La seconde la conduirait à La Sarre avant de franchir la frontière de l'Ontario. L'arrêt prévu était d'une heure. Blanche décida de sortir, détestant les gémissements de ferraille et les soubresauts du train que l'on divisait. (...). Un pas s'approcha d'elle. (...)

«Moman!

-Penses-tu que je pouvais rester dans la maison pis entendre ton train crier dans la nuit sans venir te voir?»

Blanche vit l'émotion dans le visage de sa mère et s'empressa de l'inviter à monter à bord.

«Non merci. J'aimerais mieux qu'on s'assoie dans la gare. Les bancs sont peut-être moins confortables mais au moins je sais que j'vas pas faire des boutons. Je suis rendue allergique aux trains. (...) Savais-tu que c'est ton oncle Oscar qui est chef de gare ici? (...) Il doit dormir. Le soir, c'est pas lui qui s'occupe des trains. Ton train est le seul qui s'arrête. À cause du changement des voies. Les autres qui vont passer sont des trains de pitoune. Ceux-là crient fort mais passent tout droit. Ils me font penser à des chiens qui jappent sans arrêt mais qui mordent jamais.¹¹

La téléserie adaptée du roman a été diffusée par Radio-Canada à l'automne 1993 et a brisé des records d'assistance. Certains épisodes ont attiré plus de trois millions de téléspectateurs. La scène qui se passe à «Hervey Junction» a été considérée comme

une des plus émouvantes de la téléserie. Le tournage n'a toutefois pas été fait sur les lieux d'origine.

Bien que la municipalité de Lac-aux-Sables n'ait pas reconnu ou considéré la valeur de la gare de Hervey-Jonction, on sent tout de même un fort attachement de la population de Hervey envers ce bâtiment ancien. Depuis son entrée en service, l'année dernière, la nouvelle agent de gare a entrepris de rafraîchir l'intérieur de la gare jusqu'alors passablement négligé. Les fenêtres, les boiseries et les bancs ont été repeints en couleurs attrayants, même les fenêtres ont été dotées de rideaux, un précédant sans nul doute! Ces interventions minutieuses ont provoqué un réveil de la population qui avoue avoir réalisé depuis lors la valeur et l'intérêt de la gare au plan historique et architectural. Le bâtiment est probablement le seul dont l'architecture et l'histoire soient significatifs pour la petite localité.¹²

Dans une localité dont l'économie est basée sur les chemins de fer, la gare occupe encore une place importante dans la vie de la communauté. Comme presque toutes les familles de Hervey-Jonction comptent un employé de chemin de fer, une grande partie de la population bénéficie de l'utilisation gratuite des chemins de fer. La gare est encore ainsi fréquentée par beaucoup de résidents.

La société d'histoire de Lac-aux-Sables-Hervey-Jonction n'existe que depuis deux ans. Elle s'est fixé comme objectif de faire mieux connaître l'histoire de la municipalité en vue des festivités du centenaire de la municipalité qui auront lieu en 1998.

Notes

- 1 G. R. Stevens, History of the Canadian National Railways (New York, Macmillan, 1973), p. 248.
- 2 René Hardy et Normand Séguin, Forêt et société en Mauricie; La formation de la région de Trois-Rivières 1830-1930 (Montréal, Boréal Express/Musée national de l'Homme, 1984), p. 56.
- 3 75e anniversaire de Saint-Rémi de Lac-aux-Sables (Lac-aux-Sables, 1973), p. 60-62.
- 4 G. R. Stevens, op. cit., p. 250.4.
- 5 75e anniversaire, op. cit., p. 62.
- 6 J.-B. Vaillancourt, Histoire des chemins de fer au Saguenay Lac St-Jean ([s. l.], J.-B. Vaillancourt éditeur, 1982), p. 40.

- 7 Lucien Desbiens, Au Cœur de la Mauricie (La Tuque) (Trois-Rivières, Les Éditions du Bien Public, 1933, Coll. Pages Trifluviennes, série A, no 8), p. 23.
- 8 René Hardy, op. cit., p. 57.
- 9 Normand Paquin, Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue (Rouyn, Collège du Nord-Ouest, 1979), p. 85.
- 10 Marie-Ange Bacon et Geneviève LeBlanc, Obituaire de Sainte-Thècle et Lac-aux-Chicots 1873-1973 (Trois-Rivières, Le Bien Public, 1973), 116 p.
- 11 Arlette Cousture, Les Filles de Caleb, T. 2, Le Cri de l'oie blanche (Montréal, Québec/Amérique, 1986, Coll. Best-seller), p. 628-629.
- 12 Entrevue téléphonique avec Mme Annie Gauthier, présidente de la Société d'histoire de Lac-aux-Sables-Hervey-Jonction, 11 novembre 1993.

GARE DE VIA RAIL, HERVEY-JONCTION (LAC-AUX-SABLES), QUÉBEC

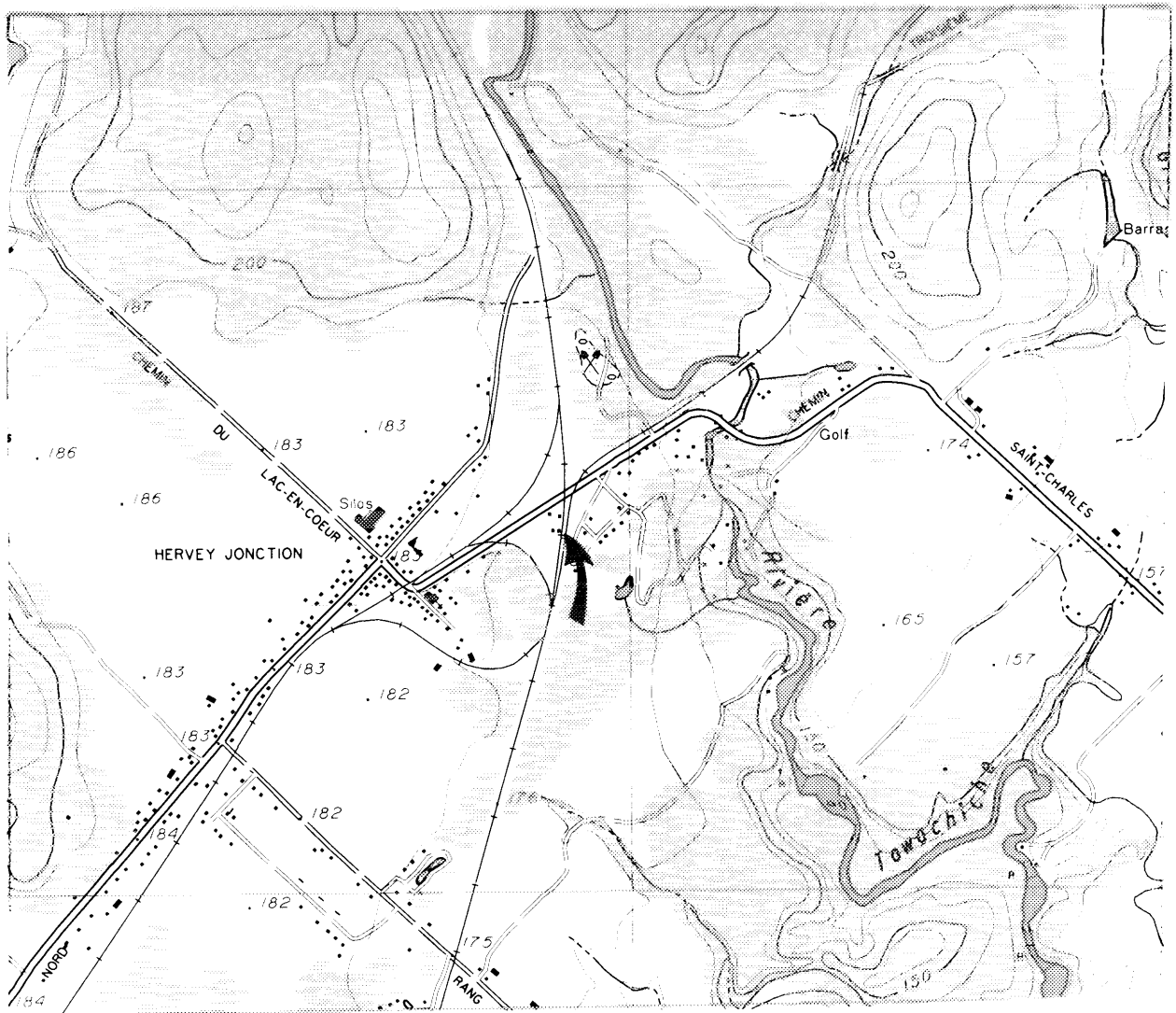


- 1 Gare de VIA Rail, Hervey-Jonction (Lac-aux-Sables), Québec; construite vers 1910; façade principale (donnant sur les quais) de la gare. (Photo: Paul Trépanier, 1993.)



- 2 Façade arrière de la gare de Hervey-Jonction, construite vers 1910. (Photo: Paul Trépanier, 1993.)

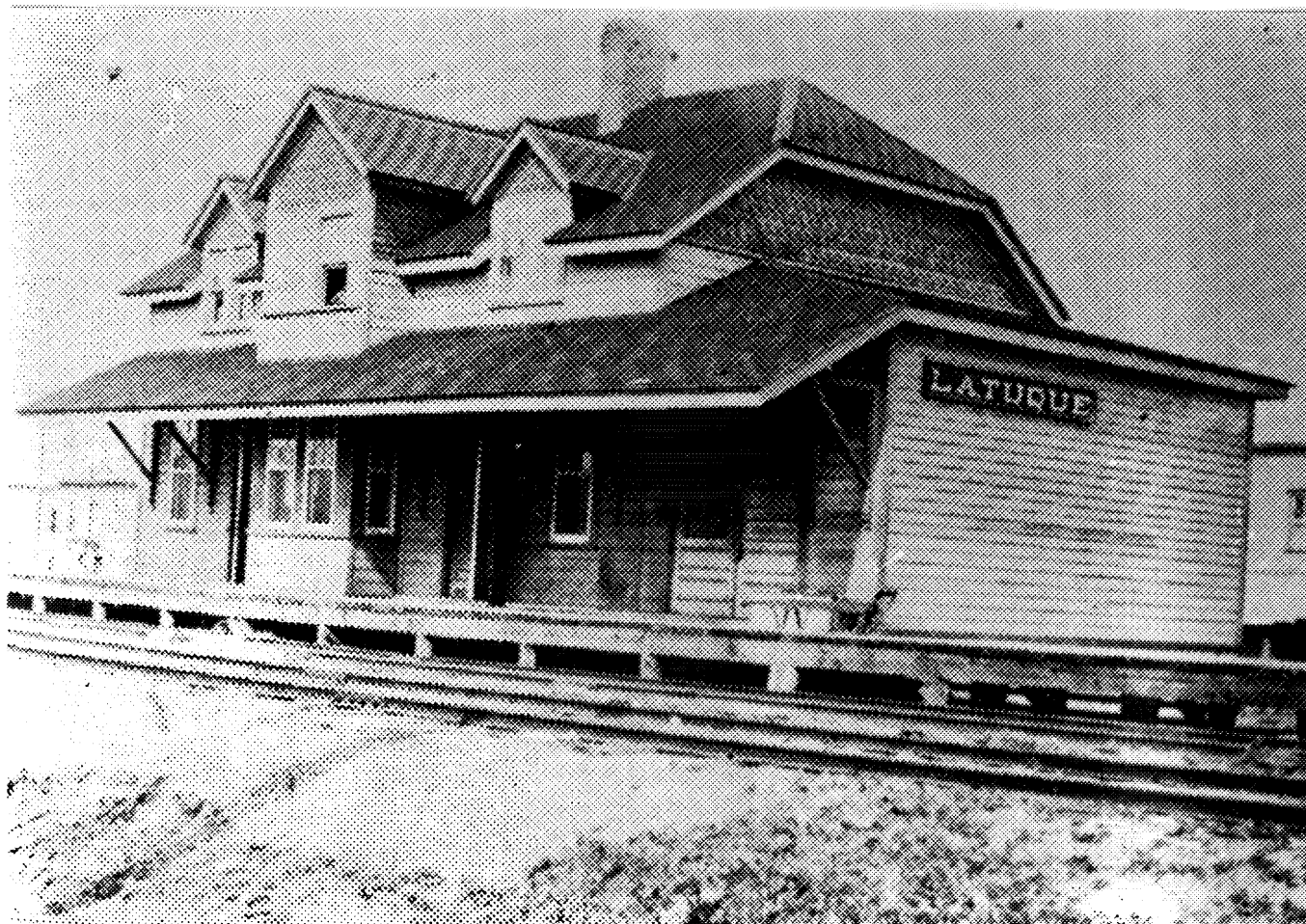
GARE DE VIA RAIL, HERVEY-JONCTION (LAC-AUX-SABLES), QUÉBEC



4 Localisation de la gare de Hervey-Jonction. (Ministère des Terres et Forêts du Québec.)



- 5 Hervey-Jonction en 1906. A l'arrière plan, la seule vue connue quoique partielle de la première gare. (Archives nationales du Canada, PA-190236.)



6 Ancienne gare de La Tuque construite en 1908 et remplacée en 1935. (Photo tiré de: Lucien Filion. Histoire de La Tuque à travers ses maires, Trois-Rivières. Éditions du Bien Public, 1977, [entre p. 48 et 49].)



7 Gare de Garneau, construite en 1910. (Photo: Paul Trépanier, 1993.)

GARE DE VIA RAIL, HERVEY-JONCTION (LAC-AUX-SABLES), QUÉBEC



8 Gare de Hervey-Jonction vue de l'est en 1973. (Québec
Ministère de la Culture, réf. 05-0091-10 010-0A.)

GARE DE VIA RAIL, HERVEY-JONCTION (LAC-AUX-SABLES), QUÉBEC



9 Gare de Hervey-Jonction vue de l'ouest en 1973. (Québec
Ministère de la Culture, réf. 05-0091-10 010-2A.)

GARE DE VIA RAIL, HERVEY-JONCTION (LAC-AUX-SABLES), QUÉBEC



10 Gare de Joliette (VIA Rail) construite en 1898. (Photo: Paul Trépanier, 1993.)



- 11 Ancienne gare de Lac-aux-Sables vendue et déménagée de son emplacement d'origine en 1974. (Photo: Paul Trépanier, 1993.)



- 12 A Sainte-Thècle, une maison de campagne typique des régions de colonisation et des années 1930 adoptant le même style que la gare de Hervey-Jonction. (Photo: Paul Trépanier, 1993.)

GARE DE VIA RAIL, HERVEY-JONCTION (LAC-AUX-SABLES), QUÉBEC



13 Façade est et sud de la gare. (Photo: Paul Trépanier, 1993.)

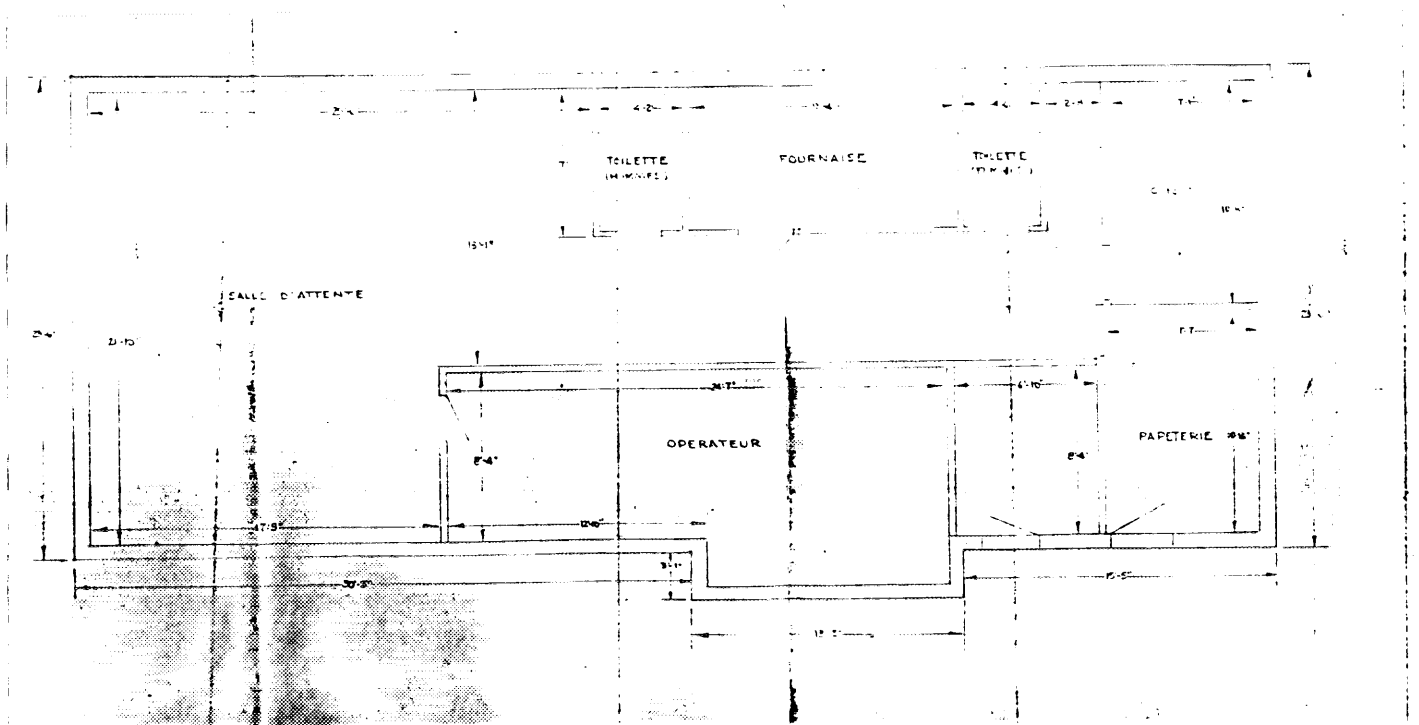


14 Façade latérale est de la gare. (Photo: Paul Trépanier, 1993.)

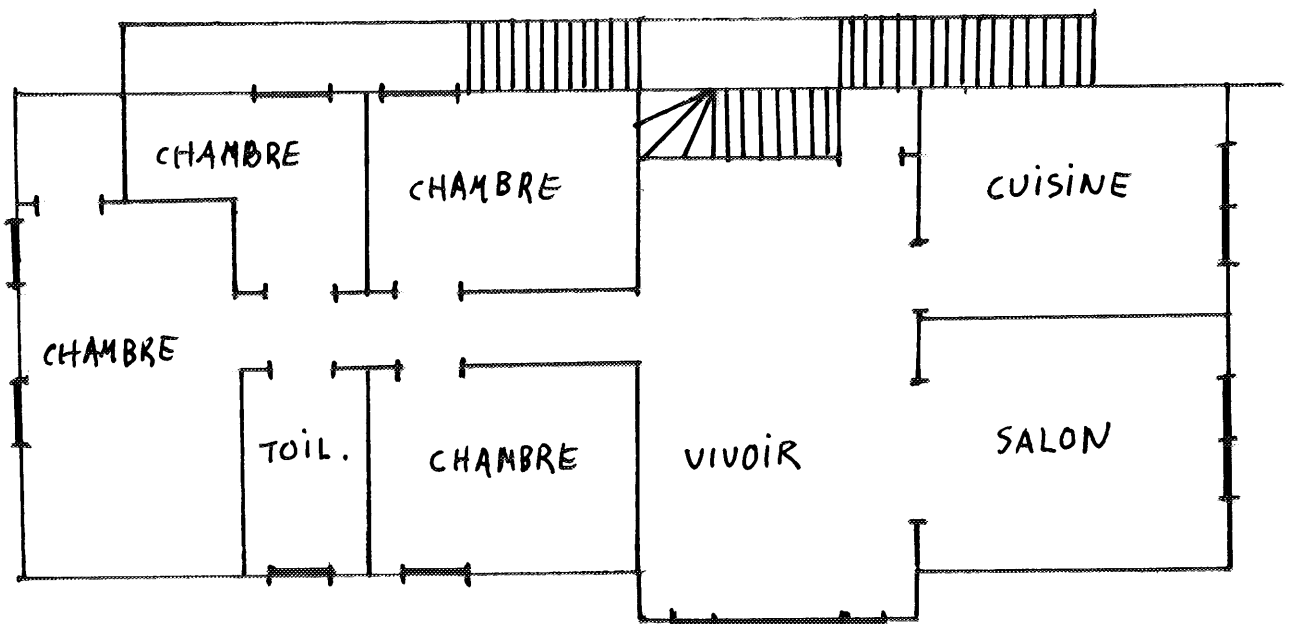


15 Détail des consoles de la toiture que protège les entrées à la gare. (Photo: Paul Trépanier, 1993.)

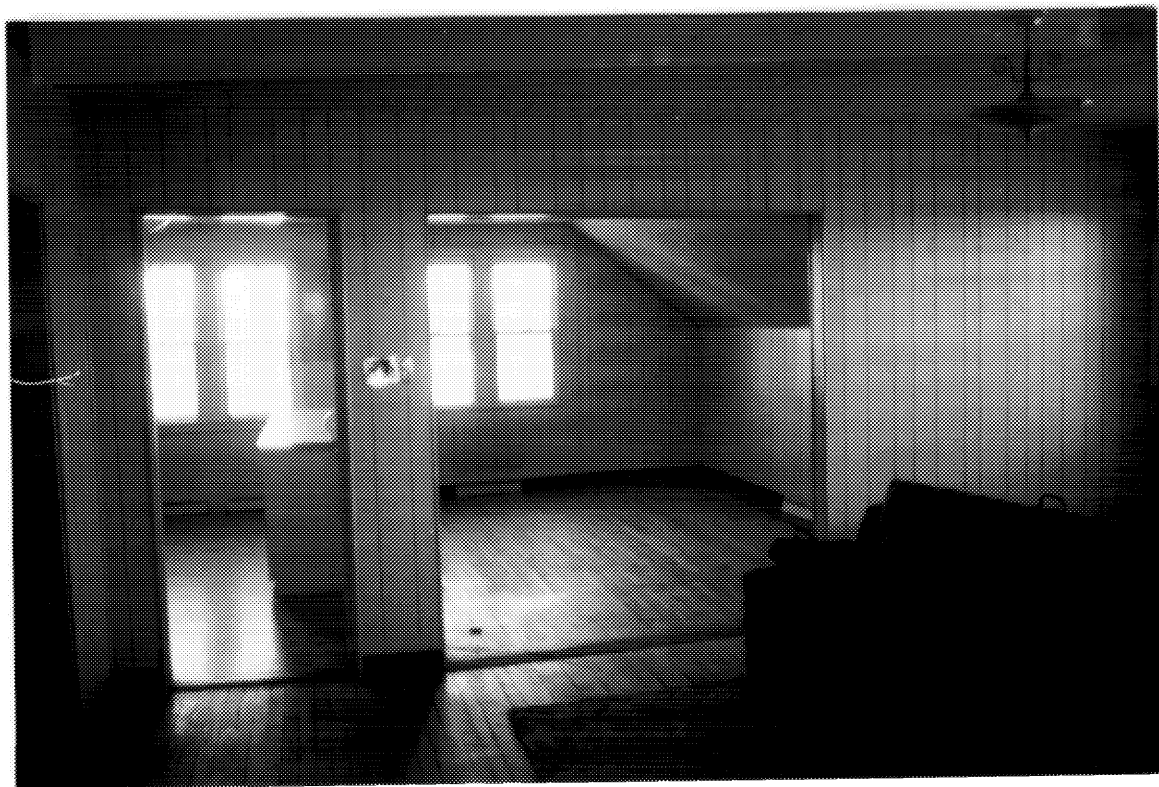
GARE DE VIA RAIL, HERVEY-JONCTION (LAC-AUX-SABLES), QUÉBEC



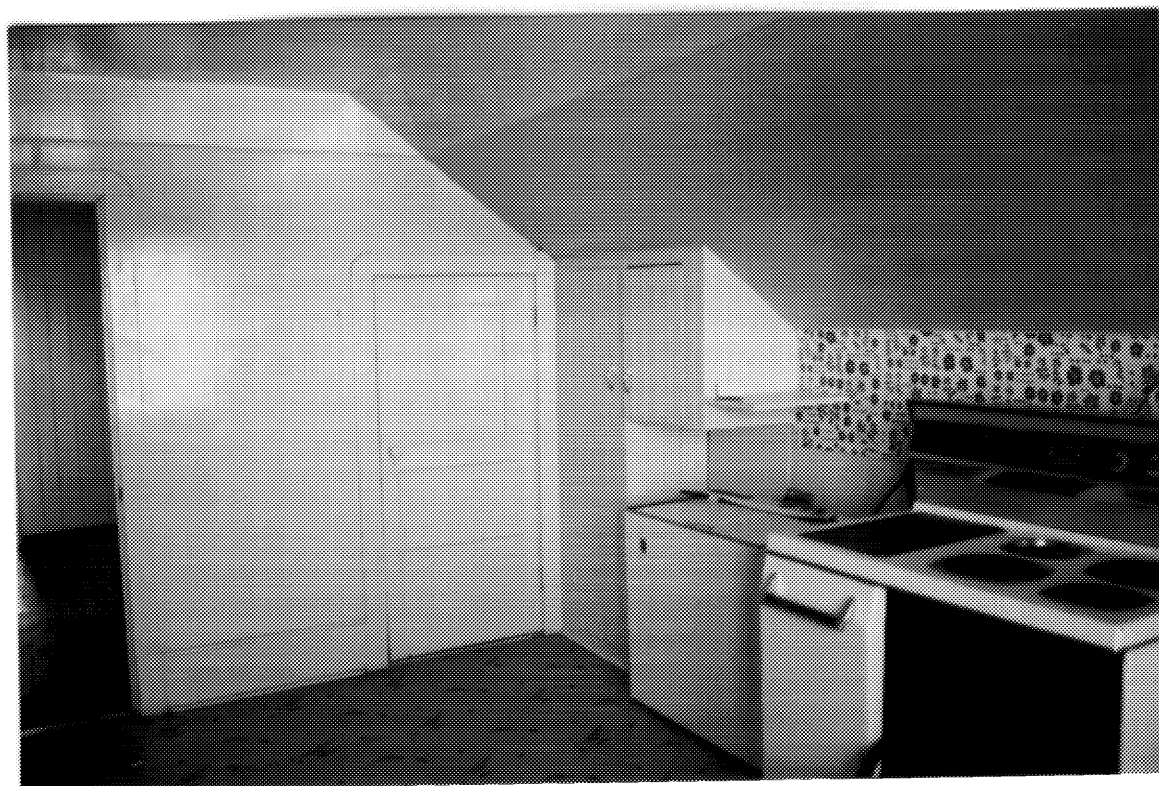
16 Relevé du rez-de-chaussée de la gare de Hervey-Jonction en 1978. (Service de l'ingénierie, Canadien National.)



17 Relevé sommaire de l'étage de la gare de Hervey-Jonction en 1973. (Paul Trépanier.)



18 L'ancien logement du chef de gare: la cuisine, le salon et le vivoir. (Photo: Paul Trépanier, 1993.)



19 La cuisine de l'ancien logement du chef de gare. (Photo: Paul Trépanier, 1993.)



- 20 Dans une chambre, un exemple de la finition d'origine du logement (portes à caissons, chambranles et plinthes, murs de plâtre). (Photo: Paul Trépanier, 1993.)



21 Salle d'attente principale, anciennement la salle des hommes. (Photo: Paul Trépanier, 1993.)



22 Salle d'attente principale, anciennement la salle des hommes. (Photo: Paul Trépanier, 1993.)



23 Le bureau de l'opérateur et le guichet. (Photo: Paul Trépanier, 1993.)



24 Le fond de l'ancien bureau du chef de gare a été subdivisé et fait désormais partie d'une autre pièce. (Photo: Paul Trépanier, 1993.)

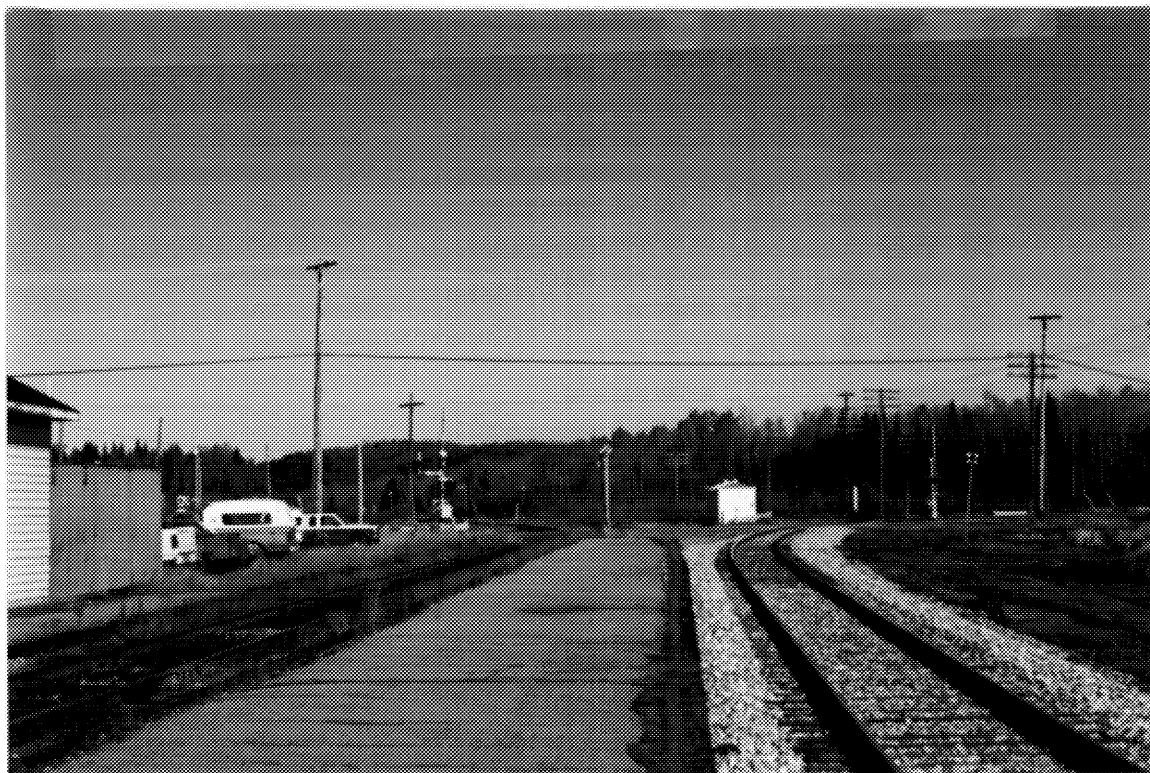
GARE DE VIA RAIL, HERVEY-JONCTION (LAC-AUX-SABLES), QUÉBEC



25 La gare, l'entrepôt et le bâtiment administratif vus du passage à niveau de la route nationale. (Photo: Paul Trépanier, 1993.)



26 Le bâtiment administratif et l'entrepôt à l'ouest de la gare. (Photo: Paul Trépanier, 1993.)



27 Les voies de chemin de fer et le passage à niveau de la route nationale vus de l'est. (Photo: Paul Trépanier, 1993.)



28 L'hôtel et une des résidences que font face à la gare. (Photo: Paul Trépanier, 1993.)