

COMMISSION DES LIEUX ET MONUMENTS HISTORIQUES DU CANADA

RAPPORT SUR LES GARES FERROVIAIRES

Titre: Gare du Canadien National  
Chambord, Québec

Source: Gino Gariépy et Lise St-Georges  
Bergeron Gagnon inc.

## RSR-239

---

### INTRODUCTION

La gare de Chambord a été construite par le Canadien National (CN) vers 1956 (figures 1-3).

Depuis fort longtemps les gares ont cherché à refléter, voire à appuyer la fixité, la permanence du chemin de fer et à représenter des abris familiers, rassurants et sûrs, désirant ainsi traduire l'aspect rigide du chemin de fer (rails et montants de bois) plutôt que le côté véhiculaire de ce moyen de transport. La gare de Chambord transgresse cette règle quasi séculaire. En optant pour un langage propre à l'architecture moderne, l'architecte a voulu ici exprimer la légèreté et le mouvement, inscrivant dans son bâtiment l'opposition entre la mobilité et l'immobilité (le train et le chemin de fer). En allant aussi loin dans cette voie, il a créé une oeuvre marquante dans l'histoire de l'architecture des gares au Québec.

Ce parti pris architectural n'est pas gratuit ni purement esthétique puisque, grâce à ses fonctions particulièrement adaptées, la gare de Chambord participa au développement de la communauté et à l'essor de la région. C'est ce qui explique d'ailleurs l'attachement de la municipalité à cet édifice, qui pourtant, à première vue, est bien loin de projeter une image patrimoniale forte.

### HISTOIRE

#### Thème historique

La gare de Chambord a été construite par le CN vers 1956<sup>1</sup> sur la ligne reliant la ville de Québec à la région du Lac-Saint-Jean. Dans les années 1950, il existait une concurrence acharnée entre l'Abitibi et le Lac-Saint-Jean pour obtenir la ligne vers Chibougamau où débutaient l'exploitation des mines de cuivre et d'or ainsi que celle des forêts. Après des études et des représentations auprès du premier ministre québécois de l'époque,

Maurice Duplessis, le Lac-Saint-Jean a eu gain de cause et a obtenu le tronçon entre Chibougamau et Saint-Félicien<sup>2</sup>. De là, les marchandises seraient dirigées vers Chambord d'où elles seraient transitées vers les ports du Saguenay ou de Montréal et de Québec pour l'exportation. Le site ferroviaire de Chambord a donc joué un rôle de plaque tournante importante pour le transport inter-régional et national.

La gare actuelle de Chambord a été précédée d'un premier établissement construit vers 1888 par la compagnie Québec-Lac-Saint-Jean. Cette compagnie, créée en 1881, a été grandement soutenue par les subventions des gouvernements du Québec et du Canada qui voulaient encourager et soutenir la colonisation et la mise en valeur de cette région<sup>3</sup>. Le chemin de fer devait faciliter le transport de nouveaux colons et la commercialisation des produits agricoles et forestiers du Lac-Saint-Jean vers la vallée du Saint-Laurent et les États-Unis.

La réalisation du projet de la ligne entre Québec et le lac Saint-Jean s'est étendue de 1881 à 1888. Deux des principaux maîtres d'oeuvre de cette entreprise ont été Horace Jansen Beemer, ingénieur d'origine américaine qui avait participé à la construction du canal Welland, et James Guthrie Scott, ancien agent de la compagnie forestière Price<sup>4</sup>. Suite à de nombreux débats, il a été décidé que le tracé de la ligne passerait par Québec, Saint-Raymond, Rivière-à-Pierre, Lac-Édouard et Lac-Bouchette<sup>5</sup>. Ainsi, en 1887, la ligne a été inaugurée en présence du premier ministre québécois, Honoré Mercier. Ce chemin de fer s'arrêtait alors à Lac-Bouchette à quelques dizaines de kilomètres de Chambord. Le choix du terminus final n'ayant pas été encore désigné, Mercier a profité de cette visite au Saguenay-Lac-Saint-Jean pour annoncer que le gouvernement fournirait les octrois nécessaires pour compléter la ligne vers Chambord et Roberval, à l'ouest, puis vers Métabetchouan et Chicoutimi à l'est<sup>6</sup>.

La construction du chemin de fer jusqu'à Chambord a été complétée dès l'hiver 1887-1888. Quelques mois plus tard, il rejoignait Roberval d'où un bateau à vapeur permettait aux voyageurs de se rendre dans les localités situées sur les rives du lac Saint-Jean. Le prolongement de la ligne vers Métabetchouan (1888) et vers Chicoutimi (1893) allait désigner Chambord comme point de jonction entre l'ouest du lac, l'est de celui-ci et le Saguenay. En 1917, dans le secteur ouest, la ligne a été finalement prolongée jusqu'à Saint-Félicien pour rejoindre Dolbeau, dix ans plus tard<sup>7</sup>.

Jusqu'en 1900, les opérations de la Québec-Lac-Saint-Jean se sont révélées profitables. Par la suite, l'entreprise a commencé à connaître des difficultés financières et à réclamer des subsides du gouvernement de sir Wilfrid Laurier. En 1906, le National Transcontinental Railway qui érigeait un chemin de fer entre les

villes de Québec et de La Tuque, en Haute-Mauricie, a pris le contrôle de la Québec-Lac-Saint-Jean. En 1914, cette compagnie a été intégrée au Canadien Nord, ancêtre du CN<sup>8</sup>.

Le CN a été le constructeur de la gare actuelle dans les années 1950. Quelques années plus tôt, soit en 1943, le premier entrepôt frigorifique du Lac-Saint-Jean avait été érigé non loin du complexe ferroviaire de Chambord et stimulait ainsi la commercialisation et le transport, par train, du fromage et des viandes produits dans la région<sup>9</sup>. Dès la fin des années 1920, le volume d'exportations transitées par Chambord vers l'extérieur de la région a nécessité l'établissement d'un bureau de douanes à la gare. Ce bureau de douanes a connu une forte croissance de ses activités dans les années 1950, période de construction de la gare actuelle. En 1956, plus de 4 100 déclarations ont été enregistrées à Chambord<sup>10</sup>.

À partir des années soixante, le nombre de passagers utilisant le train a commencé à péricliter au Lac-Saint-Jean au profit d'autres moyens de locomotion (automobiles, autobus). Par contre, le transport de marchandises lourdes a continué à se maintenir dans les secteurs des pâtes et papiers, des mines et de l'aluminium. Tout comme dans les années 1950, la région de Chibougamau est restée un client important pour le transport des marchandises (minerais, bois). En 1987, plus du tiers du volume transporté par les trains du CN au Lac-Saint-Jean provenait de cet endroit<sup>11</sup>. Toutefois, la conjoncture économique difficile du début des années 1990 a entraîné une diminution de l'activité économique tant dans la production que dans le transport.

### Histoire de la collectivité

La présence d'installations ferroviaires à Chambord a marqué profondément le développement de cette localité en lui attribuant un rôle de plaque tournante. Le chemin de fer en provenance de Québec faisait de cette localité une porte d'entrée du Lac-Saint-Jean. Ce rôle de pôle entre l'est et l'ouest du lac ainsi qu'entre le territoire jeannois et la vallée du Saint-Laurent a contribué à stimuler l'économie de Chambord.

À l'époque où est érigée la gare actuelle, Chambord est une région agricole prospère en processus de modernisation. En cette période d'après-guerre, les producteurs se sont résolument tournés vers une exploitation plus spécialisée (élevage laitier) et ont unifié leurs efforts en se regroupant en grandes coopératives agricoles dont la Chaîne coopérative du Saguenay<sup>12</sup>.

Dès ses débuts, Chambord a connu une vocation agricole. Les origines de cette municipalité ont précédé d'à peine une trentaine d'années l'arrivée du chemin de fer en 1888. Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, des colons ont commencé à s'établir sur ce territoire situé dans les limites des cantons de Métabetchouan (érigé en 1857) et de Charlevoix (1871). Une municipalité de paroisse a été érigée en 1873, regroupant 90 familles, dont

plusieurs avaient vu leurs biens détruits lors du «grand feu» de 1870 qui avait dévasté une large partie du territoire situé au sud du lac Saint-Jean<sup>13</sup>. Connue jusqu'en 1953 sous le toponyme de Saint-Louis-de-Métabetchouan, la municipalité de Chambord doit son appellation à l'arpenteur P-H. Dumais qui aurait choisi ce nom en 1872 pour désigner le bureau de poste. Dumais voulait ainsi rendre hommage au comte Chambord qui avait publié, en France, quelques manifestes royalistes, après l'écroulement du Second Empire en 1870<sup>14</sup>.

Dans les années 1920, la proximité du site de la centrale de la Compagnie de Pulpe de Val-Jalbert (alors sous la direction de la Cie de pulpe de Chicoutimi) a permis au village de Chambord et au noyau de Chambord-Jonction de profiter des avantages de l'énergie électrique. La ligne qui reliait Chambord à la centrale des chutes de Val Jalbert a été acquise par la Compagnie Électrique du Saguenay en 1928<sup>15</sup>.

Au XX<sup>e</sup> siècle, l'effectif démographique de la municipalité de Chambord semble avoir relativement peu fluctué. Les données démographiques de 1931 et de 1992 sont comparables: 1 686 habitants pour la date la plus ancienne et 1 750 personnes pour la plus récente<sup>16</sup>. Il en est toutefois autrement pour l'économie où la place de l'agriculture a diminué depuis la construction de la gare au milieu du siècle. Comme partout ailleurs au Québec, la modernisation de l'agriculture a entraîné la diminution de fermes au profit de grandes exploitations. Au Lac-Saint-Jean, ces effets se sont fait principalement sentir dans les années 1960-1970. Depuis le milieu du siècle, les maisons de ferme à Chambord ont graduellement été remplacées par des résidences habitées par des ménages dont les revenus proviennent d'activités des secteurs secondaires ou tertiaires. Parmi les entreprises présentes actuellement dans les limites de Chambord, mentionnons l'usine Nutrinor (transformation des produits laitiers) et le village historique de Val-Jalbert (tourisme).

## **ARCHITECTURE**

### Conception architecturale/qualité esthétique

Construite vers 1956, mais dessinée en 1947, la gare de Chambord est une gare des moins traditionnelles du Québec (figures 1-2, 4-5). De fait, au moment de sa construction, son langage architectural de style international, caractérisé par son toit plat et ses grandes surfaces de verre (figure 6), rejetait complètement les styles précédents<sup>17</sup>. Par la suite, très peu de gares au Québec ont poussé plus loin les limites de ce vocabulaire moderne<sup>18</sup>.

Le «style international» correspond à une définition universelle des modes de construction qui s'appliquent aux édifices des années 1920<sup>19</sup>. Au cours de cette période ce style se limite à la Hollande, à l'Allemagne et à la France avec Le Corbusier. Après 1930, il s'étendra ailleurs en Europe, au Brésil, aux États-Unis et au Japon<sup>20</sup>. Ce style, jusqu'alors identifié de «moderne», «s'internationalise». Au Canada, il devient populaire durant les années 1940 et l'est encore aujourd'hui. Quelques édifices de ce style ont cependant été construits durant les années 1930<sup>21</sup>. En ce qui a trait aux gares, un plan démontre l'intention du Canadien Pacifique (CP) d'ériger, dès 1937, un édifice représentatif de ce courant à Hantsport, Nouvelle-Écosse (figure 7). Malheureusement, le projet sera abandonné au profit d'un concept plus traditionnel.

Nous croyons qu'il y a eu un certain recul dans l'utilisation d'un vocabulaire architectural perçu comme «moderne» dans la période qui suit la construction de la gare de Chambord<sup>22</sup>. Ce repli se manifeste notamment en Gaspésie par une architecture qui, bien qu'utilisant des matériaux contemporains, reprenait des formes de gares traditionnelles à peine actualisées (figure 8). En d'autres cas, moins fréquents, on optait pour des formes contemporaines auxquelles on greffait un matériau local (figure 9) ou un élément architectural familier issu de la tradition vernaculaire. Un peu comme si on voulait se faire pardonner de proposer des édifices en rupture avec leur contexte d'implantation.

Puisque la gare de Chambord est la première de ce style à être conçue au Québec et une des toutes premières au Canada<sup>23</sup>, le CN a jugé bon d'en confier la réalisation à un architecte d'importance. Jusqu'alors, les bureaux de compagnies ferroviaires, responsables de la conception des gares de cette dimension, étaient assujettis à des manières de faire empreintes de traditions. Elles étaient donc plus habituées à reproduire des modèles et à les adapter à un contexte particulier, qu'à innover. Étonnamment, en 1947, on confia au bureau de l'architecte en chef du CN et à l'architecte en chef lui-même, John Schoffield, le projet de créer une gare à Chambord. Mais avant d'évaluer la contribution de ce bâtiment dans l'histoire de l'architecture des gares au Québec et d'aborder sommairement l'oeuvre de Schoffield, nous allons d'abord le décrire.

Ce qui distingue nettement la gare de Chambord de toute autre gare est l'usage de l'auvent traditionnel - qui protège les usagers et les murs des intempéries et du soleil - comme couronnement de l'édifice (figure 6), rendant quasi abstraite la toiture à croupes, si caractéristique de ce type de gares. Par ailleurs, en donnant un profil aérodynamique à l'auvent, en ouvrant son angle par rapport au mur, l'architecte cherchait visiblement à inscrire la gare en continuité avec le mouvement du train, la faisant ainsi participer au «dynamisme» du site (figure 10). Cette impression de légèreté et de vitesse que dégage l'auvent oblique est par ailleurs appuyée par les grandes verrières,

particulièrement celle à l'angle du bâtiment. Par l'absence de linteau, ces baies vitrées, ne réfèrent plus à la structure et suggèrent que la toiture est d'une telle légèreté qu'elle a besoin de peu d'éléments pour la supporter (figure 11).

À ce choix architectural axé sur la légèreté s'oppose celui qui consiste à donner une assise à l'édifice, une rigidité. En effet, les fondations de la gare sont revêtues de blocs de granit gris de faible épaisseur, de dimensions variées et à appareil double, posés jusqu'à la hauteur de la base des verrières (figures 11-12). De plus, sur ces fondations reposent des rangées de briques brunes lesquelles, par leur rugosité et leur modulation, fixent l'édifice au sol. La brique se veut un compromis, une façon d'ancrer le bâtiment dans la localité en rappelant un matériau traditionnel utilisé ailleurs à Chambord.

Les façades sud et est (celles que les passagers en provenance de Jonquière perçoivent en arrivant à la gare) sont dominées par de grandes parois vitrées. Inversement, la façade nord (celle tournée vers l'autre voie) est plus massive.

Au Québec, d'autres gares datant de la même époque traduisent, dans un langage propre à l'architecture moderne, ces oppositions entre la légèreté et la lourdeur, entre l'horizontalité et la verticalité. Aucune d'entre elles, ne semble cependant plus fragile, plus transparente, moins enlisée dans le sol et plus dynamique que celle de Chambord. Dans cet esprit, la gare de Chambord est unique. Elle appartient vraisemblablement à une étape du mouvement moderne dans l'architecture des gares. Témoignent d'une autre étape de ce mouvement, les gares de Senneterre du CN (1950) (figure 13), de Thurso du CN (1949) (figure 14) et de Farnham du CP (1950) (figure 15). Ces trois gares ont des volumes plutôt complexes, parfois à deux niveaux. Les parties supérieure et inférieure des ouvertures sont souvent marquées par des linteaux de briques ou de pierres de taille. L'extrémité des murs de briques est légèrement marquée par un solin de tôle. Les grandes fenêtres qui contribuent à alléger les façades et une certaine horizontalité des lignes ne suffisent pas cependant à contrer l'impression de lourdeur de ces édifices.

Les rares exemples de gares d'architecture moderne construits au tournant des années 1950 qui subsistent encore comme les gares de Senneterre, Thurso et Chambord sont des gares de ville associées aux industries des pâtes et papiers. Seule la gare de Farnham n'appartient pas à cette catégorie: il s'agit plutôt d'une gare, construite en remplacement d'une autre incendiée dans un contexte d'expansion industrielle.

En plus de la gare de Chambord, de style international, l'architecte John Schofield, a aussi réalisé la gare d'Halifax en Nouvelle-Écosse, de style Beaux-Arts (1928)<sup>24</sup> et l'Hôtel Bessborough de Saskatoon en Saskatchewan, de style Château (1927)<sup>25</sup>. Il est impressionnant de constater que, dans sa

carrière, Schofield ait fait preuve d'autant de versatilité stylistique et ce, avec autant de maîtrise.

Tous les éléments d'origine de la gare ont été conservés, seules les composantes en bois, comme les fenêtres, souffrent d'un manque d'entretien (figure 11).

### Qualité sur le plan fonctionnel/technique

La gare de Chambord abrite les services courants destinés aux passagers ainsi qu'un petit restaurant de type comptoir-lunch (figure 16). L'aménagement de la gare se distingue par la clarté de son plan et sa cohérence. Aussitôt franchie la porte d'entrée, l'usager entre dans la salle d'attente d'où il peut facilement repérer tous les services. Il peut accéder directement au guichet du bureau du chef de gare, au comptoir-lunch, aux toilettes et jeter un regard sur les deux voies grâce aux grandes baies vitrées. Il devient en quelque sorte le point central du concept d'aménagement.

L'intelligibilité de l'organisation intérieure résulte d'un processus de simplification du plan des gares et de changements dans les moeurs. Par exemple, l'abandon de la traditionnelle séparation des sexes pour les salles d'attente simplifia l'aménagement et en diminua le nombre de cloisons. La gare conserve cependant certaines similitudes avec des gares plus anciennes, son espace demeurant divisé entre un espace public et un espace réservé à l'administration et au personnel. Le restaurant se situe à une des extrémités (l'extrémité qui permet d'apercevoir le train que prendra la majorité des passagers), tandis que l'autre est occupée par deux salles, l'une réservée à l'«express» et l'autre aux bagages. La salle des passagers et le bureau du chef de gare occupent le centre (figures 17-18 ).

La volonté d'accentuer l'interdépendance entre les espaces intérieurs et entre l'intérieur et l'extérieur se manifeste dans le choix des formes d'ouvertures, des revêtements intérieurs, des finis, du mobilier et, surtout, dans le type de structure. Ainsi, de grandes baies vitrées sont disposées de part et d'autre de la salle d'attente, ce qui offre aux passagers un contact direct avec les voies. Par ces baies, la lumière est diffusée puis réfléchi sur le fini glacé des murs de tuiles beiges et sur le recouvrement luisant du «terrazo» au sol. Les cadres de portes et les portes sont soulignés par une couleur foncée au fini lustré: respectivement le noir et le rouge. Soulignons aussi que le mobilier intégré sous le guichet dans le bureau du chef de gare présente un intérêt par sa facture et son intégrité (figures 18-19).

La transparence et la clarté que procurent les grandes baies vitrées, n'auraient pu être rendues possible sans l'utilisation d'une structure à colonnes de béton (figure 19) supportant le toit et soustrayant aux murs la fonction de soutien (mur rideau).

Ce type de structure est plutôt rare pour les gares de ce gabarit.

Comme c'est le cas pour plusieurs gares au Québec, l'espace occupé par le chef de gare et les passagers a été rétréci depuis sa construction et les fonctions de certaines pièces ont été modifiées. Par conséquent, le restaurant a été fermé; les salles des bagages et de l'«express» sont aujourd'hui utilisées par les employés du CN. Mais fort heureusement, ces changements ont été faits sans altérer l'aménagement d'origine ni même les finis.

## **ENVIRONNEMENT**

### Lien avec d'autres structures

Le développement des installations ferroviaires a favorisé l'essor d'une petite agglomération d'habitations implantées le long d'une rue menant de la route principale à la gare. Appelée Chambord-Jonction l'endroit dépend du village de Chambord implanté pour l'essentiel le long de la route 169 qui ceinture le lac Saint-Jean (figures 20-21). Le lien entre la gare et le groupe d'habitations de Chambord-Jonction est toujours visible (figures 22-23). D'autant plus que ce lien urbain se double pour plusieurs, comme à l'origine, d'un rapport entre la résidence et le travail, bien que dans une moindre mesure.

Si cela est toujours possible, c'est que le site jouit encore d'une certaine vitalité (figures 24-25). De nombreuses structures ferroviaires sont encore en place et en fonction comme un hangar à locomotives (figure 26), un atelier, une voie de triage, une voie secondaire et une voie principale.

Ce site qui date de 1888 a connu, au fil des ans, d'autres structures aujourd'hui détruites comme une table tournante, un château d'eau, un dépôt à charbon et une voie qui passait du côté ouest de la gare.

### Lien avec la collectivité

La municipalité de Chambord n'accorde pas, dans son plan d'urbanisme ou dans sa réglementation, une attention particulière à sa gare. Ce bâtiment est situé dans une zone industrielle<sup>26</sup>. Toutefois cette absence d'intérêt ne nie pas la reconnaissance par la municipalité de l'importance de l'activité ferroviaire dans l'histoire ancienne et contemporaine de Chambord. Au milieu des années 1950, alors qu'était construite la gare actuelle et que la municipalité s'appropriait à fêter son centenaire, des armoiries ont été dessinées sur lesquelles sont présentes des voies ferrées pour souligner le rôle joué par Chambord dans le transport ferroviaire au Lac-Saint-Jean<sup>27</sup>.

## Notes

- 1 La date de 1956 est proposée par la firme Ethnotech. Il s'agit d'une date limite puisque l'album-souvenir de Chambord, publié en 1957, contient une photographie de la nouvelle gare. Ethnotech inc., Le patrimoine ferroviaire au Québec: fiche d'inventaire: gare de Chambord (Québec, ministère des Affaires culturelles du Québec, juin 1991); Album-souvenir du centenaire de Chambord 1857-1957 (Chambord, 1957) (Album -Souvenir), n.p.
- 2 C. Girard et N. Perron, Histoire du Saguenay-Lac-Saint-Jean (Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1989), p. 428-429.
- 3 G. R. Stevens, Canadian National Railways. Towards the inevitable 1896-1922, vol. 2 (Toronto, Clarke Irwin & Company, 1962), p. 335-336; Ethnotech, Le patrimoine ferroviaire au Québec. Rapport synthèse (Québec, ministère des Affaires culturelles, 1991), p. 32.
- 4 C. Girard et N. Perron, op. cit., p. 290.
- 5 P.-Y. Pépin, Le royaume du Saguenay en 1968 (Ottawa, ministère de l'Expansion économique régionale, 1969), p. 89.
- 6 R. Gagnon, «Le chemin de fer Québec et Lac-St-Jean», Saguenayensia, vol. 20, novembre-décembre 1978, p. 153-157.
- 7 P.-Y. Pépin, op. cit., p. 89.
- 8 G. R. Stevens, op. cit., p. 338-339.
- 9 C. Girard et N. Perron, op. cit., p. 404-405.
- 10 Album-Souvenir.
- 11 C. Girard et N. Perron, op. cit., p. 455.
- 12 Ibid., p. 405.
- 13 Album-Souvenir.
- 14 V. Tremblay, «Quelle est l'origine du nom de Chambord?», Saguenayensia, vol. 4, janvier-février 1962, p. 8.
- 15 Album-Souvenir.

- 16 P.-Y. Pépin, op. cit., p. 86; Répertoire des municipalités en 1992 (Québec, ministère des Affaires municipales, 1993), p. 262.
- 17 Ron Brown, The Train Doesn't Stop Here Any More. An Illustrated History of Railway Stations in Canada (Peterborough, Broadview Press, 1991), p. 85.
- 18 «The 1960s brought with it the end of the traditional station and the introduction of functionally specialised stations. The most visible were the new passenger stations. More reminiscent of airports than train stations, these were almost all glass, and almost all waiting room. Gone were the bay window and the agent». Ibid., p. 86. Puisque peu de gares construites au Québec depuis 1960 correspondent à cette description, surtout à l'extérieur des grandes villes, nous pouvons considérer Chambord comme une des gares qui est allée loin dans l'usage d'un vocabulaire moderne.
- 19 Jürgen Joedicke, Tendances de l'architecture moderne (Paris, Éditions Eyrolles, 1969), p. 16.
- 20 Ibidem.
- 21 Leslie Maitland, Jacqueline Hucker et Shannon Ricketts, A guide to Canadian architectural styles (Peterborough, Broadview Press Ltd, 1992), p. 178.
- 22 Aller plus loin que la gare de Chambord dans l'utilisation d'un langage architectural moderne aurait impliqué l'usage de mur complètement en verre. Comme le mentionne Ron Brown, cela s'est fait dans les années 1960, en Ontario notamment, mais à peu près pas au Québec. Ron Brown, op. cit., p. 87.
- 23 Ibid., p. 85-86.
- 24 Rhona Goodspeed, «Trois-Rivières Railway Station, Québec», Rapport sur les gares ferroviaires no 16, Commission des lieux et monuments historiques du Canada, 1990.
- 25 Maitland, op. cit., p. 96. Schofield faisait alors partie de la firme «John S. Archibald and John Schofield, architects».
- 26 Entretien téléphonique avec monsieur Augustin Bouchard, inspecteur en bâtiments, municipalité de Chambord, le 8 avril 1994.
- 27 Album-Souvenir.

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHAMBORD, QUÉBEC

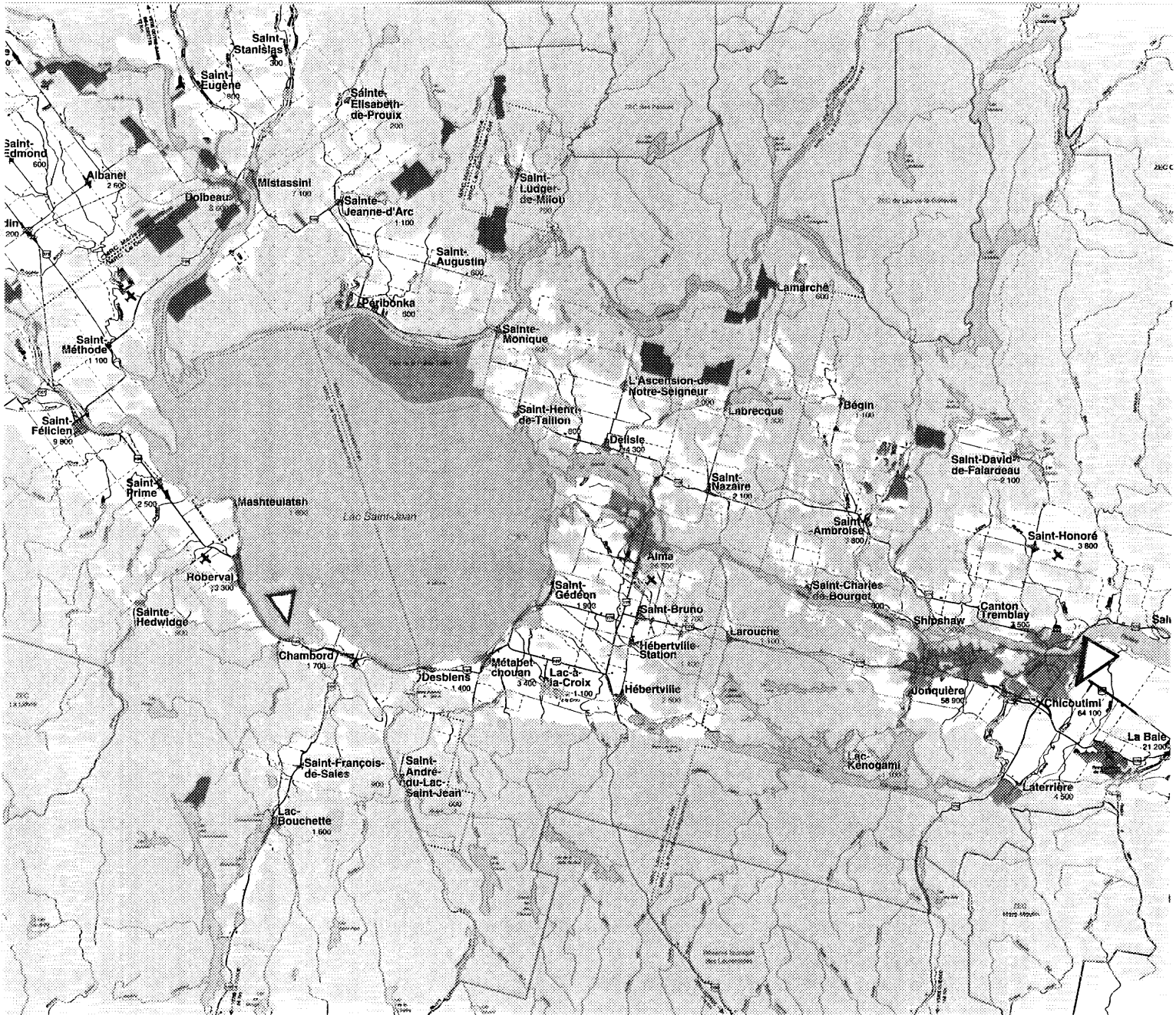


- 1 Gare du Canadien National (CN), Chambord, Québec, construite en 1956. (Cliché Bergeron Gagnon inc., hiver 1994.)



- 2 Vue de l'arrière de la gare. (Cliché Bergeron Gagnon inc., hiver 1994.)

## GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHAMBORD, QUÉBEC

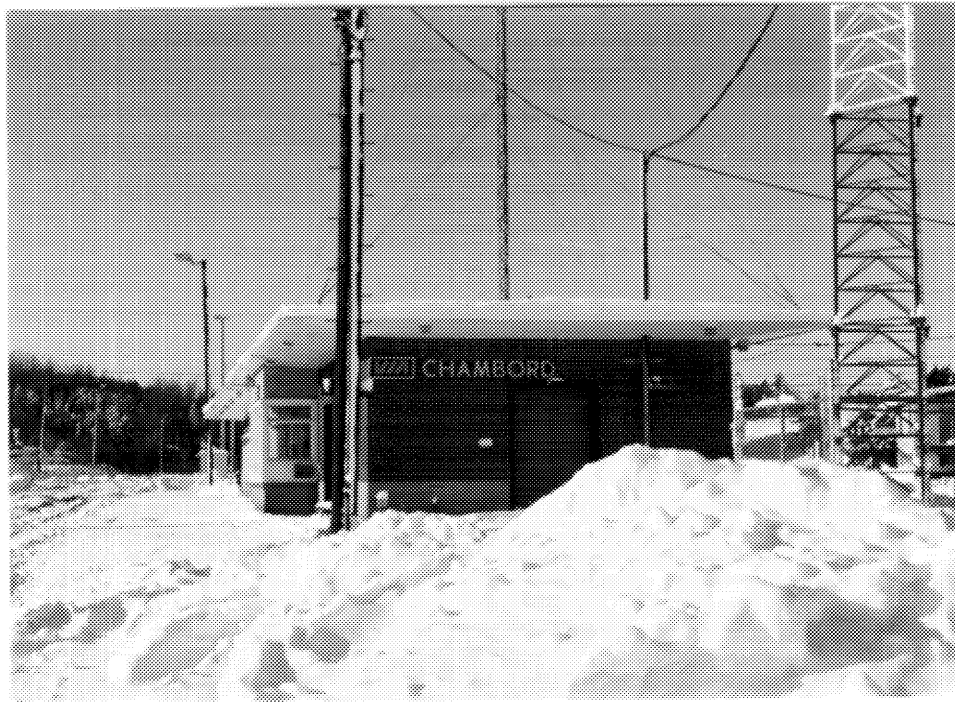


- 3 Localisation de la gare par rapport à la Ville de Chicoutimi. (Écologie en action en Sagamie inc., Le Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chapais-Chibougamau [Commissions scolaires du Saguenay-Lac-Chapais-Chibougamau, octobre 1992], n.p.))

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHAMBORD, QUÉBEC

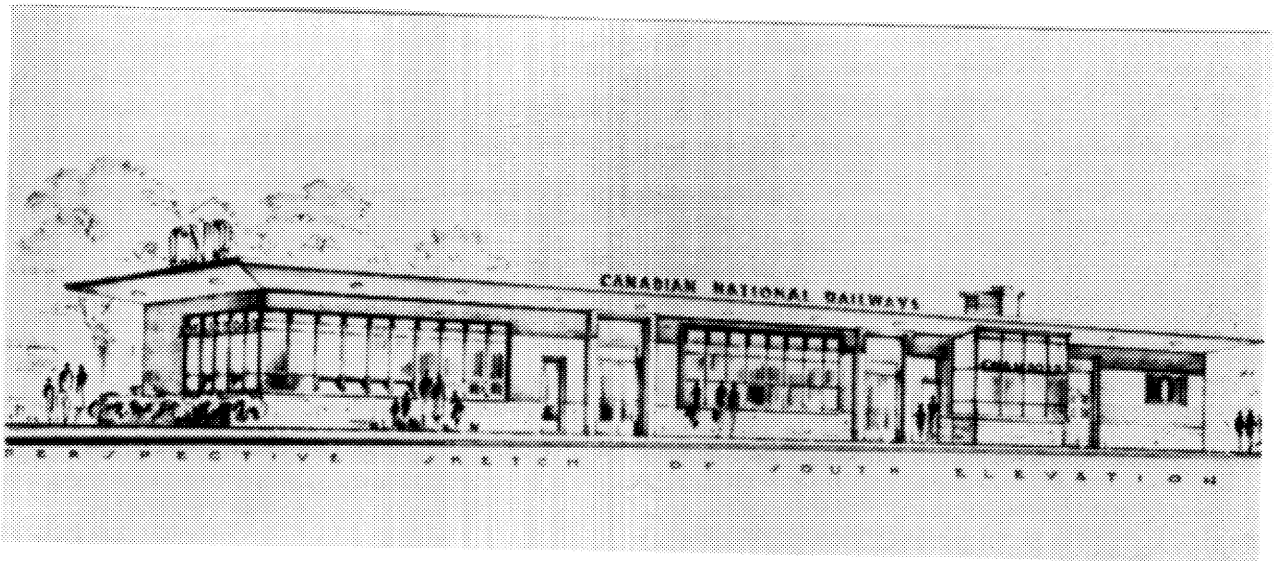


4 Vue de la façade est de la gare. (Cliché Bergeron Gagnon inc., hiver 1994.)



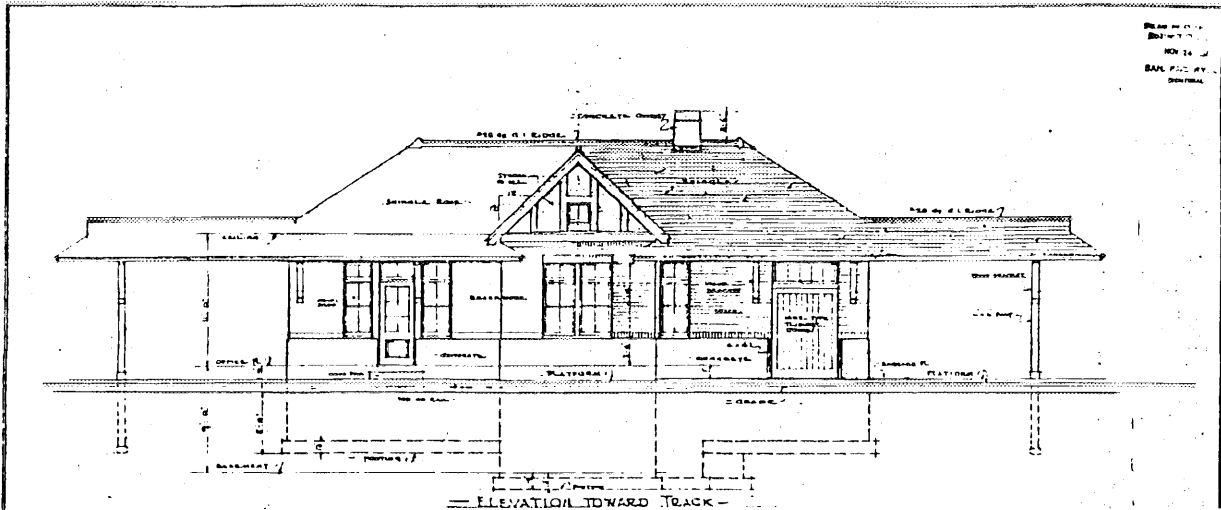
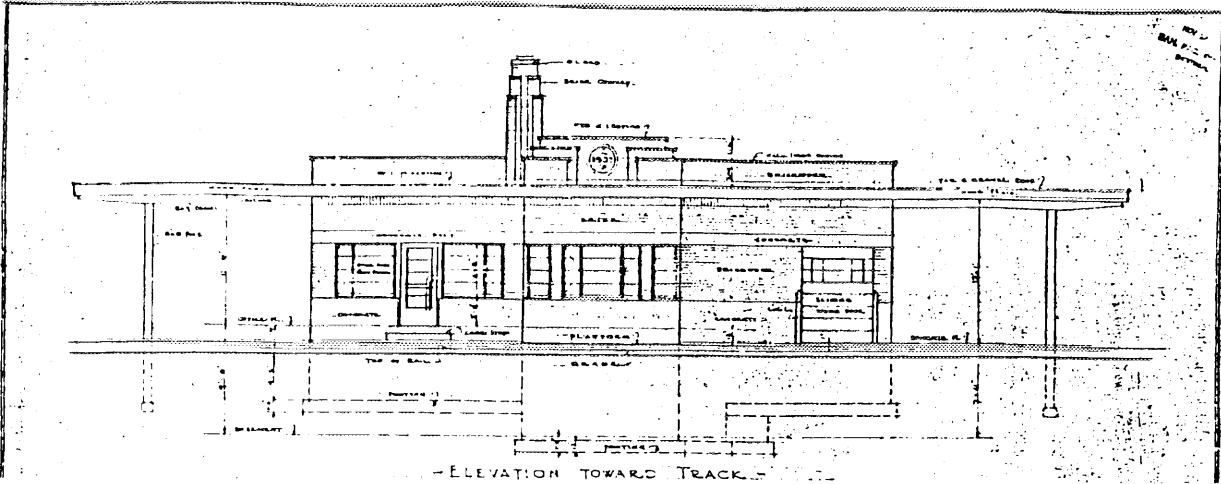
5 Vue de la façade ouest de la gare. (Cliché Bergeron Gagnon inc., hiver 1994.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHAMBORD, QUÉBEC



- 6 Perspective de l'élévation sud de la gare, dessinée par l'architecte John Schofield en décembre 1947. (Ottawa, Archives nationales du Canada, nég. no PA 190610.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHAMBORD, QUÉBEC



7 En haut, un plan (non retenu) de la gare de Hantsport, Nouvelle-Écosse et en bas, celui qui sera construit. Les deux plans sont datés du 23 novembre 1937. (Archives du Canadien National [CN].)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHAMBORD, QUÉBEC



8 La gare du CN de Grande-Rivière, construite en 1956.  
(Québec, ministère de la Culture et des Communications,  
[ci-après MCCO], nég. no C.89.466.25.)

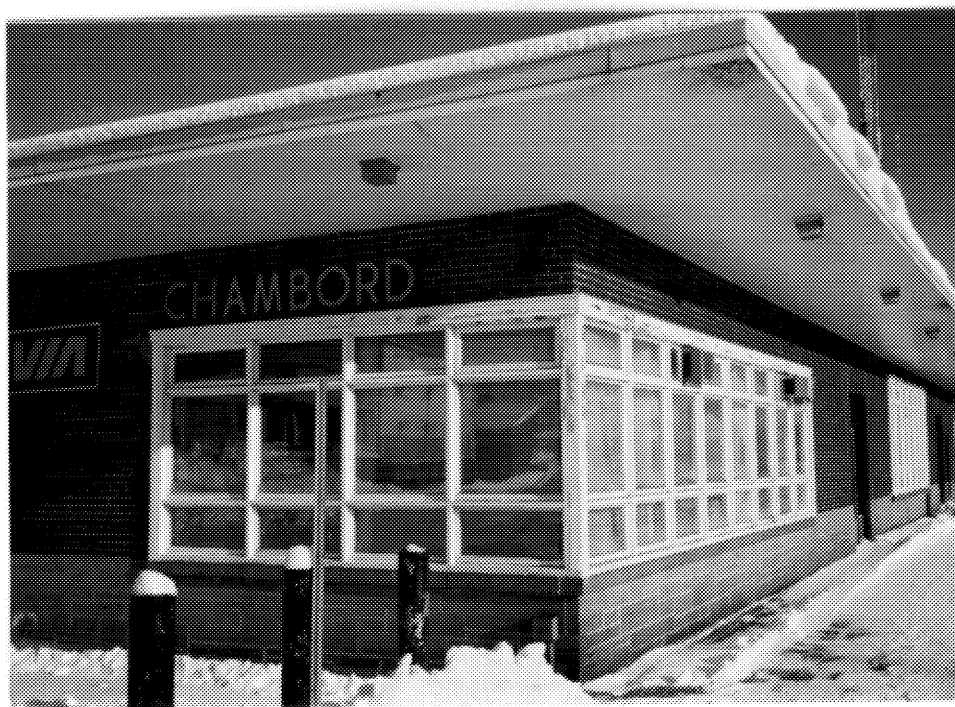


9 Vue de la gare du CN de Gaspé. (MCCO, nég. no C.89.453.21.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHAMBORD, QUÉBEC

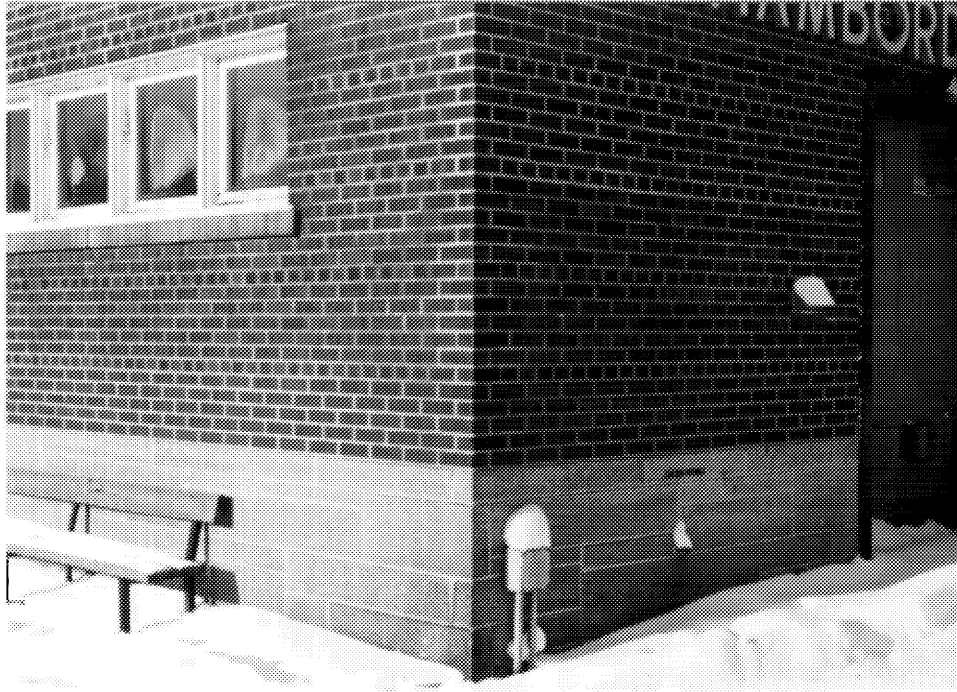


10 Vue de l'oriel (bay-window) du bureau du chef de gare et de l'angle de l'auvent par rapport au mur. (Cliché Bergeron Gagnon inc., hiver 1994.)



11 La grande verrière en coin. (Cliché Bergeron Gagnon inc., hiver 1994.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHAMBORD, QUÉBEC



12 Photographie montrant les principaux matériaux de revêtement. (Cliché Bergeron Gagnon inc., hiver 1994.)



13 Vue de la gare de Senneterre en 1989. (MCCO, nég. no C89.422.31.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHAMBORD, QUÉBEC

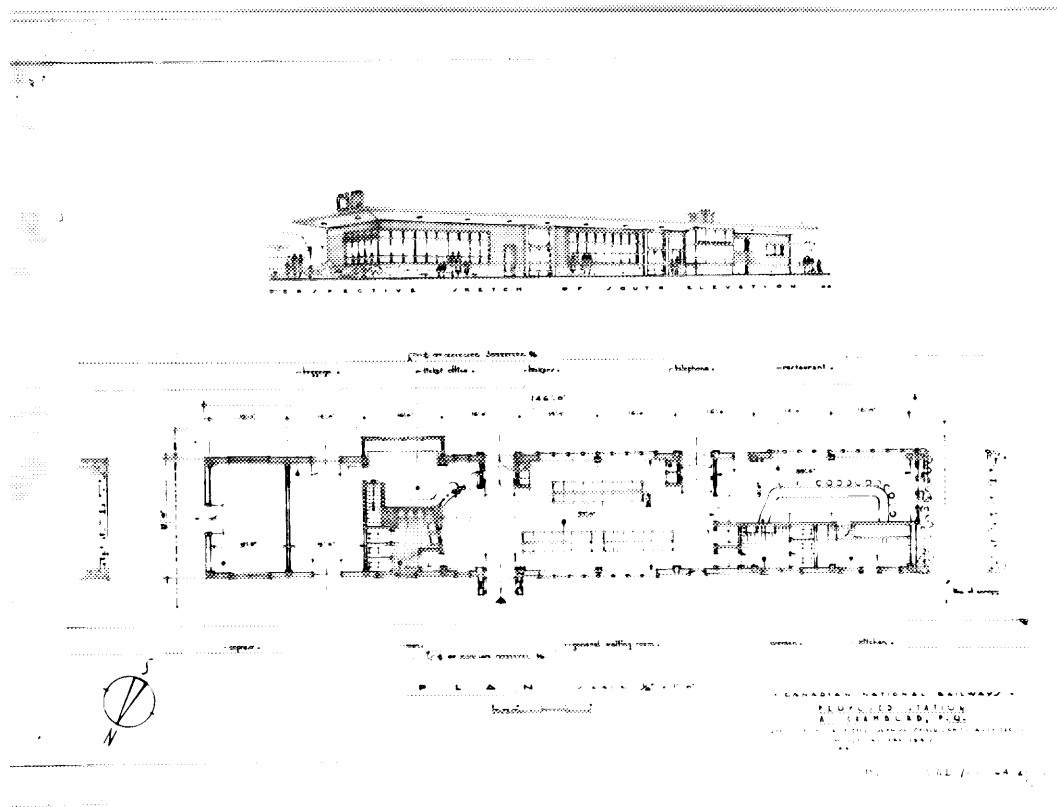


14 Vue de la gare de Thurso en 1990. (MCCO, nég. no C.90.145.14.)



15 Vue de la gare de Farnham en 1993. (Cliché Bergeron Gagnon inc., automne 1993.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHAMBORD, QUÉBEC



- 16 Plan de la gare de Chambord dessiné par l'architecte en chef du CN John Schofield en décembre 1947. Le titre du plan, qui comprend aussi une perspective, est «Proposed Station at Chambord, P.Q.». (Ottawa, Archives nationales du Canada, nég. no PA 190610.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHAMBORD, QUÉBEC



17 Vue du bureau du chef de gare. (Cliché Bergeron Gagnon inc., hiver 1994.)



18 Vue partielle de la salle d'attente et vue du mobilier intégré sous le guichet du bureau du chef de gare. (Cliché Bergeron Gagnon inc., hiver 1994.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHAMBORD, QUÉBEC



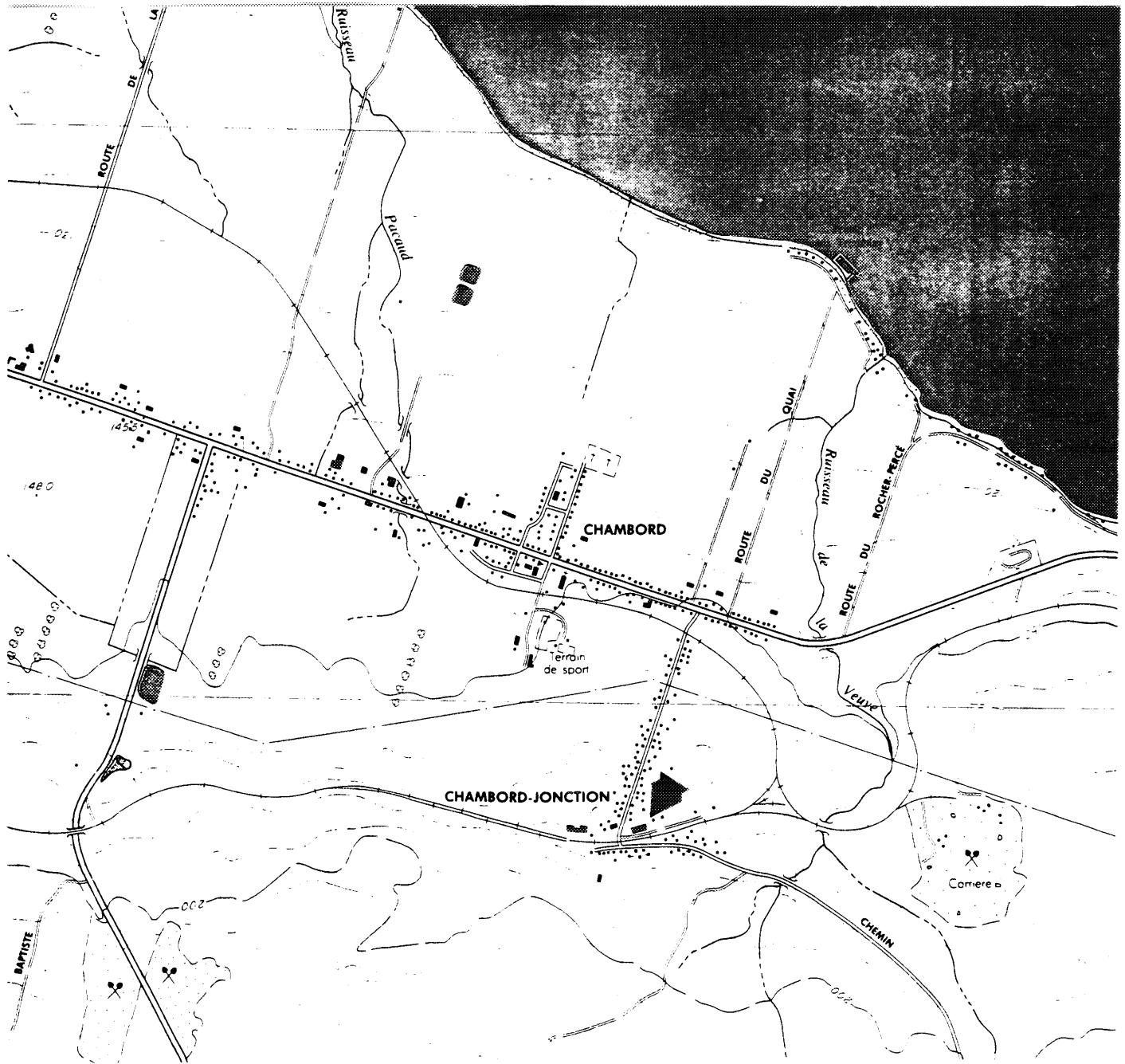
- 19 Un élément de la structure, une colonne de béton est apparente de part et d'autre de la salle d'attente au milieu de la verrière. (Cliché Bergeron Gagnon inc., hiver 1994.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHAMBORD, QUÉBEC



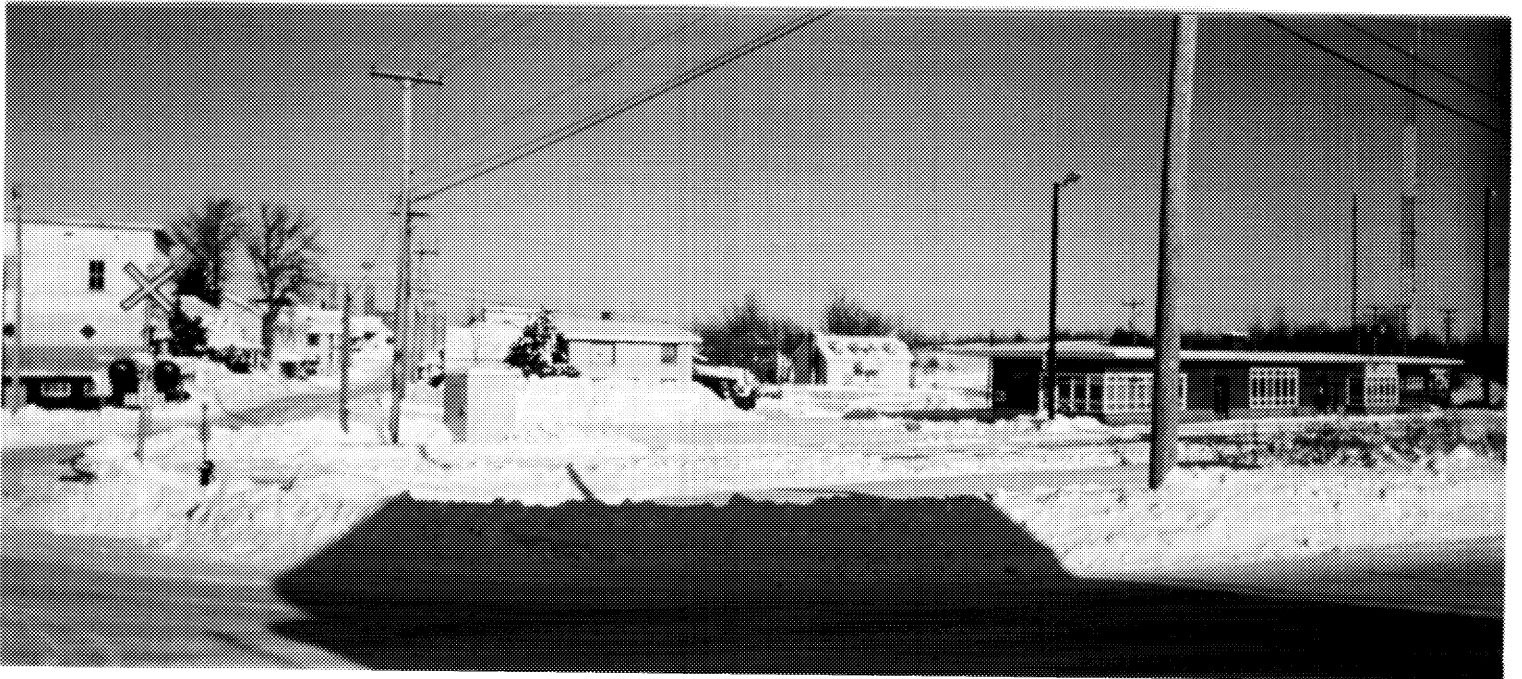
- 20 Vue de Chambord-Jonction vers 1920. La gare, qui n'apparaît pas sur la photo, est approximativement située à l'endroit désigné par la flèche. (Québec, Archives nationales du Québec, nég. no P428/91-1.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHAMBORD, QUÉBEC



21 Emplacement de la gare de Chambord. (Ottawa, ministère de l'Énergie et des Ressources (Terres), Service de la cartographie, 1990, cartographie à 1 : 20 000, 22D05-200-0201.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHAMBORD, QUÉBEC



22 Vue panoramique en direction de la rue de la gare. (Cliché Bergeron Gagnon inc., hiver 1994.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHAMBORD, QUÉBEC



23 Vue aérienne de la gare et son environnement urbain.  
(Cliché Bergeron Gagnon inc., hiver 1994.)



24 Vue aérienne montrant les installations ferroviaires du site  
de Chambord. (MCC, nég. no C89.383.34.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHAMBORD, QUÉBEC



25 Vue panoramique présentant l'environnement de la gare en direction est. (Cliché Bergeron Gagnon inc., hiver 1994.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, CHAMBORD, QUÉBEC



26 Le hangar à locomotives. (Cliché Bergeron Gagnon inc.,  
hiver 1994.)