

# COMMISSION DES LIEUX ET MONUMENTS HISTORIQUES DU CANADA

## RAPPORT SUR LES GARES FERROVIAIRES

**Titre :** Gare du Canadien National/VIA Rail  
Municipalité de Lac-Édouard, Québec

**Source:** Christiane Lefebvre  
Architecte, consultante en conservation du patrimoine

# RSR-256

---

## INTRODUCTION

La gare du Canadien National de Lac-Édouard (figures 1 et 2) a été construite vers 1906, par la Compagnie ferroviaire Québec et Lac-Saint-Jean. Elle remplaçait la première gare érigée par cette dernière, en 1886, et qui avait été détruite dans un incendie en 1900. Le bâtiment actuel résulte d'une série d'ajouts rendus nécessaires par la popularité croissante du chemin de fer au cours des ans. Jusqu'à l'ouverture d'une route carrossable, en 1963, le train était le seul moyen de transport décent pour atteindre le lac Édouard.

L'incorporation de la municipalité de Lac-Édouard date de 1951. Cette petite communauté compte actuellement 160 personnes, population qui quadruple toutefois durant la saison estivale. Située au bord d'un très beau lac de 25 km de long, Lac-Édouard se trouve à mi-chemin entre Québec et le Lac-Saint-Jean (figures 3 et 4). Cette petite localité n'aurait pas existé sans la venue du chemin de fer. Elle s'est d'ailleurs appelée «Lake Edward» durant plusieurs années, du nom de la station ferroviaire (figure 5). La gare est utilisée par VIA Rail pour son service aux passagers.

## HISTORIQUE

### Thème historique

L'existence du village de Lac-Édouard est directement reliée à la construction du chemin de fer reliant la ville de Québec à la région du lac Saint-Jean. C'est en 1888 que la Compagnie ferroviaire Québec et Lac-Saint-Jean atteignait Roberval, ouvrant ainsi un nouveau territoire à la colonisation (figure 3). L'utilisation d'un modèle développé par la Canadian Northern Railway Company (CNoR) pour la construction de la seconde gare est très significative. Elle symbolise la mainmise de Mackenzie et Mann sur la Compagnie ferroviaire Québec et Lac-Saint-Jean dans les années 1906-1907.

L'ambitieux projet de relier le Lac-Saint-Jean à Québec s'inscrivait dans la poussée des projets ferroviaires régionaux des années 1870. Les grands centres urbains étant maintenant reliés entre-eux, et les liens avec les principaux ports de mer assurés, il s'agissait désormais pour le gouvernement québécois d'ouvrir de nouvelles terres de colonisation. Jusqu'alors, les territoires immenses situés plus au nord étaient restés inexploités, faute d'accessibilité. Le chemin de fer allait permettre la mise en valeur de ces immenses ressources forestières tout en donnant accès à de nouvelles terres cultivables. Ainsi, on espérait contrer l'exode des colons vers les villes américaines<sup>1</sup>. Pour la ville de Québec, qui était demeurée relativement isolée, il s'agissait de se doter d'un arrière-pays. La population du Lac-Saint-Jean, de son côté, réclamait un chemin de fer qui assurerait la prospérité de leur région.

Un premier jalon est posé avec l'incorporation, en 1869, de la Quebec & Gosford Railway Company. Cette compagnie, comme son nom l'indique, a pour mandat de construire un chemin de fer entre les deux localités<sup>2</sup>. Afin de réduire les coûts de construction de ce «chemin de colonisation», le gouvernement favorise alors l'utilisation d'une technologie développée par un ingénieur américain: le «chemin à lisses de bois». Les 40 kilomètres construits dans le but d'approvisionner la ville de Québec en bois de chauffage donnent toutefois de piètres résultats. Les rails, en bois d'érable recouvert d'une lisse de métal, sont mal adaptés à notre pays; ils se déforment sous l'effet des variations climatiques. Inauguré en 1870, ce «chemin à lisses» est abandonné en 1874. Fort de cette expérience, le gouvernement provincial encouragera désormais la construction de rails de fer, malgré des coûts plus élevés<sup>3</sup>.

En 1870, la Quebec & Gosford Railway Company se réorganise sous le nom de Compagnie ferroviaire Québec et Lac-Saint-Jean<sup>4</sup>. Les promoteurs entendent bien profiter des subsides offerts par les différents gouvernements. Dès la fin de 1873, le provincial offre aux compagnies ferroviaires une subvention de 2 500\$ le mille, non plus en terres mais en argent. De son côté, la ville de Québec émet des obligations d'une valeur de 2 500\$ le mille, jusqu'à concurrence de 450 000\$<sup>5</sup>. Le Dominion du Canada accorde à son tour une aide de 3 200\$ le mille, ainsi que 1 871 950 acres de terres<sup>6</sup>.

Pour atteindre le Lac-Saint-Jean, il faut traverser les Laurentides, entreprise qui soulève le scepticisme de plusieurs<sup>7</sup>. Différents trajets sont étudiés. Finalement, l'arpenteur Dumais retient celui qui passe par le lac Édouard. Plus long que le tracé Sullivan, ce tracé a l'avantage de traverser un territoire beaucoup moins montagneux et des terres plus fertiles (figure 6)<sup>8</sup>. Cette décision venait sceller le sort de la future municipalité.

Entre-temps, la vieille rivalité entre Québécois et Trifluviens a refait surface. Ces derniers allèguent que le meilleur tracé entre le Lac-Saint-Jean et le fleuve aboutit nécessairement à leur ville. Ils prétendent aussi que la Compagnie ferroviaire Québec et Lac-Saint-Jean n'a pas respecté sa charte, ayant modifié son trajet et dérogé à son échéancier. Pour corriger cette situation, un amendement est apporté à la charte autorisant la compagnie à se rendre au Lac-Saint-Jean. Sa rivale Trifluvienne est définitivement écartée<sup>9</sup>.

L'ingénieur américain H. J. Beemer obtient le contrat de construction et entreprend immédiatement les travaux. En novembre 1884, le chemin de fer rejoint Saint-Raymond, situé à 34 milles de Québec. Il atteint le lac Édouard en 1885 et la première gare est construite l'année suivante (figure 7). L'entrepris a été plus difficile que prévu; le relief très accidenté de la région a fait passer le coût de construction de 8 200\$ à 25 000\$ le mille<sup>10</sup>.

Le 5 décembre 1888, un train transportant le premier ministre Mercier ainsi que des membres de son parti arrive à Roberval. Le tronçon rejoignant Chicoutimi date de 1892<sup>11</sup>.

Les premières années d'opération s'avèrent rentables. Entre 1892 et 1900, les revenus passent de 144 934\$ à 339 286\$; le nombre de passagers a doublé alors que les activités reliées au transport des marchandises ont triplé. Toutefois, les revenus demeurent insuffisants pour faire face aux obligations financières de la compagnie; dès 1896, celle-ci se tourne vers le gouvernement fédéral demandant une aide supplémentaire<sup>12</sup>. En 1906, les promoteurs du CNoR, Mackenzie et Mann, achètent une partie des actions de la Compagnie ferroviaire Québec et Lac-Saint-Jean détenues par le contracteur Hanson Brothers. En 1907, ils réussissent à contrôler la compagnie, au grand déplaisir des promoteurs-politiciens québécois.

Ce chemin de fer était stratégique pour Mackenzie et Mann. D'abord, il leur donnait accès à la ville Québec et à ses excellentes installations. Chemin de colonisation, il avait aussi un fort potentiel de développement et pourrait éventuellement servir d'embranchement à leur propre transcontinental. Puis, comme le National Transcontinental avait de sérieuses difficultés à accéder à la ville de Québec, en construisant un embranchement jusqu'à La Tuque (figure 3) — ce qu'ils firent la même année — ils espéraient profiter des retombées économiques de cette ligne ferroviaire pancanadienne, du moins pour un temps<sup>13</sup>. La reconstruction de la gare, suivant un modèle type développé par le CNoR, montre clairement le contrôle qu'ils exerçaient déjà sur la Compagnie ferroviaire Québec et Lac-Saint-Jean.

Le National Transcontinental se rend jusqu'à Québec beaucoup plus tôt que prévu, ce qui déjoue les plans de Mackenzie et Mann. La compagnie québécoise éprouve encore un fois des difficultés

financières. Une réorganisation a lieu en 1912 et de nouvelles obligations sont émises. Elles sont garanties par le CNoR. En 1914, la Compagnie ferroviaire Québec et Lac-Saint-Jean est absorbée formellement par le CNoR<sup>14</sup>.

Nous sommes au début de la guerre et, pour le gouvernement fédéral, les chemins de fer représentent un service essentiel. Mais plusieurs compagnies ferroviaires, dont le CNoR, connaissent des difficultés financières; leurs revenus sont insuffisants pour faire face au paiement de la dette et aux dépenses d'exploitation. Une commission d'enquête, mise sur pied pour trouver des solutions à cette situation critique, recommande alors la nationalisation des compagnies ferroviaires en difficulté. C'est dans cet esprit que, le 14 août 1917, le gouvernement fédéral décrète celle du CNoR. Le 20 décembre 1918, la désignation de «Chemins de fer nationaux du Canada» (Canadian National Railways en anglais ou CNR) entre en vigueur. Le CNoR disparaît alors comme entité séparée<sup>15</sup>.

### Histoire de la collectivité

Le peuplement du Lac-Édouard a pratiquement débuté avec l'arrivée du chemin de fer. L'accès par train à cette contrée auparavant sauvage avait permis aux premiers habitants d'orienter leurs activités vers les services aux clubs américains, qui obtenaient alors l'exclusivité de divers territoires dont le lac Édouard. La création d'un sanatorium pour le traitement de la tuberculose, en 1904, avait également été rendue possible par le chemin de fer (figure 8). La gare aura été le lieu de convergence de tous les étrangers venus à «Lake Edward»<sup>16</sup> en quête d'air pur et de contact avec la nature sauvage, du moins jusqu'à l'ouverture d'une route carrossable dans les années soixante.

En mars 1886, le pamphlétaire Arthur Buies prévoyait déjà un brillant avenir à cette région:

[...] dès l'été prochain, dans trois ou quatre mois d'ici, les touristes pourront se rendre en foule à ce lac Edouard, aussi long que l'île d'Orléans, pour y faire la pêche, pour y camper paresseusement sur ses bords, ou pour s'y promener dans le bateau à vapeur que la Compagnie doit mettre à leur disposition. Les familles canadiennes et les Américains vont affluer sur le parcours de cette ligne étrange, construite en pleine forêt et bordée à profusion de lacs qui tous regorgent de poisson<sup>17</sup>.

Arthur Buies avait vu juste. Quelques années plus tard, l'homme d'affaire américain Robert Rowley, arrivé avec le chemin de fer, tombait littéralement amoureux du site et fondait le «Lake Edward Fish and Game Club». Les membres de ce club sélect étaient recrutés surtout aux États-Unis et en Angleterre, alors que les emplois de cuisinières, femmes de ménage, gardiens et guides étaient offerts aux résidents. Les retombées économiques du club

allaient être très importantes surtout durant la crise<sup>18</sup>. Parmi les prestigieux membres du club, mentionnons le général de l'armée américaine Heppenheimer, qui possédait la première automobile du lac Édouard, amenée par train!<sup>19</sup> L'approvisionnement du club se faisait évidemment par chemin de fer.

Cette époque est représentative de la création, par le gouvernement québécois, des premiers clubs privés de chasse et de pêche dans le but d'assurer la protection des différentes espèces sur ces territoires nouvellement accessibles par le train. Les baux étaient assortis de l'obligation de faire respecter la Loi sur la chasse et la pêche et d'assurer la présence de gardiens chargés de l'application des règlements<sup>20</sup>.

L'autre entreprise d'importance à voir le jour à «Lake Edward», grâce au chemin de fer, est un sanatorium pour tuberculeux. Le «Centre» est fondé en 1904. En 1909, le nouveau bâtiment construit au coût de 37 379\$ permet d'accueillir 12 patients. Durant la guerre de 1914-1918, le gouvernement fédéral y soigne les vétérans. Le médecin résident compare alors la qualité de l'air de l'endroit à celui des alpes françaises. La guerre terminée, le sanatorium est transféré à la «Lake Edward Association».

En 1930, cette corporation privée est prise en charge par le gouvernement provincial. En 1943, un grave incendie affecte la rentabilité du sanatorium. Entre 1968 et 1980, on transforme l'établissement en Centre de réadaptation pour handicapés mentaux. Remis en question par le ministère des Affaires sociales, il ferme finalement ses portes le 23 janvier 1980<sup>21</sup>. L'année suivante, la Corporation Village Plein Air du Lac Édouard met sur pied un vaste projet visant à sauver ce patrimoine tout en créant des emplois pour le village. Grâce au travail acharné de la population et à l'appui de plusieurs organismes, le site historique est transformé en base de plein-air. Plusieurs excursionnistes utilisent encore le train pour s'y rendre.

Une vaste maison de pension, la «Laurentide House», avait été construite au siècle dernier pour accommoder les nombreux visiteurs attirés par la beauté de la région et ses lacs poissonneux. Elle était bien entendue située juste à côté de la gare (figure 7).

Le chemin de fer a aussi généré un grand nombre d'emplois à «Lake Edward». La construction de la ligne en a occupé plusieurs alors que, durant cette période, la scierie des Whitehead fabriquait les traverses de bois (ties). L'installation des ateliers de réparation du matériel roulant allait également fournir du travail à une quarantaine de personnes, jusqu'à leur fermeture dans les années soixante<sup>22</sup>.

Plusieurs scieries se sont succédé dans le village. La plus importante était celle de Richard Turner qui employait des

centaines de personnes entre 1900 et 1919 et possédait ses propres voies de triage (figure 9). On y produisait des boîtes à beurre, à chaussures, à munitions ainsi que du bois franc utilisé localement. La Belgo était sur place dans les années 1920 alors que la C.I.P. ouvrait plusieurs chantiers dans la région en 1952<sup>23</sup>.

L'incorporation de la municipalité de Lac-Édouard a eu lieu en 1951. Ce n'est toutefois qu'en 1963 que le village a été relié au réseau de routes provinciales, mettant ainsi fin au monopole du chemin de fer. Ce dernier demeure toutefois un service essentiel pour cette partie de la population qui ne possèdent pas d'automobile. Le train est également encore beaucoup utilisé par les vacanciers.

## **ARCHITECTURE**

### Conception architecturale/qualité esthétique

La seconde gare de Lac-Édouard a été construite selon un modèle copié presque intégralement d'un plan type développé par le CNOR pour ses gares de troisième classe (figures 10 et 11)<sup>24</sup>. Plusieurs ajouts ont ensuite modifié son allure, altérant de façon substantielle le volume d'origine. Sous la pression de la population locale, VIA Rail effectuait dernièrement certains travaux pour rajeunir la gare. Ceci a eu pour effet d'éliminer certains volumes disgracieux mais de faire disparaître toutefois l'ancienne cuisine située sur la façade arrière.

Ce modèle a été développé au début du siècle, en trois versions successives<sup>25</sup>. Sa popularité était telle qu'il aurait été répété plus de 250 fois à travers le pays, principalement dans les Prairies; au Québec les cas seraient rares. À l'origine, la gare de «Lake Edward» correspondait à peu de choses près à la première version de 1901. Elle mesurait 22' x 42' et possédait le toit pyramidal et non à croupes, comme la version agrandie de 1907. La gare de McCreary au Manitoba, désignée gare patrimoniale en 1991 (rapport RSR-29), est un excellent exemple de cette seconde version (figure 12).

Bien qu'il ne s'agissait que d'une simple structure de bois dépourvue de toute ornementation, la forme très articulée de cette gare lui conférait une certaine prestance. À un corps principal de deux étages, surmonté d'un toit pyramidal interrompu par deux grosses lucarnes, se rattachait le dépôt à bagages et à marchandises coiffé d'un toit à deux versants. Situé à l'arrière, un apprentis logeait la cuisine. La gare de «Lake Edward» intégrait également une fenêtre éclairant la salle d'attente du côté des voies, une amélioration introduite dans la seconde version<sup>26</sup>. Contrairement au modèle du CNOR, l'auvent protecteur situé au-dessus de l'entrée principale était indépendant de la toiture.

Pour répondre aux besoins de la clientèle, le bâtiment a été modifié à plusieurs reprises. La première fois, on l'a rallongé de 30 pieds afin d'agrandir la salle des bagages (figure 13)<sup>27</sup>. La ligne de la toiture existante était respectée et la croupe qui terminait cette nouvelle aile rappelait la pente du toit pyramidal (figure 14). Un plan datant des années cinquante (figure 15) indique qu'on aurait construit une seconde rallonge, du côté opposé cette fois. Elle mesurait 18 pieds et sa toiture reprenait la forme de la première<sup>28</sup>. L'appentis aurait été construit ultérieurement.

Cette façon de construire par ajouts successifs peut être observée sur un très grand nombre de gares. C'est d'ailleurs une caractéristique de l'architecture industrielle de l'époque de faire primer les besoins sur les considérations esthétiques.

Un relevé datant de 1969 indique la présence, sur la façade arrière, de deux nouveaux appendices de moindre importance (figure 16). L'un sert de portique alors que l'autre exprime une toilette donnant sur la salle de séjour.

Dans les années 1990, VIA Rail rénove la gare et fait disparaître ces derniers ajouts, de même que la cuisine d'origine et l'appentis des années cinquante. Le parement synthétique vient remplacer le papier brique posé sans doute sur l'ancien parement de planches embouvetées. Il imite assez bien le bois d'antan et donne à la gare un air propre qui contraste avec l'état désastreux dans lequel elle se trouvait jusqu'alors. S'il déplaît aux puristes, il a l'avantage d'être facile d'entretien.

Le budget alloué à ces travaux est assez réduit. C'est ce qui favorise sans doute la conservation des anciennes fenêtres de bois et des portes doubles à imposte, qui sont simplement repeinturées (figures 17 et 18). Bien que les quais de chargement aient disparus, une moulure de couleur claire rappelle encore leur présence.

#### Qualité sur le plan fonctionnel/technique

Conçue d'après un plan type du CNoR développé pour les petites communautés rurales, la gare de Lac-Édouard répondait aux besoins essentiels d'une station ferroviaire, tout en intégrant un logement confortable de quatre chambres. Car bien souvent il n'y avait pas de maison disponible dans le village pour le chef de gare. Et, comme le mentionne Charles Bohi<sup>29</sup>, on préférait engager des pères de famille croyant qu'ils prendraient leur travail plus au sérieux que les célibataires. Il fallait donc prévoir assez d'espace pour leur nombreuse progéniture.

La gare de Lac-Édouard a été agrandie à maintes reprises en fonction de l'achalandage et des transformations des méthodes de travail. Par conséquent, l'organisation spatiale d'origine n'est plus très perceptible et il ne reste pratiquement plus de

matériaux de finition anciens. La salle des marchandises, qui correspond au premier agrandissement, est le seul local qui n'a pas été affecté par les transformations et par les travaux de modernisation (figure 19).

Dans sa version originale, la salle d'attente mesurait à peine 10'6" x 13' et n'était accessible que du côté des rails (figure 11). Le bureau du chef de gare faisait 8' x 13'6" et comportait la classique saillie rectangulaire, vitrée sur trois faces. Trois marches séparaient le bureau de la salle des bagages, qui était également accessible de l'extérieur par deux portes doubles donnant sur des rampes. Le logement occupait un fort pourcentage de la superficie de la gare. Il comprenait une grande salle de séjour et une cuisine aussi grande que la salle d'attente; les quatre chambres étaient situées à l'étage. L'entrée arrière assurait la division entre le domaine privé et public. Le bâtiment ne possédait ni sous-sol ni services sanitaires et était chauffé par des poêles à bois.

Plus tard, l'augmentation du trafic ferroviaire entraîne la construction d'un entrepôt plus vaste pour recevoir les colis et les marchandises. L'espace ainsi libéré est transformé en salle d'attente commune en abaissant le plancher au niveau du reste du bâtiment. L'ancienne salle d'attente est désormais réservée aux femmes (figure 13).

Les années cinquante voient l'arrivée des locomotives à diésel, ce qui amène la fermeture des ateliers de réparation. Une rallonge vient loger des bureaux supplémentaires, dont la «repeater room» où sont installés des appareils de communication<sup>30</sup>. Le plan d'époque indique que le bureau de l'agent a absorbé la salle d'attente des femmes et que l'édifice est pourvu de sanitaires. La cuisine est maintenant située dans la nouvelle partie qui accueille également deux bureaux ainsi qu'une petite pièce chauffée pour recevoir les colis (figure 15)<sup>31</sup>.

En 1969, on apprend que la gare est dotée d'un système de chauffage et de sanitaires attenants à la salle d'attente. La salle de séjour, le bureau de l'agent et la cuisine ont été agrandis au détriment des espaces voisins; une salle de bain complète a été installée à l'étage en éliminant une chambre (figure 16).

Aujourd'hui, la gare ne sert plus que quelques heures par semaine. Plus personne n'habite le logement, le poste d'agent ayant été éliminé il y a quelques années. Le public a toujours accès à la salle d'attente et le proposé de VIA Rail utilise encore le bureau de l'agent (figure 20). La cuisine est maintenant située au bout de la salle de séjour, depuis la démolition des «protubérances» sur la façade arrière.

De la texture originale, il ne reste plus grand chose. Revêtement de plancher en «prélard», murs recouverts de «préfini» et plafonds en tuiles acoustiques, autant de signes des temps modernes. On a toutefois conservé plusieurs des fenêtres de bois d'antan ainsi que quelques bancs qui évoquent le passé de la gare (figure 21). À l'étage, il reste encore quelques divisions recouvertes de planchettes de bois, comme à l'origine, ainsi que leurs portes à panneaux telles qu'elles apparaissent sur le plan de 1913 (figure 22). La salle des marchandises est intacte et permet d'étudier les méthodes de construction de l'époque.

## **ENVIRONNEMENT**

### Lien de la gare avec d'autres structures

Des installations ferroviaires qui dominaient le paysage d'antan, il ne reste que la gare et une cour de triage, située sur la gauche à l'entrée du village. À proximité de la gare, on retrouve maintenant des bâtiments utilitaires de facture récente, utilisés par le CN pour l'entretien des lignes (figure 23).

Quelques années après l'arrivée du chemin de fer à «Lake Edward», la Compagnie ferroviaire Québec et Lac-Saint-Jean construisait un important complexe de réparation pour le matériel roulant<sup>32</sup>. Marguerite Gagnon-Le Bel, dans son magnifique album souvenir sur le Lac-Édouard, illustre la plupart des structures connexes à la gare (figures 24 à 28) et elle nous raconte cette époque comme suit:

Dans la cour de triage, la rotonde pouvait accueillir six locomotives à la fois, tandis que les voies de garage permettaient de mettre en attente de 50 à 70 wagons pour des réparations mineures. Les équipes d'employés en place alimentaient les convois en eau et en charbon.[...] Une partie du personnel résidait au «Bunk Room». Une autre prenait pension chez des gens du village. Plusieurs employés et leurs familles étaient établies en permanence au village. Une cantine (la binerie) servait des repas à tout ce monde<sup>33</sup>.

Au début du siècle, les maisons éparses du petit hameau étaient situées à proximité de la voie ferrée (figure 9). Car il n'y avait ni église ni chemin carrossable pour structurer le noyau villageois. L'ouverture de routes a, par la suite, modifié cette dynamique. Les maisons sont maintenant regroupées le long des quelques rues, la principale étant parallèle à la voie ferrée.

La gare est maintenant située au coeur de la municipalité et jouit d'un environnement naturel enviable (figure 29). Elle agit comme élément structurant du tissu urbain et, grâce à sa silhouette imposante et sa localisation à la croisée de chemins, demeure un point de repère important.

## Lien avec la collectivité

La plupart des habitants de Lac-Édouard ont travaillé de près ou de loin pour le chemin de fer. En plus de son importance historique incontestable, la gare possède donc une grande valeur symbolique pour la population locale.

Lorsque VIA Rail se charge du service de passagers, vers 1986, la gare est menacée de démolition. VIA Rail envisage d'installer un simple abri chauffé plutôt que de rénover l'édifice ancestral alors en très mauvais état. Le 4 juillet 1988, le conseil municipal s'oppose officiellement à cette démolition<sup>34</sup>. Les élus font alors la contre-proposition d'utiliser la somme de 25 000\$ allouée au projet pour rénover la gare, évoquant son caractère historique indéniable<sup>35</sup>. L'idée est retenue par VIA Rail et mise à exécution dans les années qui suivent. La population locale réussissait ainsi à sauver un élément de plus de son patrimoine. Rappelons qu'elle s'était déjà mobilisée pour préserver les installations de l'ancien sanatorium.

La région du lac Édouard est fréquentée chaque été par un très grand nombre de touristes et de sportifs. La gare demeure le point de départ et le point d'arrivée de leurs périples, car plusieurs voyagent par train.

La rénovation effectuée par VIA Rail a rendu la gare accueillante; malheureusement, elle n'est ouverte que quelques heures par semaines. Il serait souhaitable, selon le maire actuel, de l'utiliser à des fins communautaires. On pourrait par exemple y établir un comptoir d'informations touristiques intégrant des éléments d'interprétation historique. La vente d'art et d'artisanat local pourrait faire partie du concept, favorisant ainsi la participation des résidents et la rétention des visiteurs<sup>36</sup>.

## Notes

- 1 Paul-André Linteau, René Durocher, Jean-Claude Robert, Histoire du Québec contemporain. Tome 1. De la Confédération à la crise (1867-1929) (Montréal, Boréal, 1989), p. 112.
- 2 A. B. Hopper, T. Kearney, Canadian National Railways. synoptical history of organization, capital stock, funded debt and other general information, as of December 31, 1960 (Montréal, Accounting Department, 1962), p. 677.
- 3 Sylvain Gingras, Sonia Lirette, Claude Gilbert, Le Club Triton (S.l., Les Éditions Rapides Blanc Inc., 1989), p. 20.
- 4 A. B. Hopper, T. Kearney, op. cit., p. 678.
- 5 Sylvain Gingras, op. cit., p. 21.

- 6 G. R. Stevens, Canadian National Railways. Vol 2. Towards the inevitable (Toronto and Vancouver, Clarke, Irving & Company Limited, 1962), p. 335-336.
- 7 Lire d'Arthur Buies, Le Chemin de fer du Lac Saint-Jean (Québec, Léger Brousseau, 1895) qui relate la réaction des gens à ce projet.
- 8 Rodolphe Gagnon, Le chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean (1854-1900). Thèse de D.E.S. (histoire), (Québec, Université Laval, 1968), p.76.
- 9 Sylvain Gingras, op. cit., p. 22.
- 10 Tiré de J. B. Vaillancourt, Les Chemins de fer au Saguenay-Lac-Saint-Jean (document polycopié, s.l., s.d.), cité dans Marguerite Gagnon-Le Bel, Si le Lac Édouard m'était conté... (Chicoutimi, Imprimerie Chicoutimi Inc., 1995), p. 61.
- 11 G. R. Stevens, op. cit., p. 336.
- 12 Ibid., p. 337.
- 13 T. D. Regehr, The Canadian Northern Railway. Pioneer Road of the Northern Prairies 1895-1918 (MacMillan of Canada, Maclean Hunter Press, 1976), p. 281-283.
- 14 Ibid., p. 283.
- 15 Donald MacKay, L'histoire du CN (Montréal, Les Éditions de l'homme, 1992), p. 46.
- 16 Selon la Commission de toponymie du Québec, Noms et lieux du Québec. Dictionnaire illustré (Québec, Les publications du Québec, 1994), p. 323, le nom de «Lake Edward» découle sans doute du fait que plusieurs actionnaires de la compagnie de chemin de fer étaient anglophones. L'appellation française de Lac-Édouard serait rattachée au bureau de poste, en 1936.
- 17 Arthur Buies, Sur le parcours du chemin de fer du Lac St-Jean. 1<sup>re</sup> conférence faite à la Salle Victoria, le 31 mars 1886 (Québec, Imprimerie générale A. Côté et Cie, 1886), p. 21-22.
- 18 Marguerite Gagnon-Le Bel, Si le Lac Édouard m'était conté... (Chicoutimi, Imprimerie Chicoutimi Inc., 1995), p. 72.
- 19 Ibid., p. 82.
- 20 Ibid., p. 72.

- 21 Michel Rompré, «À Lac-Édouard une université de la responsabilité en pleine nature», Ma Caisse, vol. 19, sept.-oct. 1982, p. 32.
- 22 Ibid., p. 32.
- 23 Marguerite Gagnon-Le Bel, op. cit., p. 68-69.
- 24 La date de construction demeure à confirmer. L'année 1906 est mentionnée par quelques auteurs. Toutefois, le plan de la gare de «Lake Edward» conservé par le CN à Montréal semble celui d'origine. Il date toutefois de 1913. S'agit-il d'un dessin exécuté postérieurement? Ou aurait-on d'abord construit une structure temporaire, vers 1906, et construit la gare que nous connaissons ensuite?
- 25 Charles Bohi, Canadian National's Western Depots. The Country Stations in Western Canada ( Ontario, A Railfare Book, 1977), p. 36.
- 26 Bien qu'elle n'apparaisse pas sur l'élévation principale, cette fenêtre est inscrite sur le plan du rez-de-chaussée. On peut également noter que la disposition des fenêtres latérales (salle d'attente et séjour) ont été construites selon le plan et non l'élévation. Il en est de même des fenêtres de la saillie rectangulaire qui sont doubles. Le fenêtrage aurait donc été amélioré, sans toutefois que les dessins soient corrigés.
- 27 Cette modification a été rajoutée sur le plan de 1913. Elle n'est toutefois pas datée et le CN ne possède pas de relevé des travaux faits sur ses gares. Ceux-ci sont encore souvent réalisés en régie, sans plan ni devis.
- 28 Encore une fois, le plan diffère du construit.
- 29 Charles Bohi, op. cit., p. 17.
- 30 Informations recueillies auprès de M. Otis, employé du CN entre 1949 et 1986, lors d'une entrevue réalisée au Lac-Édouard en juillet 1995.
- 31 Ce plan est malheureusement incomplet. Il ne montre ni l'étage ni l'aile logeant la salle d'attente et l'entrepôt de marchandises. La chambre qui fait place à la cuisine nous laisse supposer que des changements seraient survenus à l'étage, probablement l'installation d'une salle de bain.
- 32 La date exacte est inconnue; toutefois, ces ateliers sont indiqués sur une carte de 1906 (figure 9).
- 33 Marguerite Gagnon-Le Bel, op. cit., p. 62-63.

- 34 Résolution no 56-88, adoptée le 4 juillet 1988 par le Conseil municipal de Lac-Édouard.
- 35 «Les élus de Lac-Édouard veulent éviter la démolition de la gare», Marc Rochette, Le Nouvelliste, 28 janvier 1989, p. 8.
- 36 Informations obtenues auprès du maire actuel, Monsieur Le Bel, lors d'une rencontre au Lac-Édouard en juillet 1995.

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC

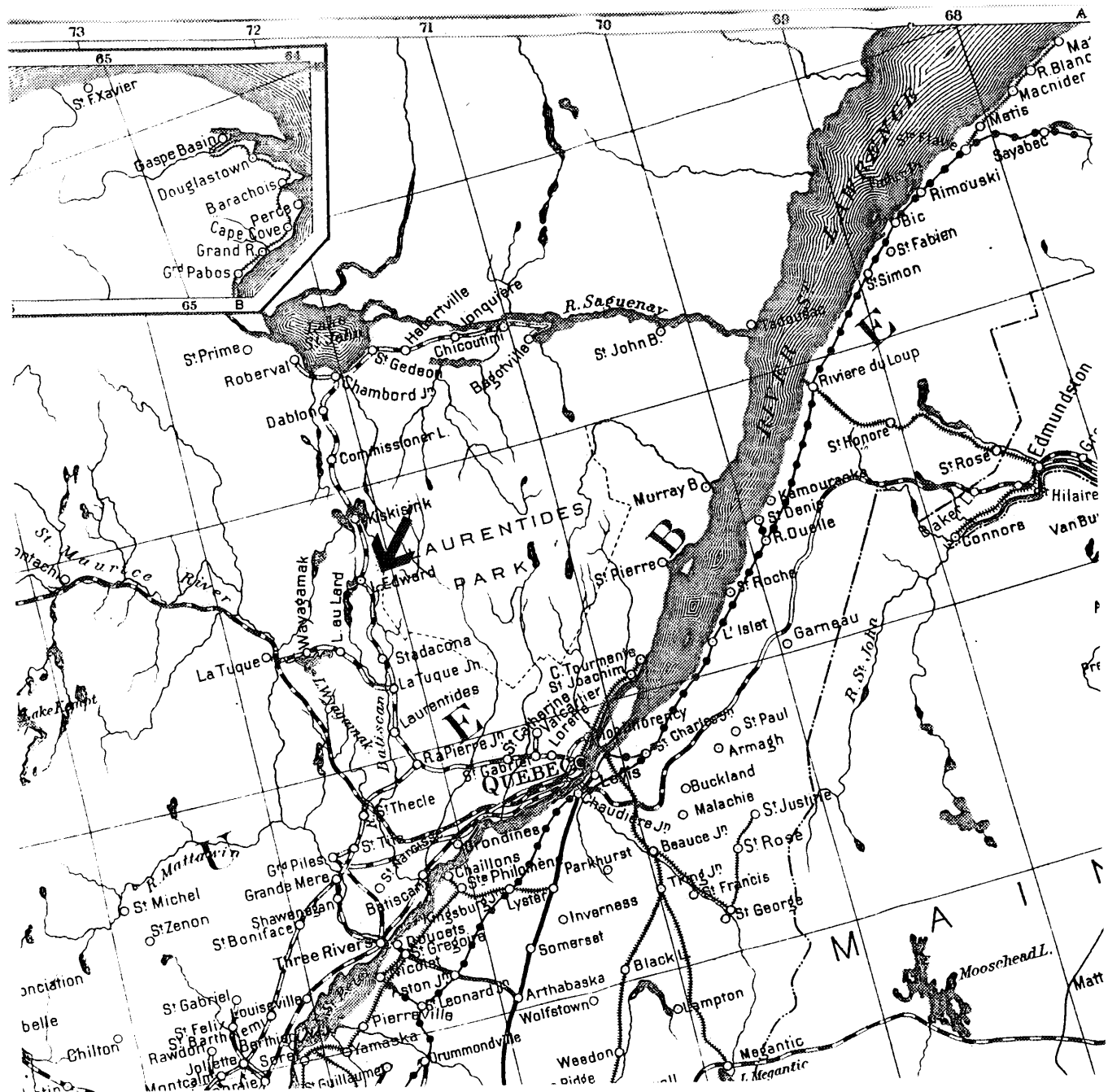


- 1 Façade de la gare du Canadien National/VIA Rail, Lac-Édouard, Québec, construite vers 1906. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)



- 2 Élévation arrière de la gare du CN/VIA Rail, Lac-Édouard, Québec. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)

## GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC



3 Localisation du village de Lac-Édouard sur le trajet du chemin de fer du Lac-Saint-Jean. Plus au sud, on peut voir le tronçon construit entre La Tuque et La Tuque Jn (Linton). (Détail d'une carte de 1911 intitulée «Map showing Railways in Nova Scotia, New Brunswick, P. E. Island, and part of Quebec», [Bibliothèque du CN, Montréal].)

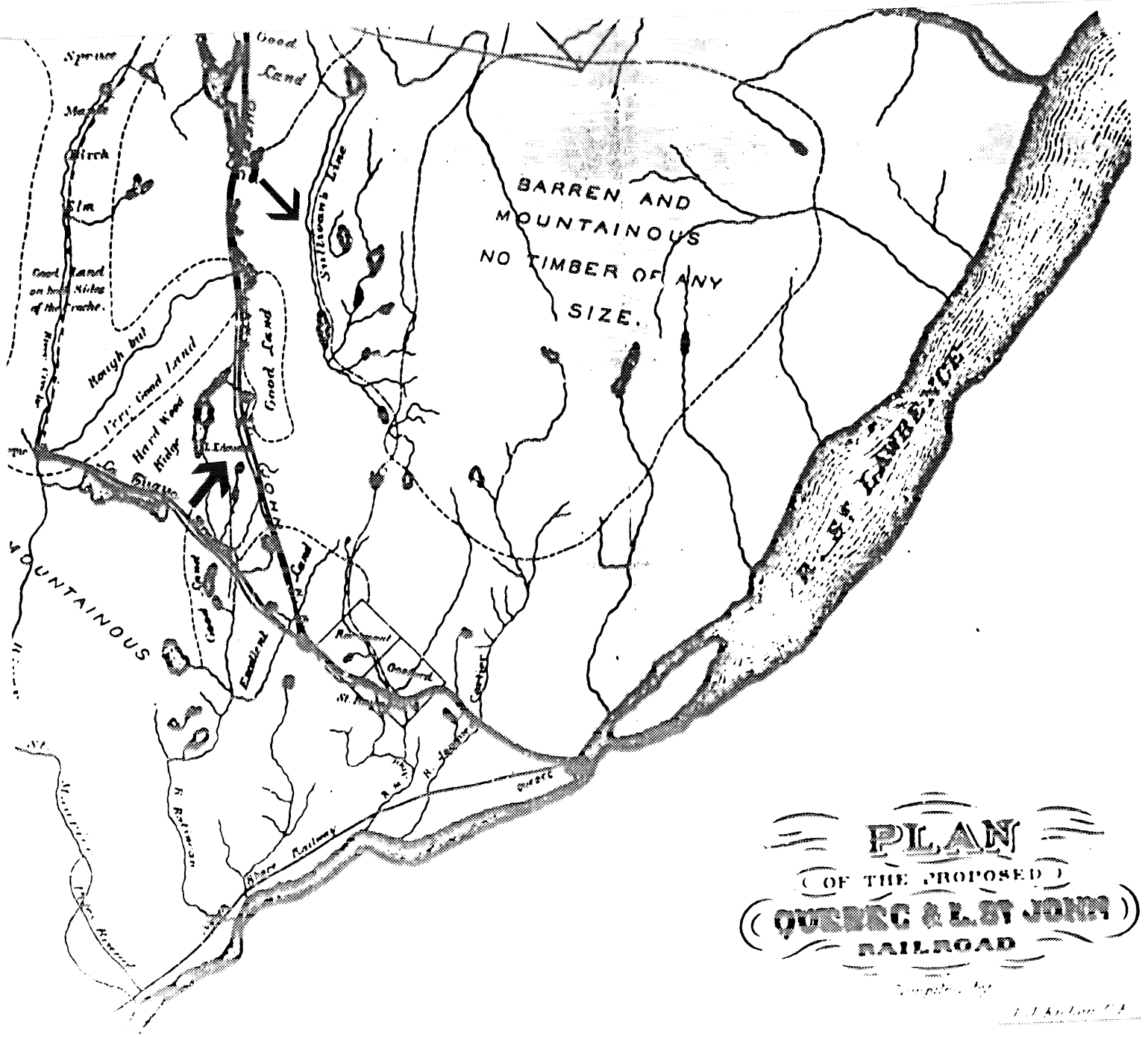


GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC



- 5 La gare de «Lake Edward» à ses débuts. (Illustration tirée de Marguerite Gagnon-Le Bel, Si le Lac Édouard m'était conté... [Chicoutimi, Imprimerie Chicoutimi Inc., 1995], p. 62.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC



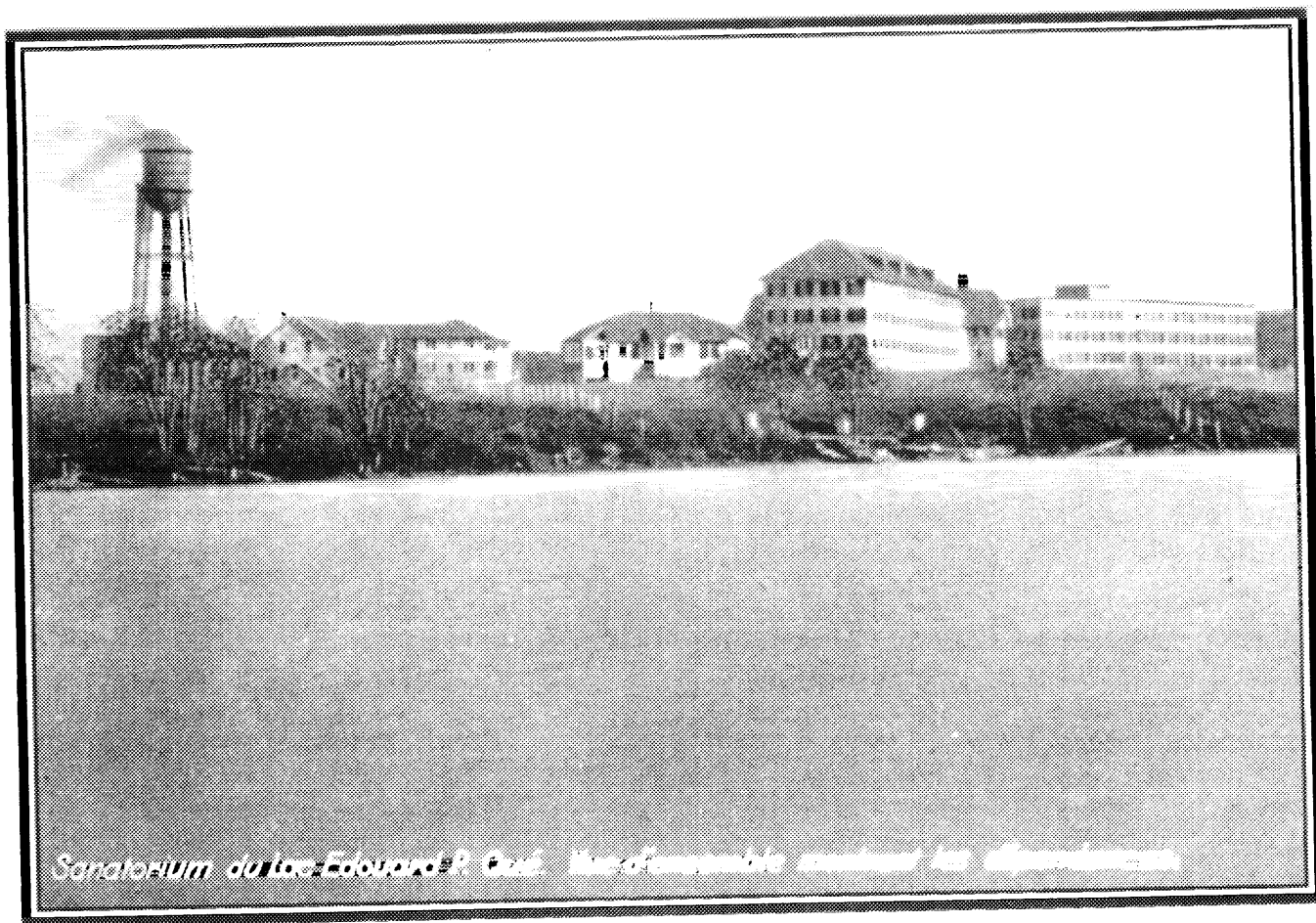
6 Détail d'une carte ancienne montrant le tracé de Sullivan, sur la droite, et le tracé passant par le Lac-Édouard, sur la gauche. (Tiré de Rodolphe Gagnon, Le chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean [1854-1900]. Thèse de D.E.S. en histoire, [Québec, Université Laval, 1968], s.p.).

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC



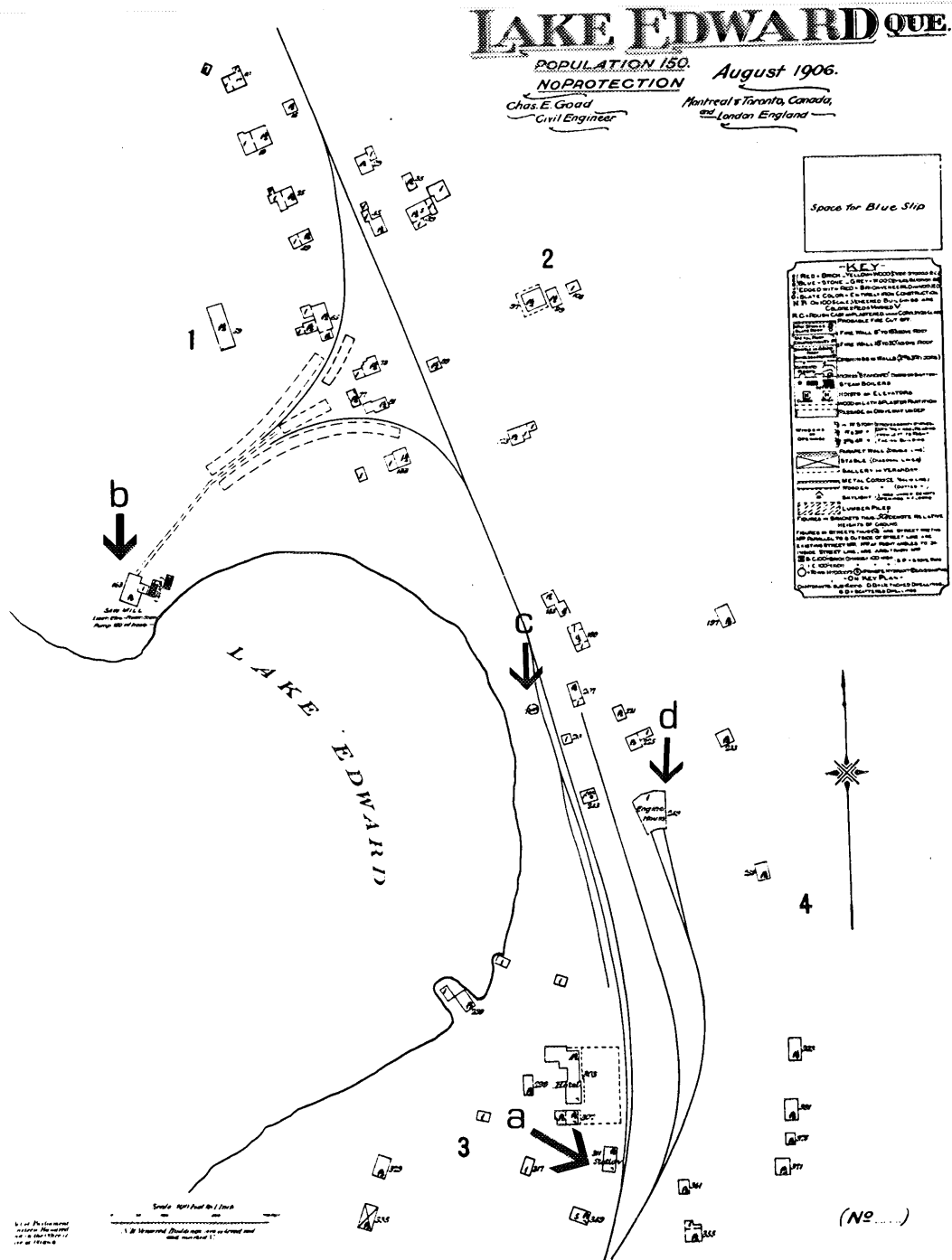
- 7 La première gare de Lac-Édouard, construite en 1886. Un peu en arrière, La «Laurentide House», servant à accueillir les vacanciers. (Archives nationales du Québec, Direction de l'Ouest du Québec, Fonds famille Bourassa, P74, S8.1.1, p. 26.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC



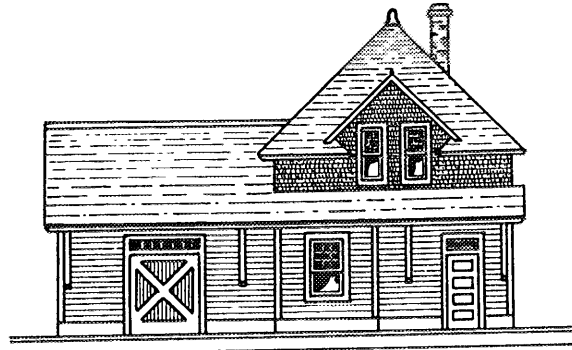
- 8 Le sanatorium de Lac-Édouard, fondé en 1904 pour le traitement de la tuberculose. (Illustration tirée de Marguerite Gagnon-Le Bel, Si le Lac Édouard m'était conté... [Chicoutimi, Imprimerie Chicoutimi Inc., 1995], p. 62.))

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC

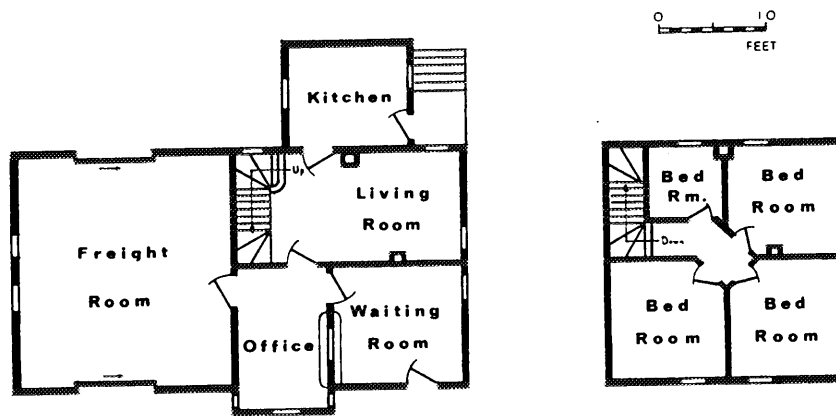


9 Plan d'assurance-incendie de Chas. E. Goad, 1906. La gare est située en (a), le moulin à scie de Richard Turner en (b), le réservoir à eau pour les trains en (c), et l'atelier de réparation de locomotives en (d). (Ottawa, Archives nationales du Canada, collection nationale de cartes et plans, NMC-0009146.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC



TRACK SIDE ELEVATION

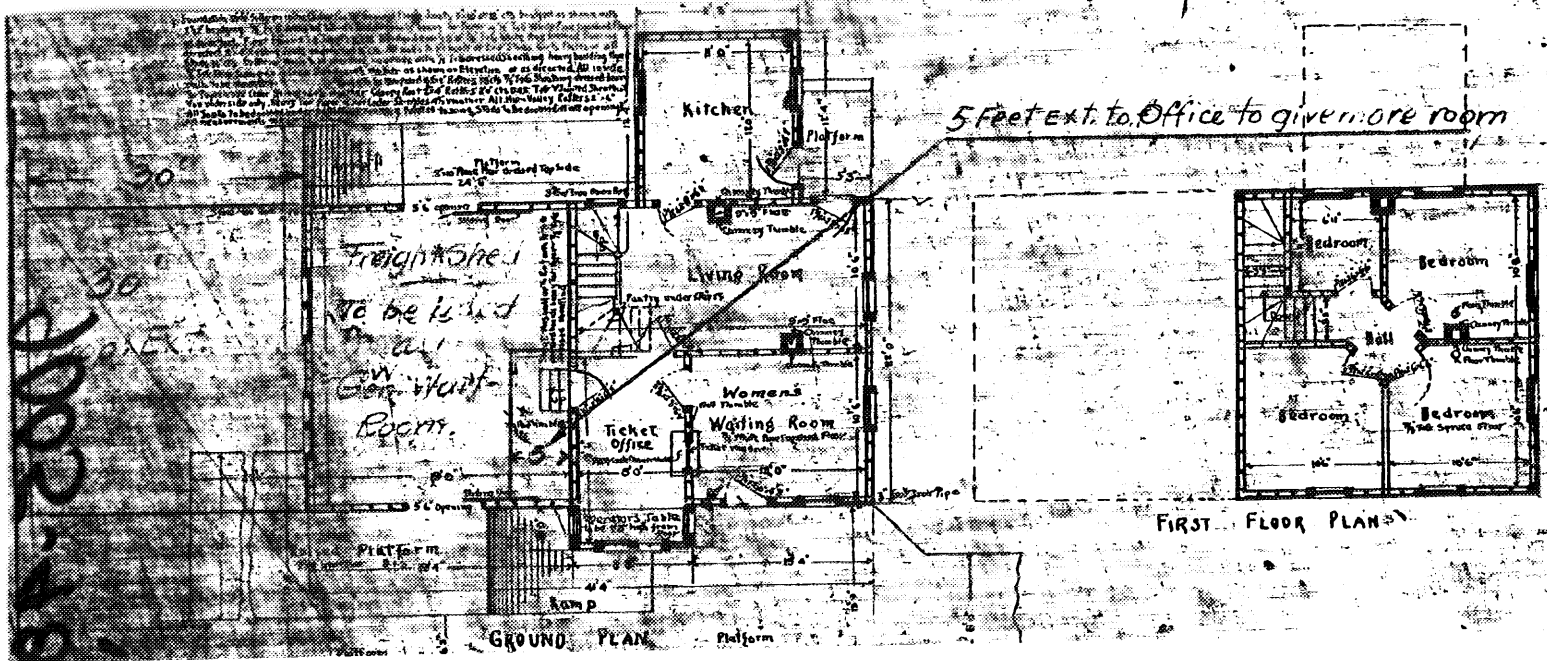
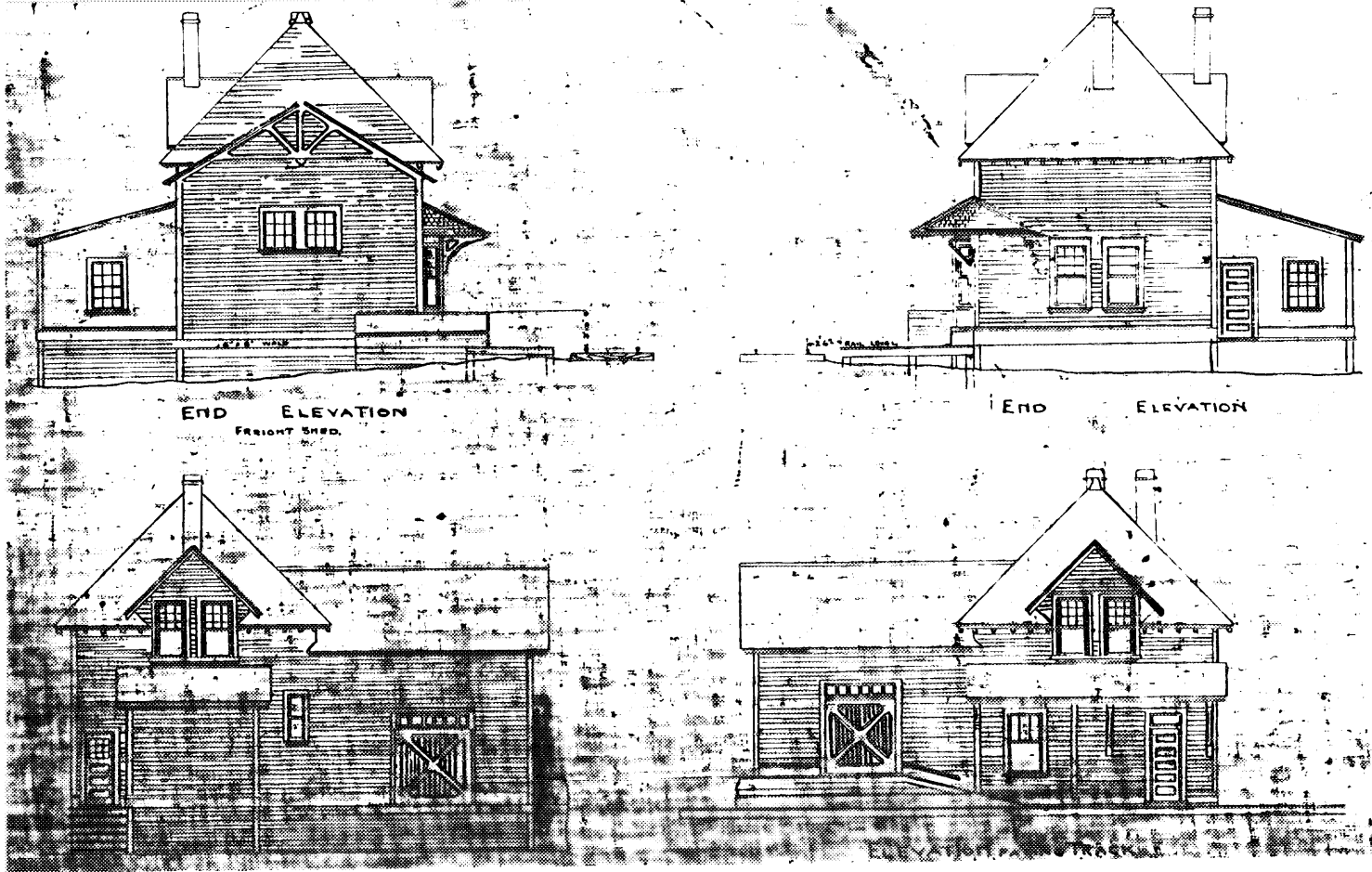


GROUND FLOOR PLAN

UPPER FLOOR

- 10 Plan type de gare de troisième classe développé par le CNOR au début du siècle. (Illustration tirée de J. Edward Martin, The Railway Stations of Western Canada, an architectural history [British Columbia, Studio E, 1980], p. 58.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC



11 Plan de la gare de «Lake Edward», dessiné en 1913.  
 (Montréal, Canadien National, Services techniques et de  
 l'environnement, dessin no 9005-48, #332.)

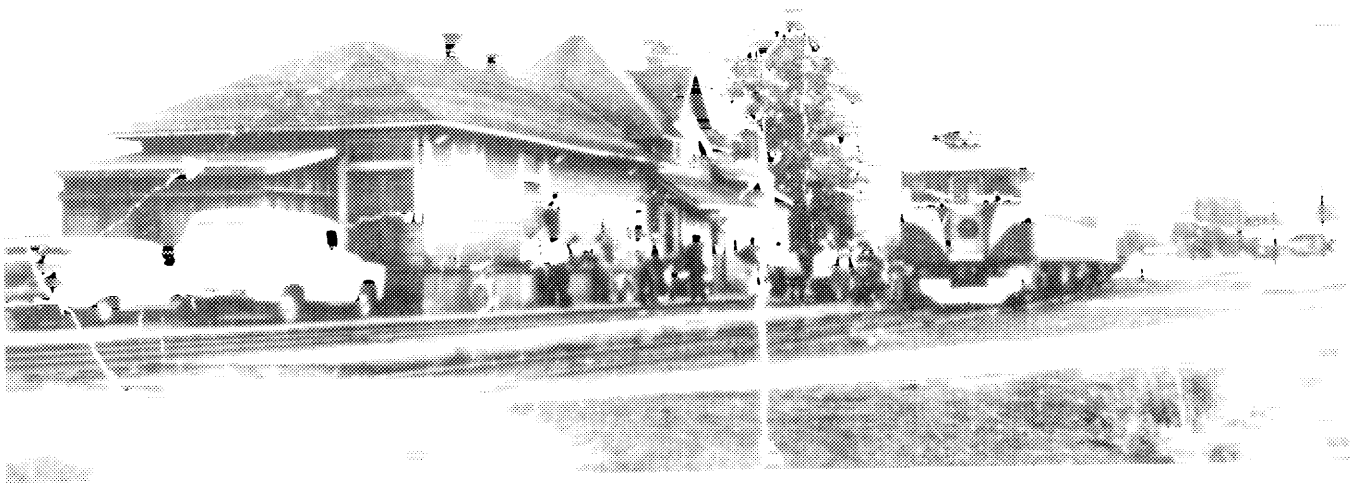
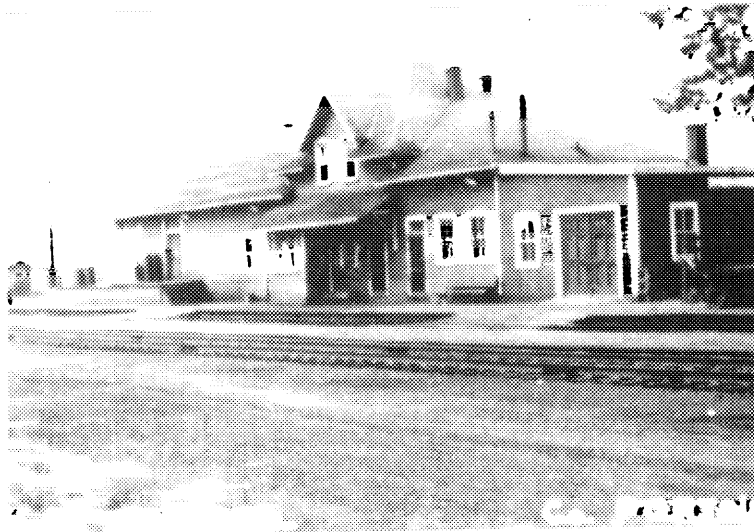
GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC



12 Gare de McCreary construite en 1912. (Photographie de Murray Peterson, 1991 [tirée du rapport RSR-29].)

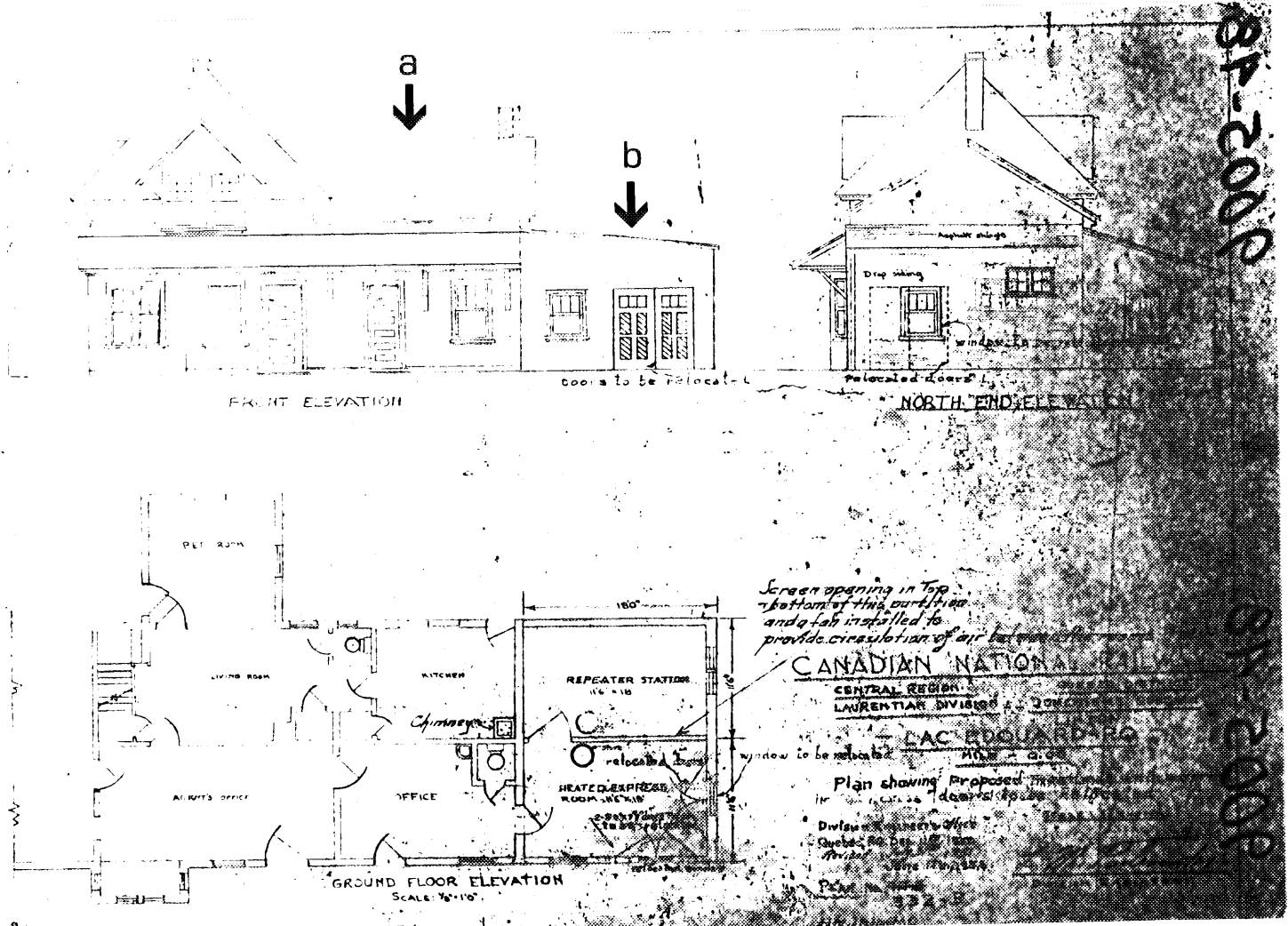


GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC



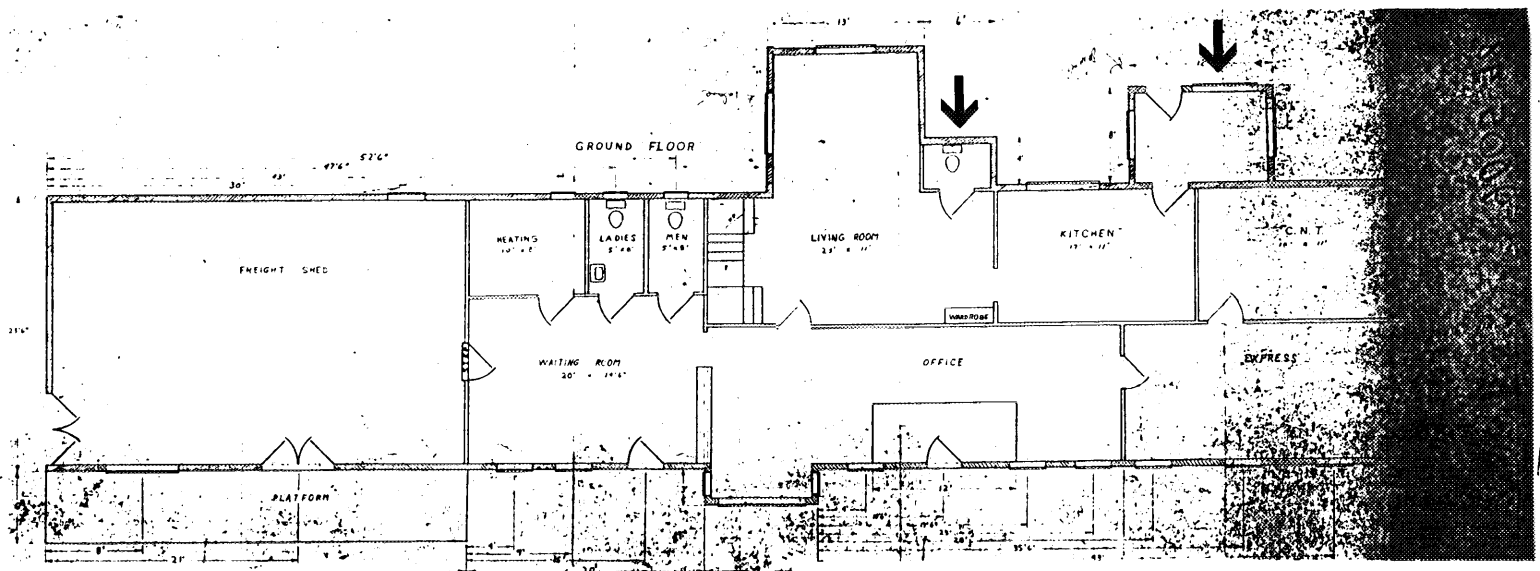
- 14 Deux vues de la gare de Lac-Édouard: en haut dans les années 1950, en bas, au temps du «Budd». (Illustrations tirées de Marguerite Gagnon-Le Bel, Si le Lac Édouard m'était conté... [Chicoutimi, Imprimerie Chicoutimi Inc., 1995], p. 64.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC



15 Plan du CN montrant les ajouts des années cinquante. (Montréal, Canadien National, Services techniques et de l'environnement, dessin no 9005-48, #332-B.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC

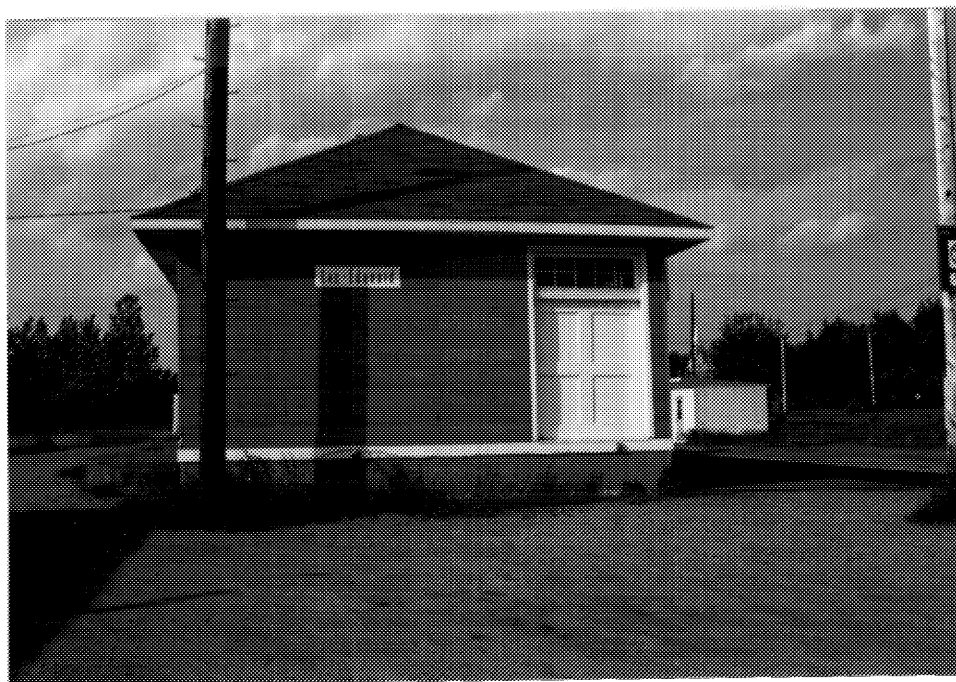


16 Ci-dessus: l'élévation arrière de la gare, à l'arrivée de VIA Rail dans les années 1980. Ci-dessous: plan de la gare en 1969 montrant les deux appendices qui seront démolis vers 1990. (Montréal, Approvisionnement et Immeubles, VIA Rail Canada, Inc.) et (Montréal, Canadien National, Services techniques et de l'environnement, dessin no 9005-48, #332-A.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC



- 17 Détail de la lucarne montrant les fenêtres de bois d'origine. On peut observer le nouveau revêtement qui imite la texture du bois. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)



- 18 Élévation latérale du hangar à marchandises avec sa porte de bois d'époque. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC



- 19 L'intérieur de la salle des marchandises avec son aspect d'antan: plancher, murs, charpente, tout est en bois. Le plancher de ce local est surélevé par rapport au reste du bâtiment. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)



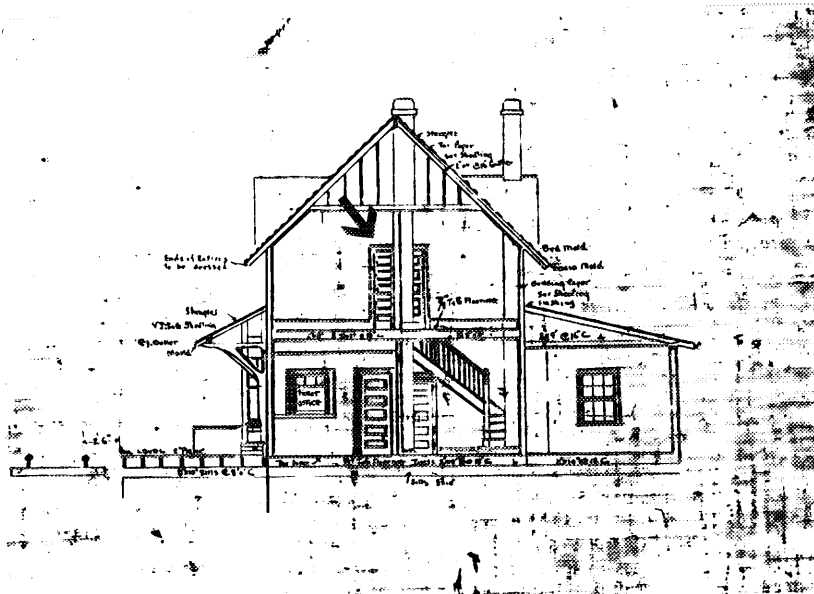
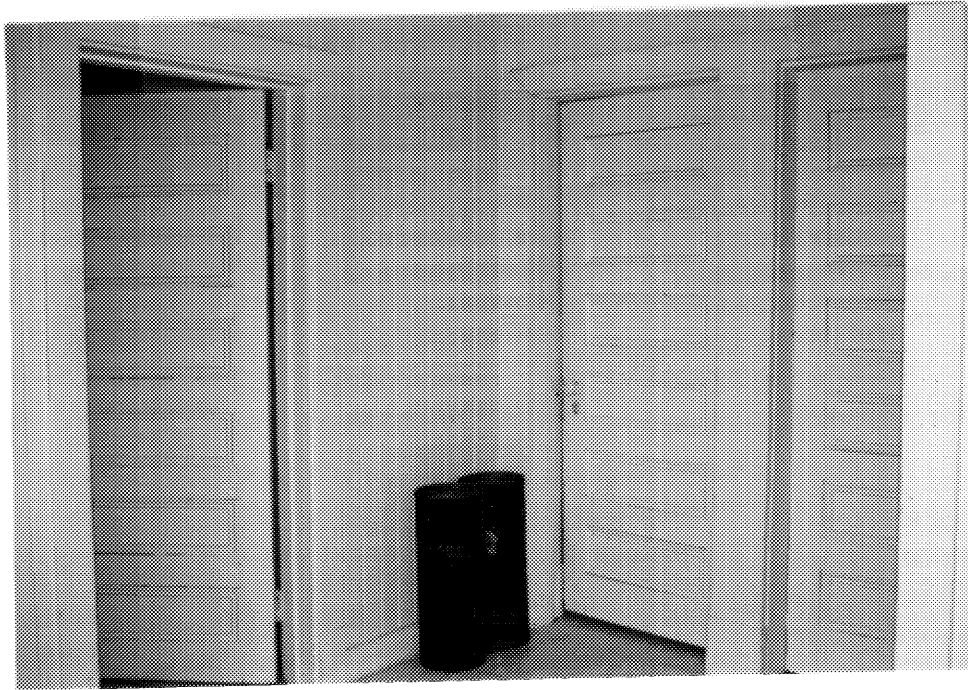
- 20 Le bureau de l'agent de VIA Rail. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC



21 Une vue générale de la salle d'attente avec un ancien banc de bois. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC



- 22 L'état actuel de l'étage avec ses portes et ses murs d'origine (ci-dessus), tel que spécifiés sur la coupe de 1913 (ci-dessous). (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.) et (Montréal, Canadien National, Services techniques et de l'environnement, dessin no 9005-48.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC

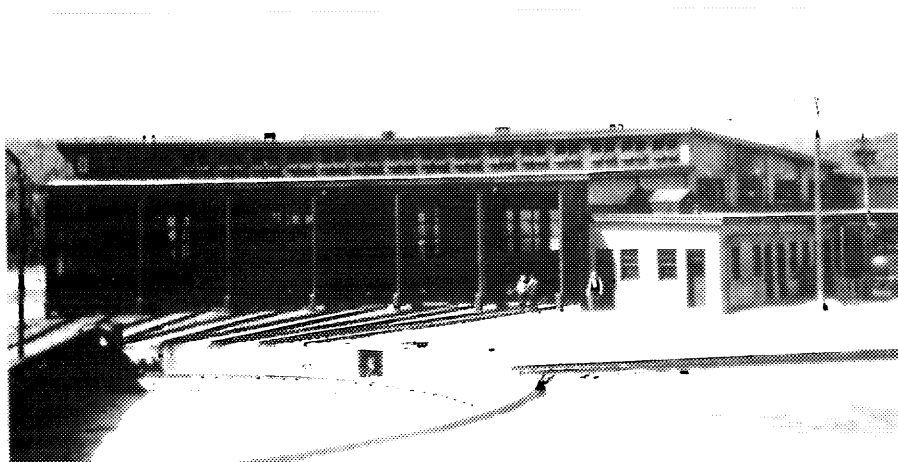
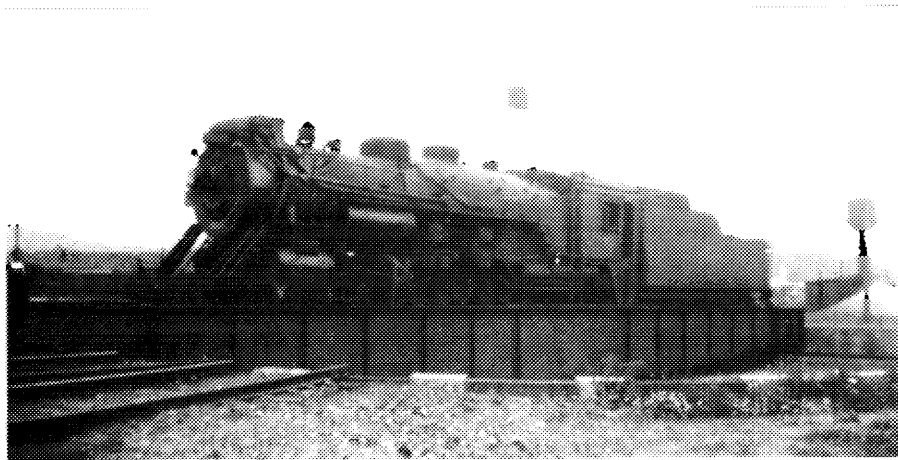


- 23 Vue d'ensemble du site. Devant la gare, on aperçoit un long bâtiment bas utilisé par les employés du CN. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)



- 24 La cour de triage, à l'époque. (Illustration tirée de Marguerite Gagnon-Le Bel, Si le Lac Édouard m'était conté... [Chicoutimi, Imprimerie Chicoutimi Inc., 1995], p. 62.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC

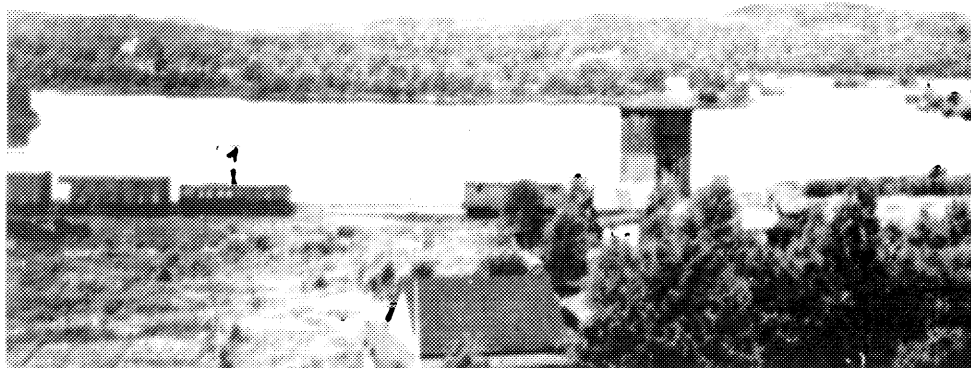


- 25 La table tournante (en haut) et la rotonde (en bas).  
(Illustrations tirées de Marguerite Gagnon-Le Bel, Si le Lac Édouard m'était conté... [Chicoutimi, Imprimerie Chicoutimi Inc., 1995], p. 63.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC

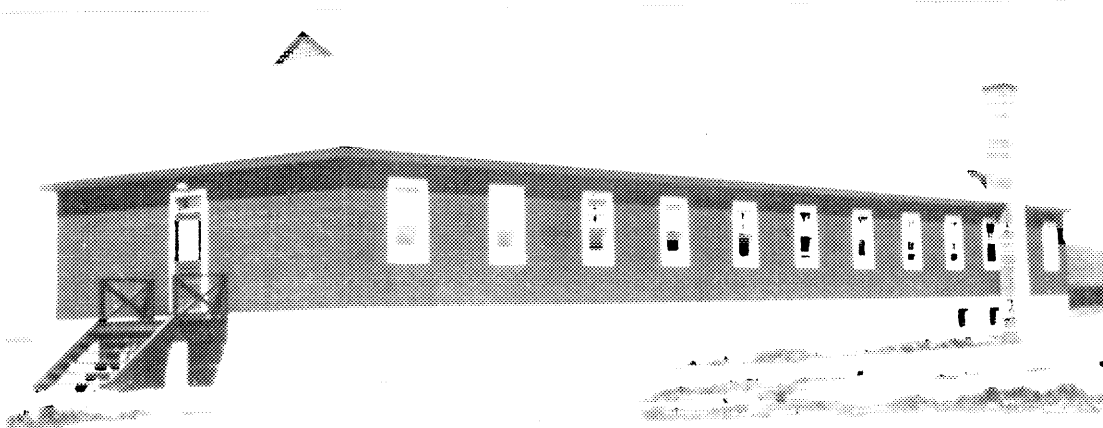


- 26 La construction de la chute à charbon. (Illustration tirée de Marguerite Gagnon-Le Bel, Si le Lac Édouard m'était conté... [Chicoutimi, Imprimerie Chicoutimi Inc., 1995], p. 63.)

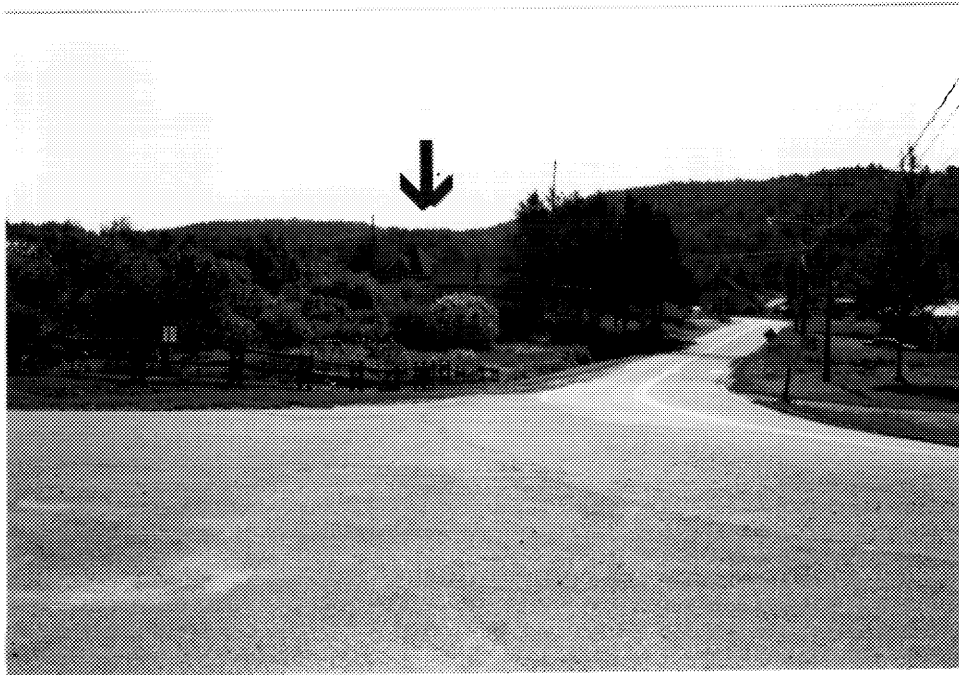


- 27 Le premier réservoir à eau du CN. (Idem)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LAC-ÉDOUARD, QUÉBEC



- 28 Le «bunk room», ou dortoir des employés du CN. (Illustration tirée de Marguerite Gagnon-Le Bel, Si le Lac Édouard m'était conté... [Chicoutimi, Imprimerie Chicoutimi Inc., 1995], p. 64.)



- 29 Le caractère semi-rural domine l'environnement de la gare, comme on peut le constater par cette vue générale du secteur. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)