

COMMISSION DES LIEUX ET MONUMENTS HISTORIQUES DU CANADA

RAPPORT SUR LES GARES FERROVIAIRES

Titre : Gare du Canadien National/VIA Rail
Ville de La Tuque, Québec

Source: Christiane Lefebvre
Architecte, consultante en conservation du patrimoine

RSR-258

INTRODUCTION

La gare de La Tuque (figures 1 et 2) a été construite en 1938, avec des subsides provenant d'un programme fédéral de création d'emplois visant à contrer les effets néfastes de la Crise. Elle remplaçait une première gare construite par le National Transcontinental Railway (NTR) dans les années 1910 (figure 3), dont on avait conservé une section – la partie d'origine – pour l'utiliser comme hangar à marchandises (figure 4). Dans les années soixante, on intégrait la salle des bagages à la gare et on démolissait le bâtiment annexe. Actuellement, VIA Rail occupe une partie de la gare pour son service aux passagers alors que le Canadien National (CN), qui en est toujours le propriétaire, utilise quelques locaux pour ses activités d'entretien des lignes.

La Tuque est située à mi-chemin entre Trois-Rivières et le Lac-Saint-Jean (figure 5). Cette ville s'est développée sur la rive est de la rivière Saint-Maurice, adossée à une montagne en forme de bonnet de laine ou «tuque», d'où elle tire son nom (figure 6). Le potentiel énergétique des chutes situées en contre-bas de la montagne a favorisé l'implantation d'une importante usine de pâtes et papier, la Brown Corporation, sur laquelle toute l'économie de la ville repose depuis le début du siècle. La venue du chemin de fer a également été décisive dans le choix des frères Brown de s'établir dans cette contrée demeurée sauvage jusqu'au début du XX^e siècle.

HISTORIQUE

Thème historique

Peu de gares ont été construites dans les années 1930, sauf dans le cas d'une destruction par incendie. La présente gare de La Tuque diffère en ce sens, car elle venait simplement déloger un bâtiment d'à peine 30 ans, devenu insuffisant pour répondre aux

besoins de cette ville prospère. À l'époque, le CN n'était pas en position d'investir dans de nouveaux bâtiments. Si le projet de construire une nouvelle gare a pu se réaliser, c'est grâce à la conjoncture politico-économique de l'avant-guerre, particulièrement favorable pour les Latuquois, et grâce à la persévérance des élus municipaux et des députés de la région.

Rappelons que l'ancienne gare avait été construite par le NTR, ce premier réseau gouvernemental pancanadien à relier Moncton à Winnipeg, à partir de 1915, et mis sur pied pour faciliter l'expédition du blé de l'ouest vers les ports de mer. Le premier ministre Wilfrid Laurier, sous la pression du clergé et des politiciens québécois, avait alors favorisé le passage de ce chemin de fer dans le nord du Québec, afin de favoriser la colonisation de la Haute-Mauricie et de l'Abitibi.

Dès 1924¹, la population locale réclame une nouvelle gare digne d'une ville qui se développe à pas de géant depuis sa création en 1911. Pour le CN, cette époque en est une de consolidation et de restructuration, et les investissements de ce type ne sont pas à l'ordre du jour.

La Crise plonge le pays dans une période de dépression économique sans précédent. Deux secteurs sont particulièrement touchés, celui de l'agriculture, qui affecte principalement les Prairies, et celui des pâtes et papier, dont le Québec dépend. La situation est difficile pour les compagnies ferroviaires, car les profits, qui reposent principalement sur le transport des marchandises, reflètent la situation économique du pays.

Le nouveau ministre des Chemins de fer, le Dr R. J. Manion, manifeste tout de même en 1931 «l'espoir insensé de rendre le CN indépendant de toute aide gouvernementale d'ici cinq ans»². Pour cela, il faut resserrer les cordons de la bourse. Il vient d'ailleurs de rejeter une requête des Latuquois qui demandent des subsides pour construire une ligne de chemin de fer entre celle du Transcontinental et celle du Lac-Saint-Jean, près de Van Bruyssels (figure 5). Selon les élus municipaux de La Tuque:

[...] telle construction aurait pour effet immédiat de procurer du travail aux chômeurs de cette région, et d'amoindrir ainsi la crise du chômage auquel veut venir en aide le gouvernement fédéral, tel que prévu par la loi qu'il a adopté il y a quelques jours³.

On fait allusion ici aux programmes fédéraux mis sur pied pour aider les secteurs de l'économie en difficulté, dont les chemins de fer, le blé et le charbon. Entre 1930 et 1937, les subventions allouées aux provinces couvrent 46% du coût des projets. La part est plus élevée dans l'ouest; au Québec, elle n'atteint que 29% des frais encourus. Une bonne partie de la facture incombe également aux provinces et aux municipalités. Mais toutes ces mesures entraînent les gouvernements à s'endetter et à créer de nouveaux impôts⁴.

Au cours de cette décennie agitée, et où le rôle de l'état est remis en question, la nationalisation de l'électricité alimente plus d'une discussion. La commission d'enquête créée par Taschereau, en 1934, recommande l'établissement d'une forme de contrôle de l'état pour protéger les intérêts des consommateurs. On met alors sur pied la Commission de l'électricité, qui deviendra la Régie provinciale de l'électricité, avec pour mission de réglementer les tarifs et la distribution d'électricité⁵.

Un an plus tard, Maurice Duplessis prend le pouvoir. Le développement de la Haute-Mauricie intéresse particulièrement ce Trifluvien. Malgré de grands discours sur l'élimination du «trust de l'électricité», la Régie provinciale de l'électricité donne le feu vert au projet de la Saint Maurice Power Corporation. Cette filiale de la Shawinigan Water and Power et de la Brown Corporation entend construire une centrale hydro-électrique de 1 600 000 c.v. sur les chutes de la rivière Saint-Maurice, à La Tuque⁶. L'investissement de quinze millions de dollars permet l'embauche de plus de mille hommes, contribuant d'autant à diminuer le chômage. La Brown Corporation investit à son tour six millions de dollars dans ses usines, afin de doubler sa production dès que l'énergie électrique de la nouvelle centrale sera disponible.

C'est le moment idéal pour les Latuquois de revenir à la charge avec le projet d'une nouvelle gare. En juin 1938, le gouvernement fédéral accède finalement à la demande des élus municipaux et leur permet d'utiliser les subsides votés par le parlement d'Ottawa pour les travaux d'infrastructure⁷. La gare marque la fin d'une décennie difficile et symbolise la période de prospérité économique qui coïncide, pour La Tuque, avec le début de la guerre.

Histoire de la collectivité

L'histoire de la ville de La Tuque est intimement reliée à celle de la Brown Corporation. Trois facteurs importants ont provoqué la naissance de cette ville: la présence des chutes, les ressources forestière de l'arrière-pays et l'arrivée du chemin de fer. La nécessité de remplacer la vieille gare par une nouvelle, trente ans seulement après sa construction, reflète bien l'importance du chemin de fer dans la vie socio-économique de ce que Duplessis appelait «la petite dernière de la famille mauricienne»⁸.

La Brown Corporation, incorporée en 1904 sous le nom de Quebec and St. Maurice Industrial Company, a littéralement créé La Tuque. Avant l'arrivée des frères Brown, ces américains spécialisés dans le commerce du bois à Berlin Falls, au New Hampshire, cette région de la Haute-Mauricie était demeurée en marge de la civilisation.

En 1907, les Brown se portent acquéreurs des limites de bois octroyées à la Compagnie ferroviaire Québec et Lac-Saint-Jean, ainsi que des pouvoirs hydrauliques des chutes de La Tuque. Mais pour acheminer leur production vers leurs usines du New Hampshire, ils ont besoin du chemin de fer. Le parachèvement du tronçon ferroviaire La Tuque-Linton, par la Compagnie ferroviaire Québec et Lac-Saint-Jean, vient résoudre ce problème crucial⁹. La gare de la rue Tessier date de cette époque (figure 7). La construction de l'usine débute en octobre 1909. Cette dernière, qui entre en fonction l'année suivante, produit 18 tonnes de pâte Kraft non blanchie par jour¹⁰. Pour rentabiliser la voie ferrée, les Brown se sont engagés à alimenter le trafic ferroviaire de 4000 chars de fret par année, pendant huit ans¹¹.

Parmi les milliers d'étrangers venus travailler à la construction du Transcontinental, plusieurs décident, dès 1908, de s'installer à La Tuque¹². L'affluence d'ouvriers entraîne la construction d'un premier hôtel, le Château Saint-Maurice. L'année 1911 voit la fusion de La Tuque et de La Tuque Falls, secteur où sont situées les chutes, les usines et les gares de chemin de fer. On construit un hôtel de ville et une entente avec la Brown garantit l'approvisionnement en eau et en électricité de la localité. Durant cette décennie, la Brown procure du travail à plus de 1 200 ouvriers.

L'administration de la ville soulève bien des critiques. En novembre 1920, la population accepte, par voie de référendum, l'instauration d'une gérance municipale. Les villes de Grand-Mère et de Westmount, à l'instar de plusieurs villes américaines, ont déjà opté pour ce type d'administration. La Brown offre alors de défrayer le salaire du nouveau gérant, ce qui lui permet de garder un oeil sur les finances municipales¹³.

À la même époque, on fusionne les gares du CNoR (construite par la Compagnie ferroviaire Québec et Lac-Saint-Jean) et celle du NTR¹⁴. L'agrandissement de cette dernière, qui a lieu alors, répond à l'augmentation de l'achalandage. Les bûcherons et les colons établis dans les villages le long du NTR doivent venir à La Tuque pour tous les services essentiels. Cette population grandissante a un effet direct sur la clientèle des commerces de la ville et, par conséquent, sur celle du train. Ajoutons qu'en l'absence de routes, tout le transport des marchandises en provenance des grands centres se fait par chemin de fer.

L'ouverture officielle d'une route carrossable entre Saint-Tite et La Tuque a lieu en 1925. «Mais quelle route!», s'exclame alors Aldori Dupont, ancien greffier municipal:

«De deux voitures qui s'y rencontraient, une au moins allait s'immobiliser dans une ornière ou au milieu d'une côte croche qui suspendait l'haleine et l'âme des voyageurs au-dessus du tumultueux Saint-Maurice, toujours prêt à engloutir dans ses flots sombres la témérité de quelque chaire (sic) humaine»¹⁵ .

L'effondrement du marché boursier de 1929 affecte la compagnie papetière sur laquelle repose toute l'économie de la ville. En 1932, elle a réduit sa capacité de production à 65%. Mais cette baisse d'activité est de courte durée et deux ans plus tard l'usine fonctionne de nouveau à 96%¹⁶.

En 1937, on entreprend la construction du barrage hydro-électrique sur les chutes de La Tuque. La Brown Corporation investit alors dans ses usines car elle envisage doubler la capacité de production de son moulin, une fois le nouveau barrage terminé – celle-ci passera de 300 à 600 tonnes par jour. C'est dans un tel contexte que le gouvernement fédéral accède finalement à la demande des élus municipaux de construire la nouvelle gare. L'essor économique que connaît alors La Tuque justifie maintenant une dépense qui auparavant semblait superflue.

La guerre éclate en 1939. L'Aluminium Company of Canada, qui cherche un site pour son usine de guerre, arrête son choix sur La Tuque qui dispose d'une importante source d'énergie hydro-électrique. La construction de l'usine débute en janvier 1942 et permet d'engager 1 500 ouvriers; en novembre de la même année, l'usine débute sa production de lingots d'aluminium ne conservant que 600 employés¹⁷. La fin de la guerre entraîne sa fermeture, 400 personnes se retrouvent à la rue. Les chômeurs forment alors un comité industriel pour attirer les investisseurs. L'existence des compagnies qui répondent alors à l'appel sera toutefois de courte durée: la St-Maurice Furniture fermera en 1960, la Cosmo Underwear Company en 1961 et la St-Maurice Knitting Mills en 1967.

Après la guerre, la population de La Tuque s'est stabilisée à 8 500 habitants. Ville industrielle et commerciale d'importance, La Tuque est dotée d'une infrastructure d'accueil qui permet la tenue de nombreux congrès. Les visiteurs ont le choix entre huit hôtels, dont plusieurs sont situés près de la gare (figure 8). Le principal donneur d'ouvrage demeure la Brown Corporation avec ses 972 employés¹⁸. Ceci sans compter les 3 500 bûcherons qui se rendent chaque année dans les concessions forestières de la compagnie, situées en Haute-Mauricie, pour y faire la coupe du bois (figure 9). Le train est le moyen de transport privilégié.

L'année 1954 est mémorable pour les Latuquois. D'abord, la Brown Corporation vend ses actifs à la Compagnie internationale de papier (C.I.P.) qui injecte 20 millions de dollars à la modernisation des usines. La production de pâte Kraft passe de 600 à 960 tonnes par jours¹⁹. Le deuxième événement, et non le moindre, est l'inauguration par Maurice Duplessis lui-même de la route reliant La Tuque au Lac-Saint-Jean. La baisse de popularité du fret ferroviaire qui en découle amènera l'abandon de l'entrepôt des marchandises quelques années plus tard.

De nos jours, la prospérité économique de La Tuque repose toujours sur une seule industrie, celle des pâtes et papier. Mais la gare n'est plus aussi fréquentée qu'avant, depuis que Monsieur tout le monde possède sa propre automobile. Le chemin de fer demeure toutefois le meilleur moyen de transport pour rejoindre les villages situés le long de l'ancien NTR car, à partir de La Tuque, la route se dirige vers le Lac-Saint-Jean (figure 5). Chaque année, quantité d'amateurs de chasse et de pêche se rendent en train dans les pourvoiries de la Haute-Mauricie et de l'Abitibi. Ils arrivent généralement à La Tuque en automobile et poursuivent leur voyage en avion ou en train.

ARCHITECTURE

Conception architecturale/qualité esthétique

La décision de réutiliser une section de l'ancienne gare comme hangar à marchandises a certainement joué un rôle déterminant dans le choix d'un modèle en continuité, plutôt qu'en rupture, avec la tradition ferroviaire. Bien assise sur ses fondations de béton, la gare du CN de La Tuque est coiffée d'une toiture à croupes. Elle serait assez semblable à l'ancienne, si ce n'était du revêtement extérieur en stucco et du mur pignon orné de faux-colombages qui orne la façade principale (figure 10). Cet élément domine toute la composition et, par son style néo-tudor, fait une révérence à la communauté anglophone de l'endroit. La gare semble toutefois résister au vent de modernisme qui souffle sur la ville, avec la construction de la centrale hydro-électrique qui affiche une architecture Art déco (figure 11).

Les dessins de la gare du CN ont été préparés par le département d'ingénierie de Toronto. Ils sont datés du 30 juillet 1938 et signés par l'ingénieur en chef D. Ewing. Les feuilles 1 à 5 montrent plan d'implantation, plans, élévations, coupes et divers détails de construction. Les feuilles 6 et 7 traitent du hangar à marchandises, démolé dans les années soixante.

À l'origine, la première gare du NTR mesurait 26' x 62' (figure 12). Ce modeste bâtiment d'un étage possédait plusieurs éléments classiques tels que l'imposante toiture à croupes, la répartition relativement symétrique des ouvertures et la saillie vitrée sur trois faces. En jouant sur le sens du revêtement extérieur – à l'horizontale dans le haut des murs et à la verticale dans la partie basse – on avait obtenu un effet décoratif à peu de frais. Son plan était clair et fonctionnel. Deux entrées donnaient accès aux salles d'attente – une commune et une réservée aux femmes – réparties de part et d'autre du bureau. Le guichet était situé dans le passage séparant ce dernier du bloc sanitaire. La salle des bagages, pourvue de deux portes-doubles, se trouvait à l'extrémité sud du bâtiment.

En 1920, on rallonge la gare de 40 pieds, en prenant soin de respecter la forme et le style de l'existant. La partie neuve loge désormais la salle des bagages, ainsi que l'«express room» qui intègre un petit local chauffé. Ceci permet d'agrandir la salle d'attente commune, et on installe des bancs de bois pour plus de commodité.

La gare du CN, construite en 1938 (figure 13), mesure 27'x 72' et s'inspire fortement de la vieille gare du NTR. Malgré son revêtement en stucco, malgré son mur pignon néo-tudor et malgré des dimensions plus généreuses, le même esprit régit les deux compositions. Le plan au sol est également en continuité, même si on note certaines différences dans la dimension des pièces et un second décroché à l'arrière. On retrouve les deux entrées donnant sur les quais, les salles d'attente situées de part et d'autre du bureau central, le guichet donnant sur le passage, et le bloc sanitaire qui intègre l'escalier menant au sous-sol. Un fumoir remplace la salle des bagages qui était, jusque dans les années soixante, située dans le hangar à marchandises.

Le design de 1938 dégage une impression de solidité qui est due à la fondation laissée apparente jusqu'au seuil des fenêtres. Pour créer un décroché faisant pendant à celui du bureau, on a placé le bloc sanitaire à l'extérieur du plan rectangulaire. Toutefois, au lieu d'interrompre la toiture comme à l'avant, sa pente est simplement prolongée; notons que la lucarne en chien-assis n'éclaire que l'entre-toit. Un souci de symétrie domine la composition, plus évident si on fait abstraction de la partie correspondant au fumoir. Le stucco de couleur claire contraste agréablement avec la partie inférieure des murs et avec les éléments décoratifs du mur pignon.

Le hangar à marchandises, attenant à la gare proprement dite, avait été créé à partir de la vieille gare qu'on avait amputée du décroché avant et de la rallonge de 1920 (figure 14). Cette partie d'origine avait été réinstallée sur une nouvelle fondation de béton, située sept pieds vers l'arrière par rapport au site d'origine. On avait alors pris soin de conserver les anciennes portes et fenêtres de bois, ainsi que le revêtement de toiture en bardeaux d'asphalte vert. Les vieux murs avaient été recouverts de stucco afin de s'harmoniser avec la nouvelle gare.

La seule intervention d'importance qui a affecté l'enveloppe extérieure de la gare a eu lieu en 1964, alors qu'on relocalisait la salle des bagages dans l'ancien fumoir. La porte-double située face aux voies ferrées date de cette époque (figures 1 et 15).

Plusieurs gares ont été construites suivant un modèle de base similaire à celui de La Tuque qui, comme nous l'avons démontré, reprend l'essence de l'ancienne gare du NTR. Il est intéressant

de comparer la gare de La Tuque avec deux gares construites par le CN dans les années trente: celle d'Hébertville, Québec (1930) (figure 16), et celle de Casselman, Ontario (1938) (figure 17)²⁰. Comparons d'abord ces deux dernières. Leurs principales différences résident dans un plan inversé et dans le choix d'un revêtement extérieur dissemblable: la brique à Hébertville et le bois à Casselman.

Quant à la gare de La Tuque, si ce n'était de l'absence de consoles, du traitement des murs extérieurs et du mur pignon de la façade, qui en fait un bâtiment plus «stylé», elle serait quasi identique à celle de Casselman – surtout depuis l'intégration de la salle des bagages. Bien entendu, on peut noter des variations dans les dimensions hors-tout, dans la grandeur des pièces et dans leur distribution par rapport au bureau central. Mais les traits essentiels du modèle sont conservés.

La gare de La Tuque figure donc parmi les dernières variations d'un même thème, fort probablement une des dernières. Par l'équilibre de sa composition, la clarté de son plan et la particularité de son ornementation, elle représente un des plus intéressants cas d'adaptation d'un modèle classique, non seulement aux conditions du programme, mais également à un contexte urbain particulier.

Qualité sur le plan fonctionnel/technique

La séparation des activités reliées à l'accueil des passagers des fonctions d'entreposage a permis d'élaborer un plan excessivement bien articulé et très fonctionnel. Les modifications apportées ultérieurement à la gare ont altéré l'organisation spatiale de 1938. Toutefois, comme on a eu soin d'insérer les nouvelles fonctions dans les espaces disponibles, presque toutes les cloisons d'origine ont été préservées. Côté construction, les nombreux détails spécifiés sur les plans indiquent le souci qu'avait le CN d'offrir un bâtiment de qualité. Le bon état de conservation de la gare en fait foi.

Des 2 000 pieds carrés de plancher que comprenait la nouvelle gare, les trois-quarts étaient alloués aux salles d'attente, incluant le fumoir. La création d'un passage entre la salle commune et celle des femmes avait amélioré la qualité de l'espace qu'accentuait la hauteur des plafonds à 12 pieds; un seul guichet était également suffisant. Le fumoir, un local assez inusité, servait fréquemment de dortoir pour les passagers qui prenaient le train de nuit²¹. Comme dans toute bonne construction, on avait installé la fournaise au sous-sol. Creusé sous une partie du bâtiment seulement, on y retrouvait également le caveau à charbon et un grand espace de rangement.

Le hangar à marchandises, qui faisait partie intégrante du concept, avait une superficie de 1 625 pieds carrés (figure 14). Il comprenait un bureau de réception, une vaste pièce servant à

entreposer les marchandises plus lourdes ainsi que deux petits locaux de services. La salle des bagages était située à l'extrémité près de la gare; elle possédait ses propres portes-doubles pour faciliter la manutention. L'«express», comme on appelait ce bâtiment à l'époque, comprenait également un bureau de télégraphie commerciale pourvu d'une entrée séparée.

Vers 1964, l'abandon de ce bâtiment impose une réorganisation des espaces au sein de la gare (figure 15). Le service de télécommunication coupe la salle d'attente des femmes de moitié; le fumoir disparaît au profit de la salle des bagages et du bureau de l'officier de police du CN. Ce dernier veillait à l'ordre et à la sécurité de l'endroit car, comme le raconte un ancien chef de gare, «Ça brassait dur dans la gare à cette époque et il y avait souvent des bagarres à cause de la boisson. Une fois, j'ai même entendu un coup de feu!»²².

Lorsque VIA Rail investit ses locaux, vers 1986, on remanie de nouveau le plan (figure 18). Comme il faut créer deux secteurs indépendants, on condamne le passage séparant les deux salles d'attente, éliminant par le fait même le guichet. Une nouvelle billetterie fait son apparition (figure 19) et le bloc sanitaire est révisé en fonction des nouveaux besoins.

La qualité de cette construction, qui combine béton (fondations et planchers) et bois (charpente et toiture), se reflète dans le bon état des lieux après cinquante ans d'existence. D'après la coupe de 1938 (figure 20), le plancher de la gare serait formé d'une dalle de béton coulée en continuité avec la fondation; les tuiles «heavy duty», collées directement sur la surface, pourraient être d'époque (figure 21). Pour assurer une meilleure isolation des murs extérieurs, on aurait, si l'on se fie au même dessin, rempli les espaces entre les poteaux (2"x 6") d'un mélange de copeaux d'épinette noyés dans de la chaux. La même technique aurait été utilisée pour le plafond. Ce n'était sûrement pas les copeaux de bois qui faisaient défaut à La Tuque!

Trois feuilles de détails sont là pour témoigner du souci des ingénieurs du CN de ne rien laisser au hasard. On y montre, entre autres, l'ingénieux détail des grilles installées au faite des croupes et à l'intérieur du motif néo-tudor (figure 22). Étant donné que le bâtiment était chauffé et très bien isolé, il était important que l'entre-toit soit convenablement ventilé.

Quelques cloisons récentes détonnent dans cet intérieur des années quarante (figure 23); elles ont toutefois l'avantage d'être faciles à enlever. Les portes et fenêtres de bois, les bancs, le bureau de l'agent intégré (figure 24), ainsi que la plupart des matériaux de finition anciens ont heureusement été préservés. La division tripartite créée par la cimaise et l'appui-chaise est encore visible sur les murs de la salle d'attente (figure 21).

ENVIRONNEMENT

Lien de la gare avec d'autres structures

Le hangar à marchandises, attenant à la gare, n'existe plus. Il en est de même du «freight shed» qui servait à entreposer les gros objets arrivant par train des grands centres, tels que frigidaires, poêles, matériaux de construction, etc. La gare et son sémaphore demeurent donc les seuls éléments pouvant rappeler aux Latuquois les heures de gloire du chemin de fer.

L'entrepôt situé près de la rue Saint-François – le «freight shed» – faisait face à quelques voies de triage (figure 25). Ce long bâtiment rectangulaire de plus de 7 000 pieds carrés comprenait une petite section administrative ainsi qu'un immense espace ouvert servant à entreposer les grosses marchandises. La fournaise était située au sous-sol et, comme le suggère l'escalier indiqué sur le plan, il y aurait eu un second étage au-dessus des bureaux²³.

Contrairement à plusieurs gares urbaines, aucun aménagement paysager n'avait été prévu à La Tuque. On avait seulement construit de longs quais d'embarquement en asphalte – ils sont d'ailleurs toujours là. À l'époque, les automobiles stationnaient tout près de la gare; c'est encore le cas aujourd'hui, sauf que maintenant tout le site est asphalté (figure 26). Le sémaphore, situé en face de la gare, possède toujours son mécanisme qui permettait de l'actionner depuis le bureau du chef de gare (figure 24).

La grille de rues, qui prévalait lors de la construction de la gare, a été préservée quasi intégralement. Située en face d'un parc municipal et d'un ensemble d'équipement socio-culturel, la gare de La Tuque jouit d'une excellente visibilité. Si l'ancien hôtel Royal a disparu pour faire place à un supermarché IGA, l'hôtel Saint-Louis est encore là pour accueillir les voyageurs.

Depuis sa fondation, en 1911, La Tuque a connu une expansion urbaine importante. Dans les années cinquante, la ville avait depuis longtemps débordé de l'autre côté de la voie ferrée qui traversait son territoire selon un axe nord-sud (figure 6). Cette tendance s'est accentuée dans les décennies suivantes avec, comme conséquence, que le chemin de fer du CN passe maintenant en plein centre de l'agglomération (figure 27).

Lien avec la collectivité

Certains facteurs peuvent expliquer le peu d'intérêt de la communauté de La Tuque pour tout ce qui concerne la conservation de son patrimoine bâti, incluant celle de la gare.

En premier lieu, la gare est relativement jeune et elle n'a jamais été menacée de démolition. Pour l'instant, il n'y a pas de véritable société historique à La Tuque. Le Mouvement socio-

culturel de La Tuque, comme son nom l'indique, s'occupe surtout d'activités reliées aux manifestations culturelles d'aujourd'hui²⁴.

Second facteur, La Tuque est une ville relativement nouvelle et la majorité de sa population est peu enracinée. Elle est composée de travailleurs qui s'installent pour des périodes dont la longueur varie suivant les emplois disponibles. Pour plusieurs d'entre-eux, la ville est un lieu de travail d'où on s'évade quand la fin de semaine arrive. Il est donc très difficile, dans un tel état d'esprit, de développer un sentiment d'appartenance.

La municipalité n'a, quant à elle, aucune intention définie par rapport à la gare²⁵. La conservation du patrimoine local ne fait pas partie, du moins pour l'instant, de ses priorités. Même si le quartier ancien situé près de la Brown Corporation est menacé par les visées expansionnistes des Produits forestiers Canadien Pacifique (anciennement la Brown), elle n'a pas encore adopté de mesures spéciales visant à protéger ce patrimoine. La maison d'enfance de Félix Leclerc a été démolie il y a quelque temps. Il se pourrait que ce soit bientôt le tour du Brown Community Club, construit en 1922 et connu sous le nom de bâtiment des Chevaliers de Colomb. Ce dernier est un des deux seuls bâtiments d'intérêt patrimonial de La Tuque définis par le schéma d'aménagement de la M.R.C. du Haut-Saint-Maurice. L'église Saint-Zéphirin, qui date de 1930, est l'autre édifice reconnu d'intérêt patrimonial par la communauté²⁶.

Notes

- 1 A. Aldori Dupont, Histoire de la ville de La Tuque (La Tuque, s.é., 1962), p. 125.
- 2 Donald MacKay, L'histoire du CN (Montréal, Éditions de l'homme, 1992), p. 129.
- 3 Ottawa, Archives nationales du Canada [ANC] RG 43, vol. 271, dossier no 2795, lettre du secrétaire-trésorier au ministre des Chemins de fer, datée du 25 septembre 1930.
- 4 Paul-André Linteau et al., Histoire du Québec contemporain. Le Québec depuis 1930 (Montréal, Boréal, 1986), p. 42-43.
- 5 Ibid., p. 49.
- 6 Robert Rumilly, Maurice Duplessis et son temps, tome I (1890-1944) (Montréal, Fides, 1978), p. 452.
- 7 «Une nouvelle gare», Le Nouvelliste, 7 juin 1938, p. 3.

- 8 Lucien Filion, Histoire de La Tuque à travers ses maires (1911-1970) (Trois-Rivières, Éditions du bien public, 1977), p. 131.
- 9 Le tronçon Linton-La Tuque aurait également servi à transporter les hommes et les matériaux nécessaires à la construction du NTR et de la Brown. Études Économiques. Thèses présentées à la «Licence en Sciences commerciales» en mai 1933, vol. III, Publications de l'École des Hautes Études Commerciales de Montréal (Montréal, Beauchemin, 1933), p. 19.
- 10 Cinémanima, Vie d'quartier et compagnies: La Tuque - Grand'Mère - Shawinigan (étude réalisée pour le ministère des Affaires Culturelles, Direction régionale de la Mauricie/Bois-Francs, janvier 1986), p. 40.
- 11 Albert Plouffe, «La Tuque, ville qui jaillit de la forêt», Le Nouvelliste, juillet 1935, p. 12. L'auteur nous informe également que cette voie, terminée en 1907, n'allait servir que quelques années. Au début de la guerre, en 1915, on allait arracher une partie des rails pour les envoyer en Angleterre; l'autre partie était conservée comme ligne privée pour se rendre au lac Wayamagamack.
- 12 Ibid., p. 16.
- 13 Lucien Filion, op. cit., p. 31-33.
- 14 Mouvement socio-culturel de La Tuque, Dis grand-papa. Revue historique - ville de La Tuque 1911-1986 (La Tuque, l'Écho de La Tuque, 1986), p. 35. La vieille gare du CNoR sera démolie par la suite.
- 15 A. Aldori Dupont, op. cit., p. 138.
- 16 Louise-André Gervais, «Histoire de la ville de La Tuque», Images de la Mauricie, vol. 9, juin 1985, p. 42, cité dans Cinémanima, op. cit., p. 42.
- 17 Lucien Filion, op. cit., p. 74-75.
- 18 Renseignements statistiques de La Tuque, source non identifiée, Archives du séminaire de Trois-Rivières, F3.
- 19 Cinémanima, op. cit., p. 46.
- 20 Cette dernière a été «désignée» gare patrimoniale en juin 1994.
- 21 Informations fournies par Monsieur Bélanger (chef de gare à La Tuque durant plusieurs années), lors d'une conversation téléphonique en août 1995.

- 22 Ibid.
- 23 Selon Monsieur Bélanger, ce bâtiment aurait été démoli il y a environ une quinzaine d'années. Nous n'avons pas de document iconographique pouvant nous indiquer son type de construction.
- 24 Nous n'avons pu consulter leurs archives, les activités du groupe étant suspendues durant l'été. Nous sommes redevables à M. Alain Michaud, de la bibliothèque municipale de La Tuque, d'avoir fait une recherche pour nous dans leurs archives.
- 25 Conversation avec M. Clément Sauriol, directeur général de la ville de La Tuque, rencontré sur place en juillet 1995.
- 26 «Schéma d'aménagement», M.R.C. du Haut-Saint-Maurice [La Tuque], 10 décembre 1986, p. 51 et 55.

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



1 Façade de la gare du Canadien National/VIA Rail de La Tuque, Québec, construite en 1938. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)



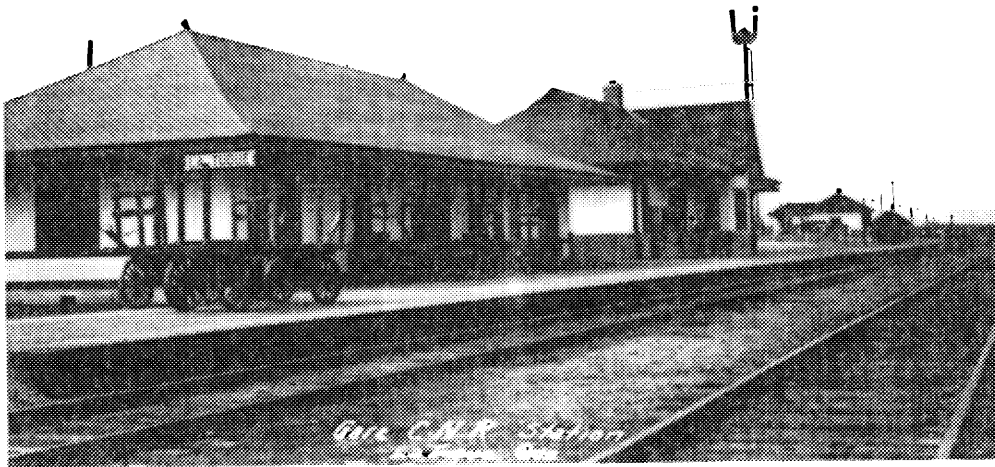
2 Élévation arrière de la gare du CN/VIA Rail de La Tuque, Québec. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



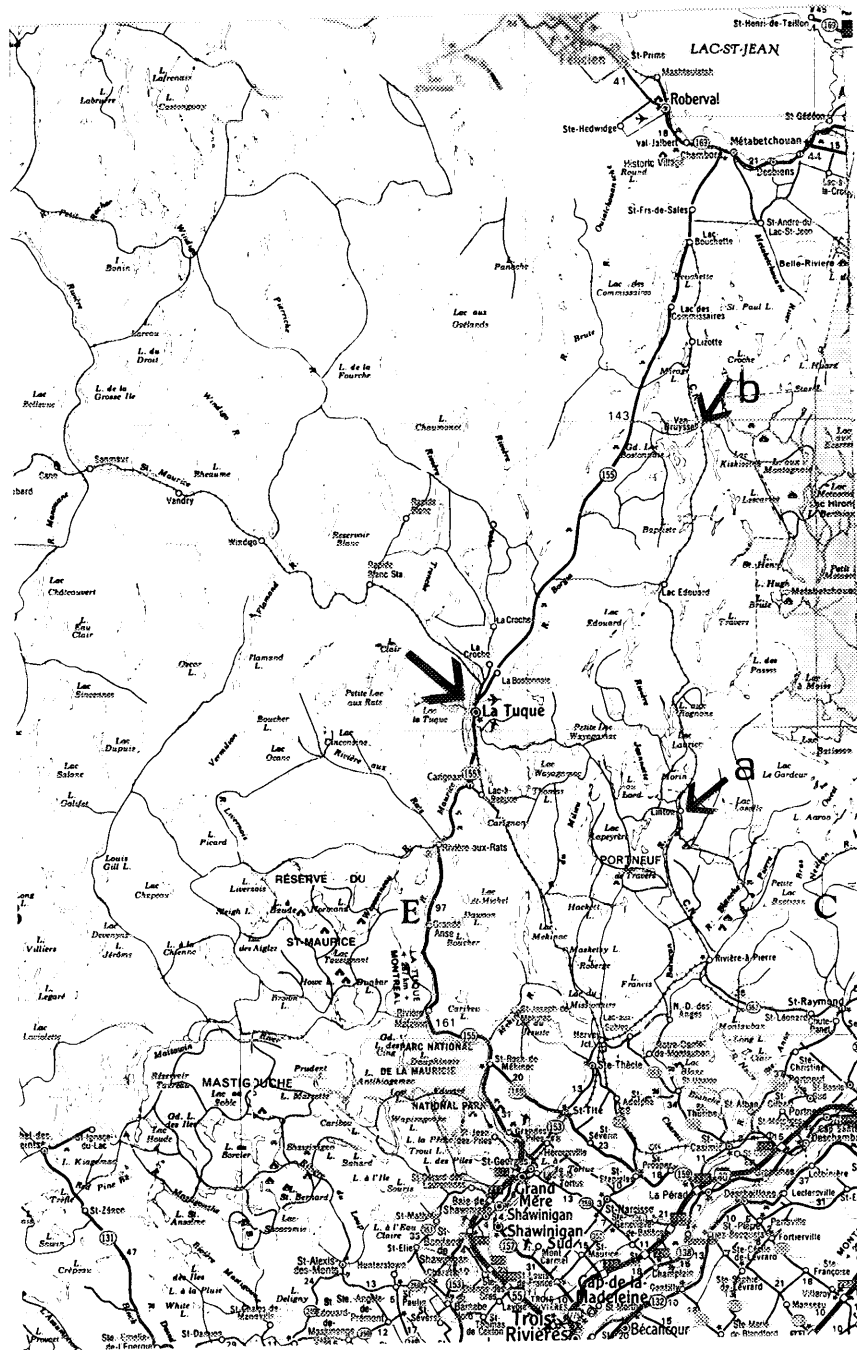
3 L'ancienne gare du National Transcontinental Railway, construite dans les années 1910 et agrandie vers 1920. (Archives du Mouvement socio-culturel de La Tuque.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



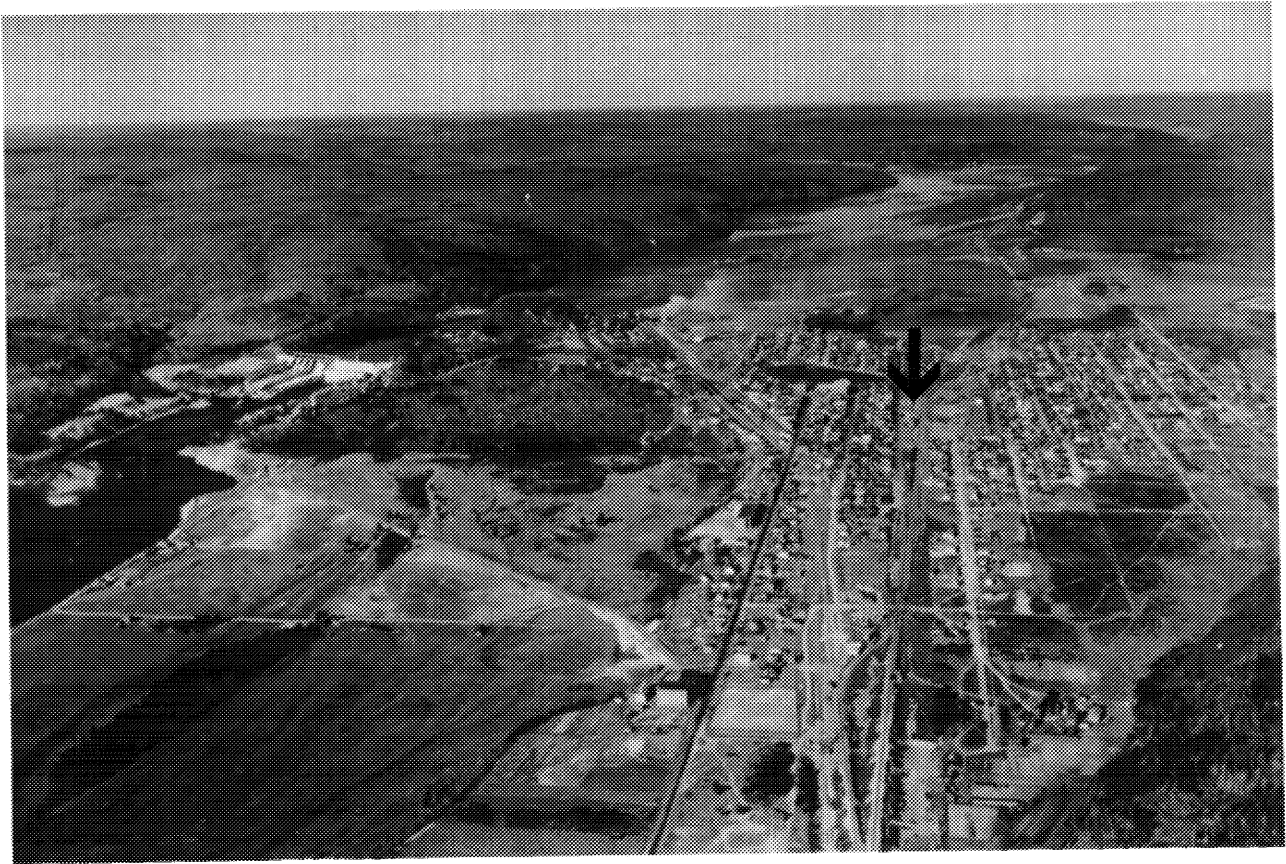
- 4 La nouvelle gare de La Tuque, construite en 1938 par le Canadien National. Le hangar à marchandises, situé sur la gauche de la photo, avait été créé à partir de la partie d'origine de l'ancienne gare du NTR. Il a été démoli après son abandon dans les années soixante. (Québec, Archives nationales du Québec, carte postale ancienne.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



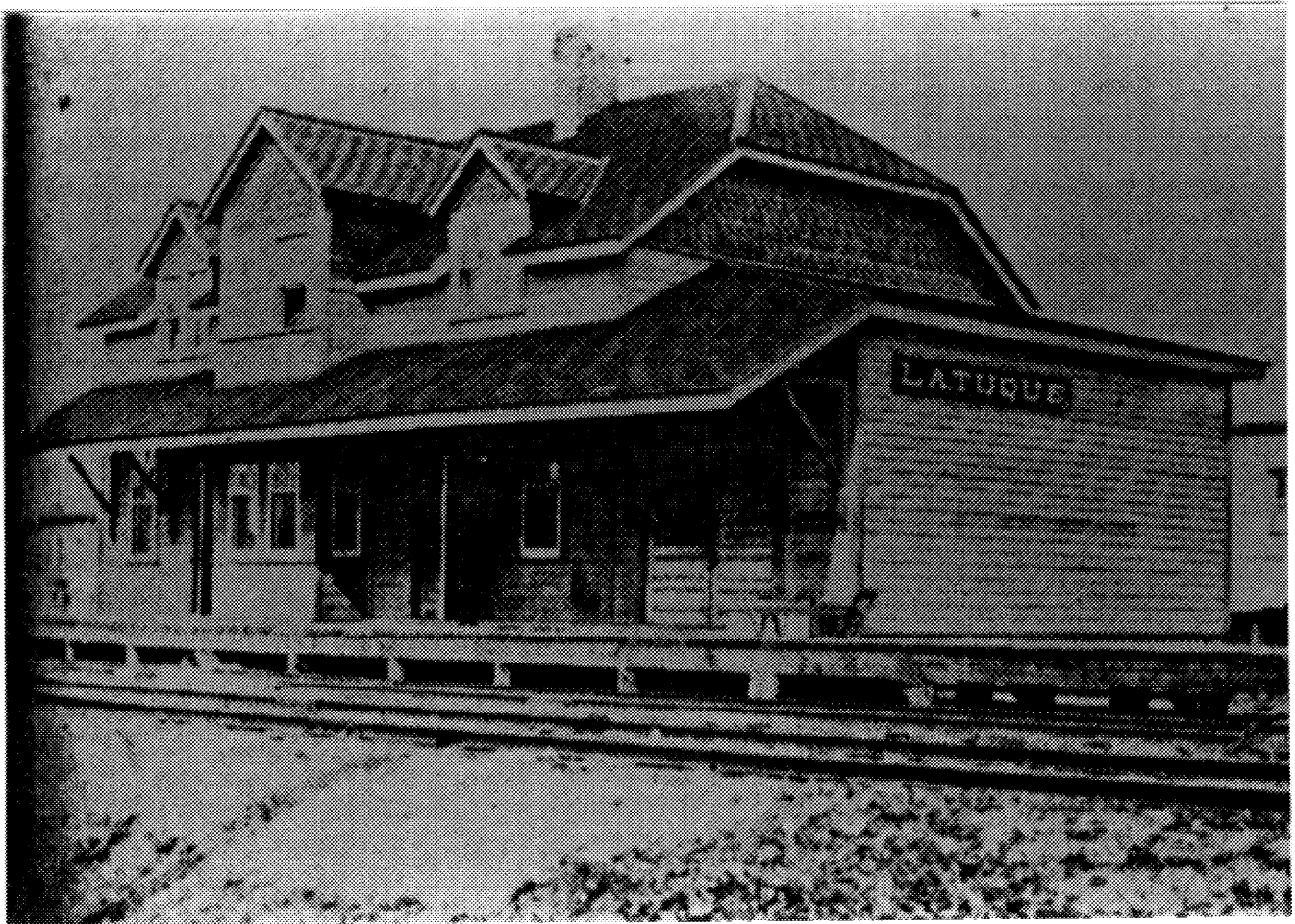
- 5 Localisation de La Tuque, à mi-chemin entre Trois-Rivières et le Lac-Saint-Jean. Entre 1907 et 1915, un tronçon ferroviaire reliait La Tuque à Linton (a), village situé sur le chemin de fer du Lac-Saint-Jean. Vers 1930, les Latuquois proposent de construire une ligne à partir de Van Bruyssel (b), afin de rejoindre le Lac-Saint-Jean sans passer par Hervey Jonction. (Philips' Atlas of Canada & the World [London, George Philip and Son Ltd, 1988].)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



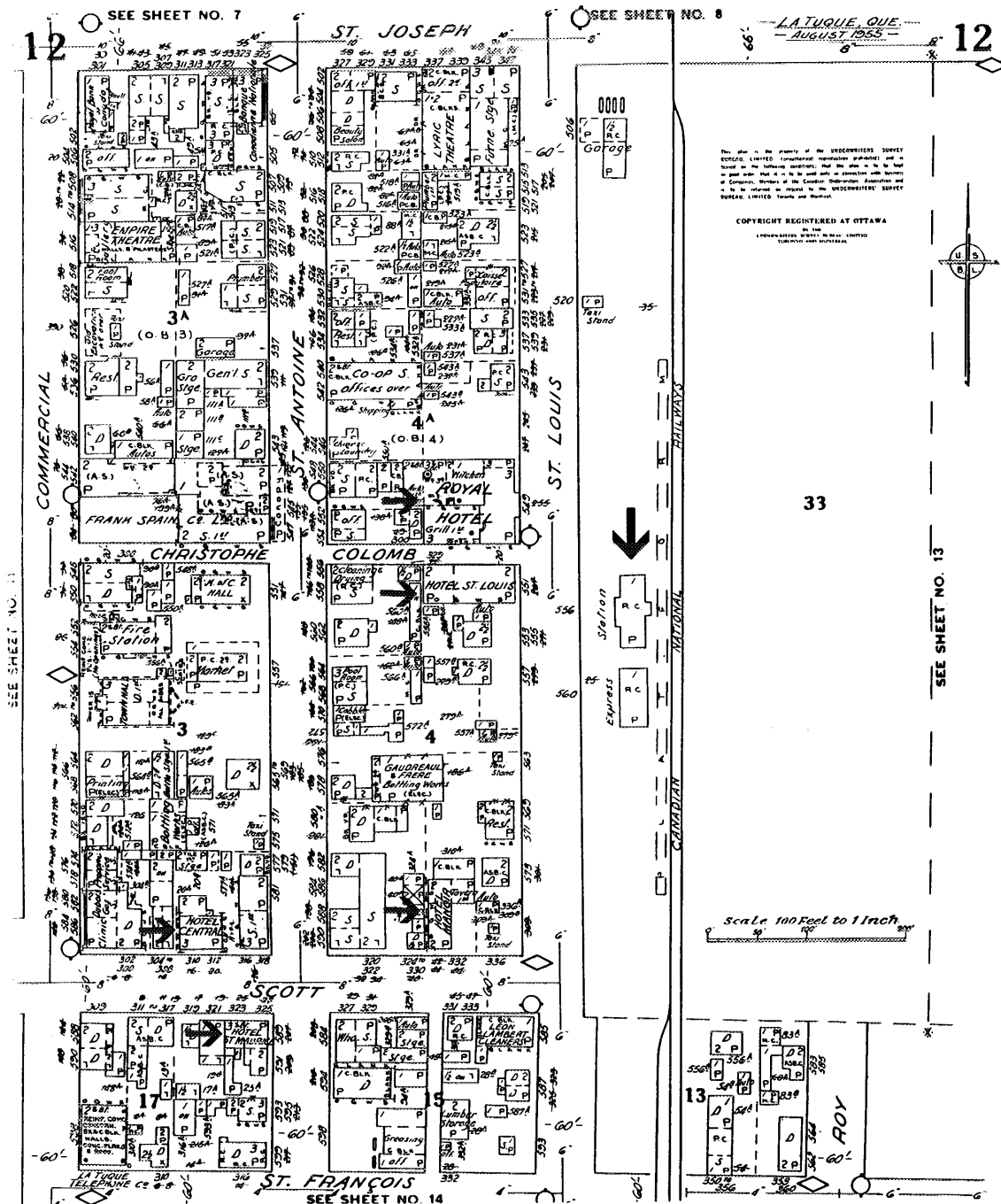
- 6 Photographie aérienne de La Tuque, en 1941, et localisation de la gare. Sur la gauche, on aperçoit la centrale hydro-électrique construite sur la rivière Saint-Maurice, mettant à profit les chutes. La Brown Corporation occupe le vaste terrain situé entre la petite montagne en forme de «tuque» et le lac Saint-Louis. (Canadian Pacific Airlines Ltd. photo no 03617 [Archives du Séminaire de Trois-Rivières].)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



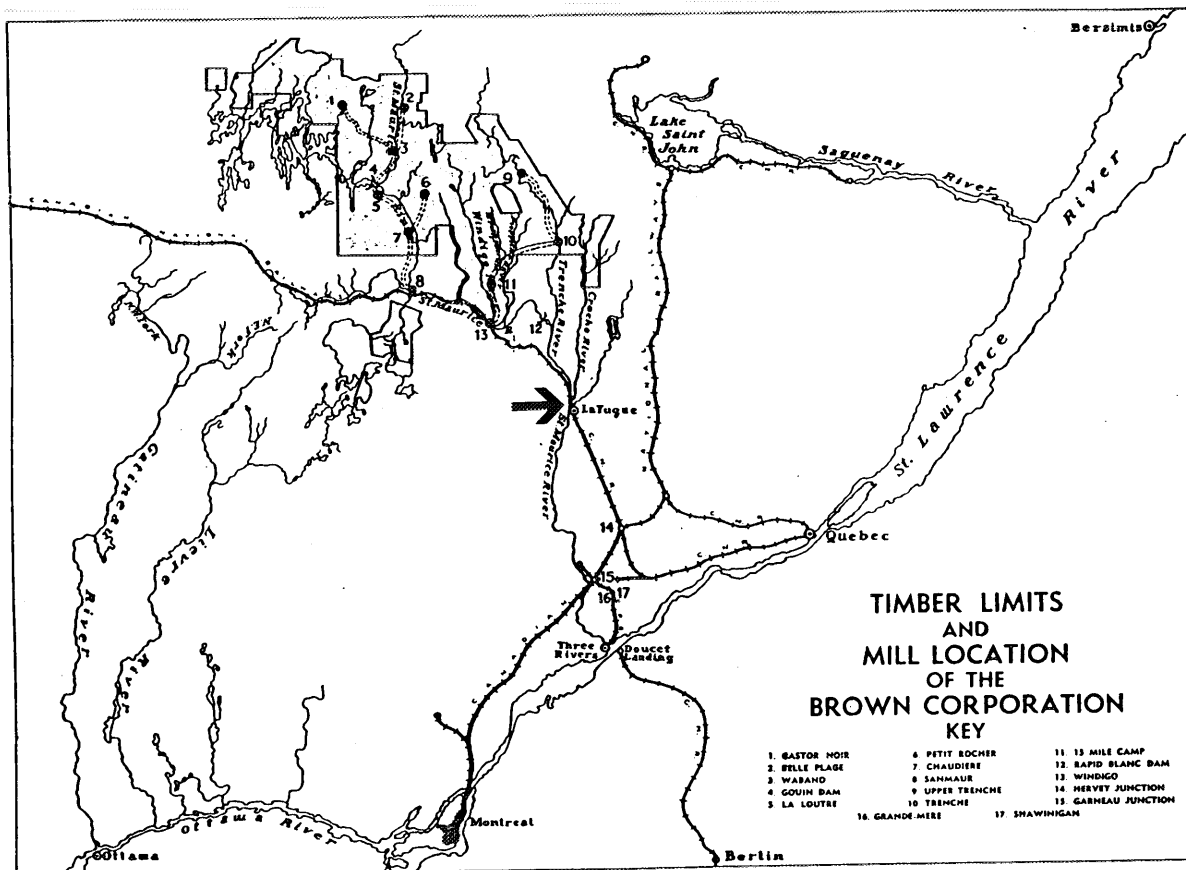
- 7 Gare du Canadian Northern Railway (CNoR), construite sur la rue Tessier vers 1907. Ce bâtiment a été démoli par la suite. (Archives du Mouvement socio-culturel de La Tuque.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



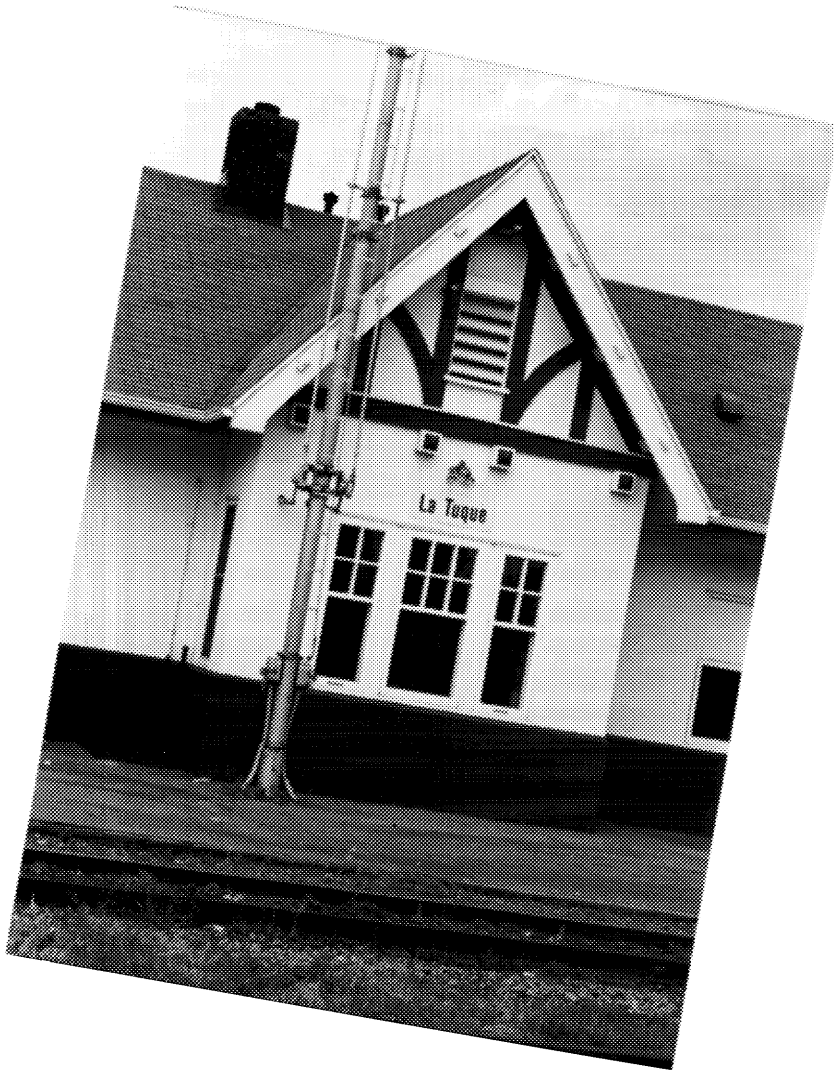
8 Détail d'un plan d'assurance-incendie de La Tuque datant d'août 1955. Les flèches horizontales indiquent les hôtels situés près de la gare à l'époque. (Toronto and Montreal, Underwriters' Survey Bureau Limited, 1955.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



- 9 Les concessions forestières de la Brown Corporation dans la Haute-Mauricie, vers 1947. (Pulp and Paper Magazine of Canada, février 1947 [Archives du mouvement socio-culturel de La Tuque], cité dans: «Centrale La Tuque. Évaluation patrimoniale de la centrale et analyse des impacts de la réfection et de la modernisation des installations, document annexe», par La Société Technique d'Aménagement Régional Inc. (SOTAR) [Hydro-Québec, Vice-Présidence Ingénierie, Service études environnementales, octobre 1994].))

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



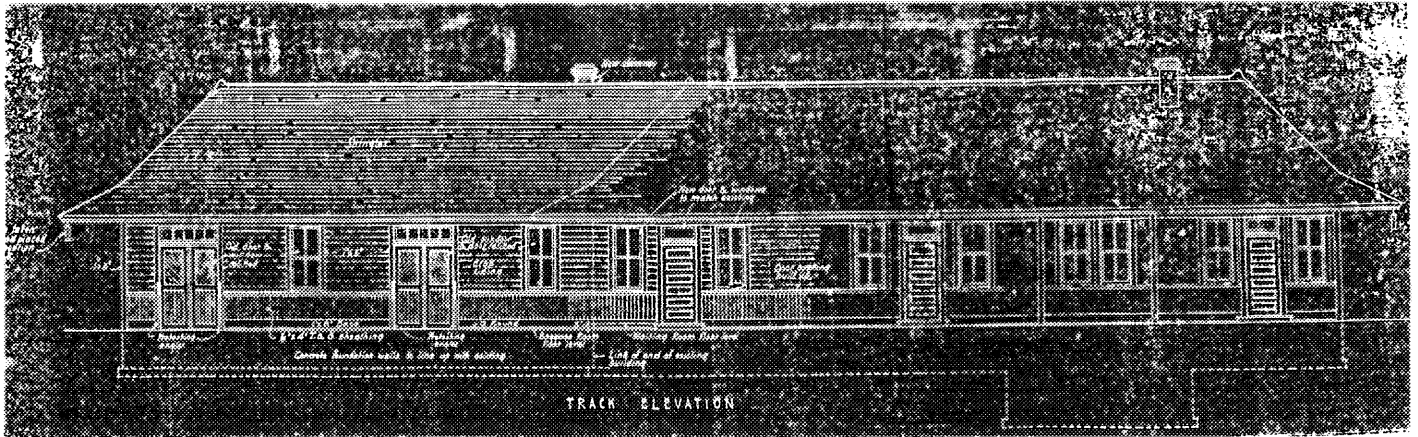
Détail de la façade qui affiche une ornementation néo-tudor.
(Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC

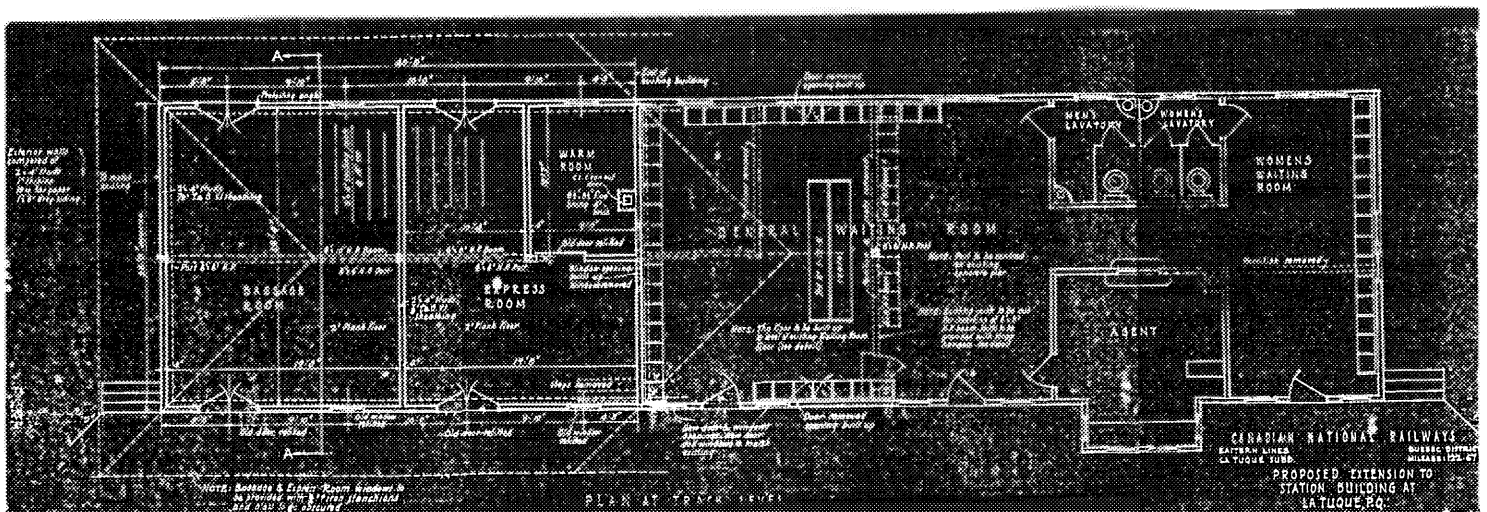


11 La centrale hydro-électrique de La Tuque d'inspiration Art déco. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC

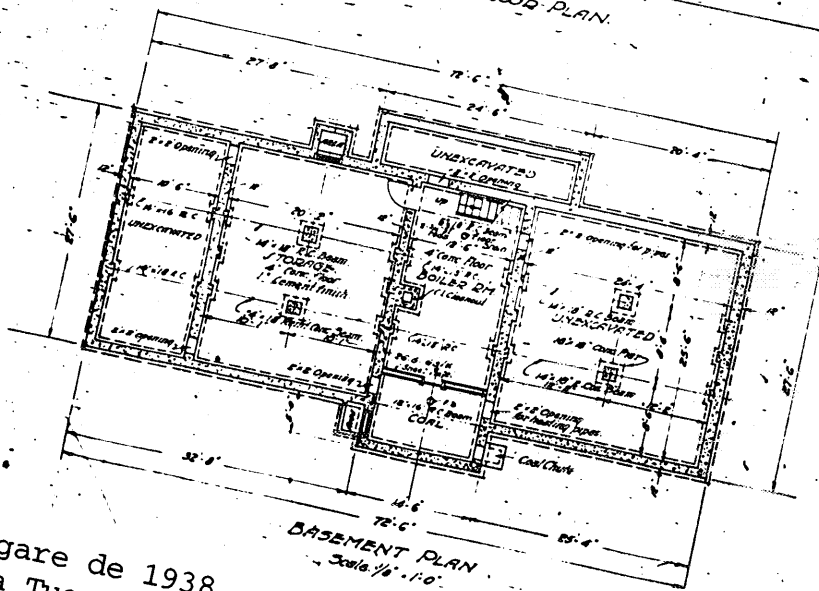
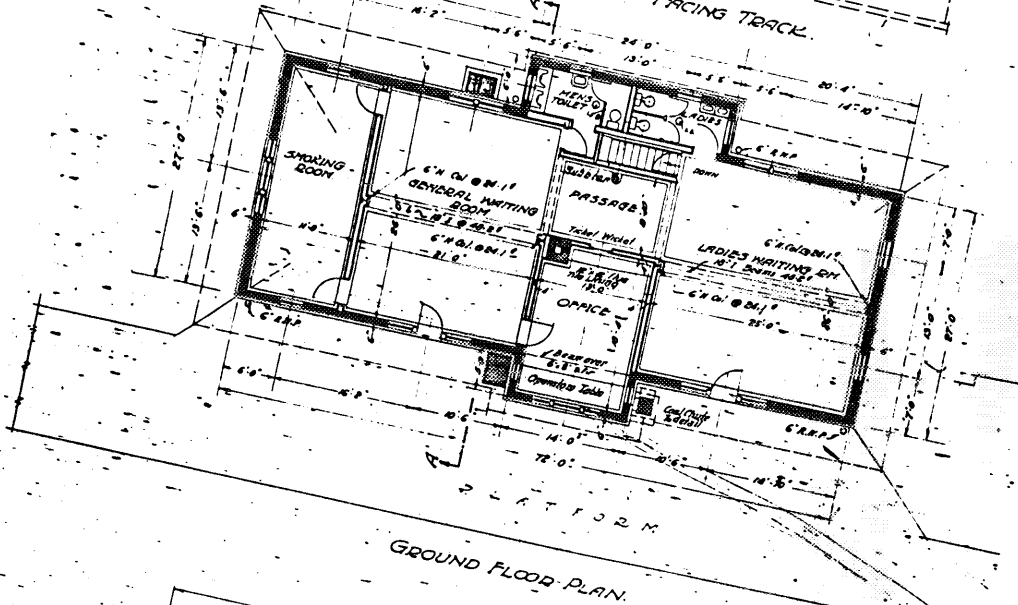


— PARTIE D'ORIGINE —



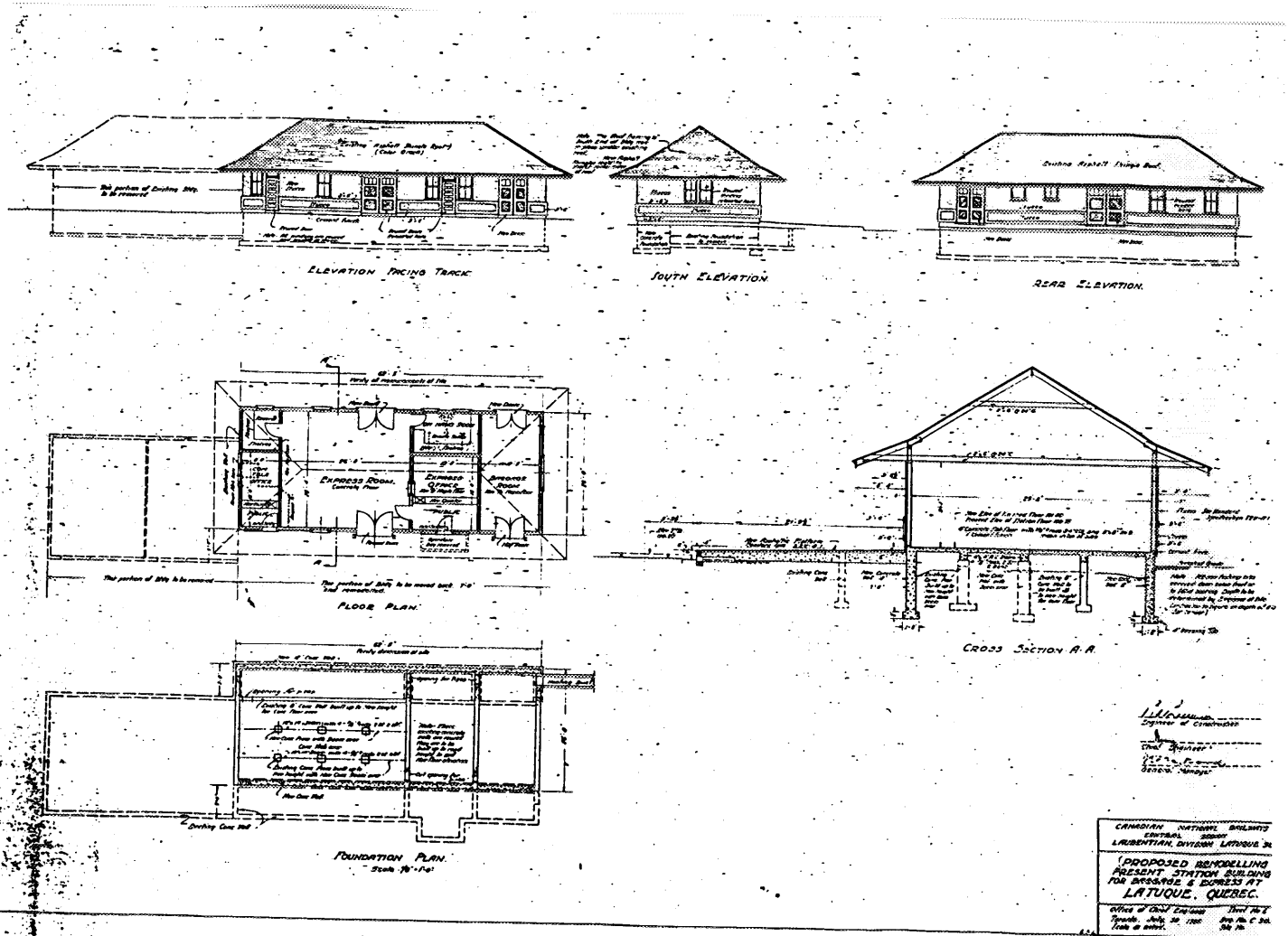
- 12 Plan montrant la façade principale de la première gare du NTR et le plan du rez-de-chaussée. (Canadian National Railways (CNR), Eastern lines, Quebec district, La Tuque subd., 20 mai 1920 [Montréal, Canadian National (CN), Services techniques et de l'environnement].)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



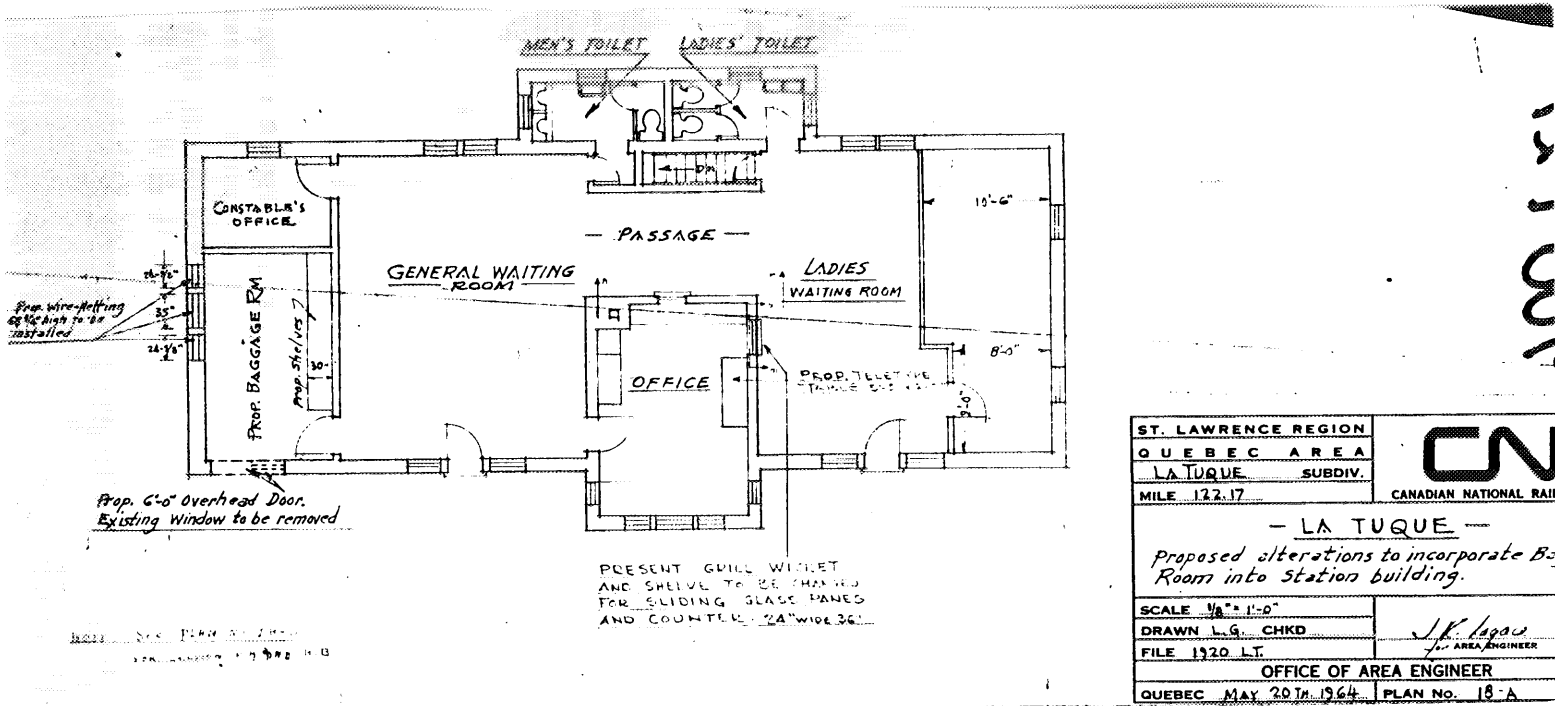
la gare de 1938. (CNR, Central region, Laurentian
 La Tuque sub., dessin DB 212-122.2-1.1, 30 juillet
 éal, CN, Services techniques et de
 ent].)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



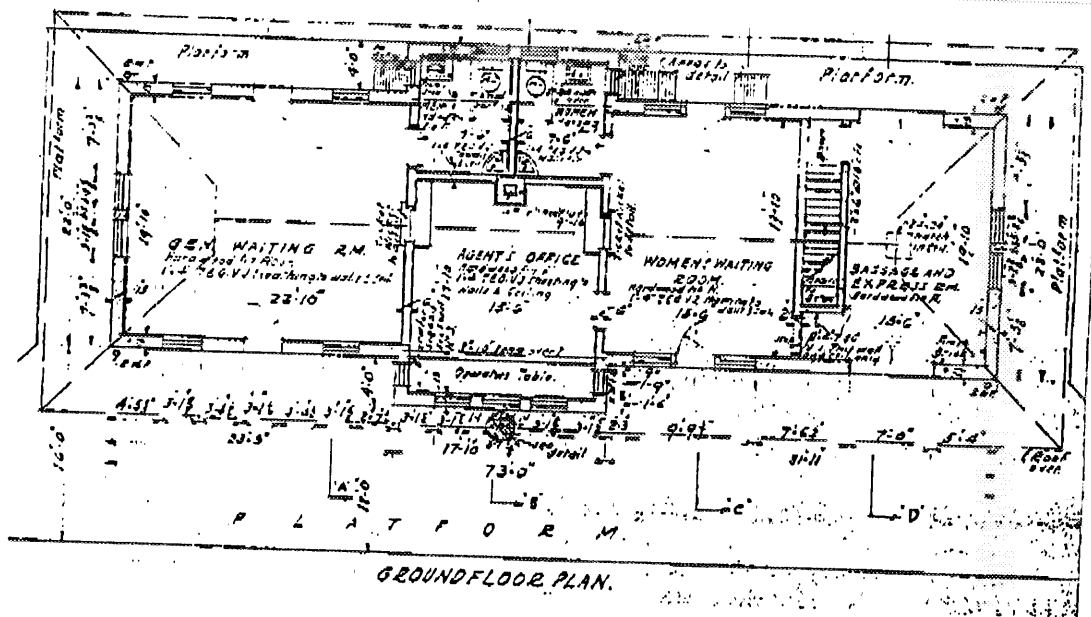
14 Plan de 1938 intitulé «Proposed remodelling present station building for baggage & express at La Tuque, Quebec». (CNR, op. cit., dessin DB 212-122.2-1.6, 30 juillet 1938. [Montréal, CN, Services techniques et de l'environnement].)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



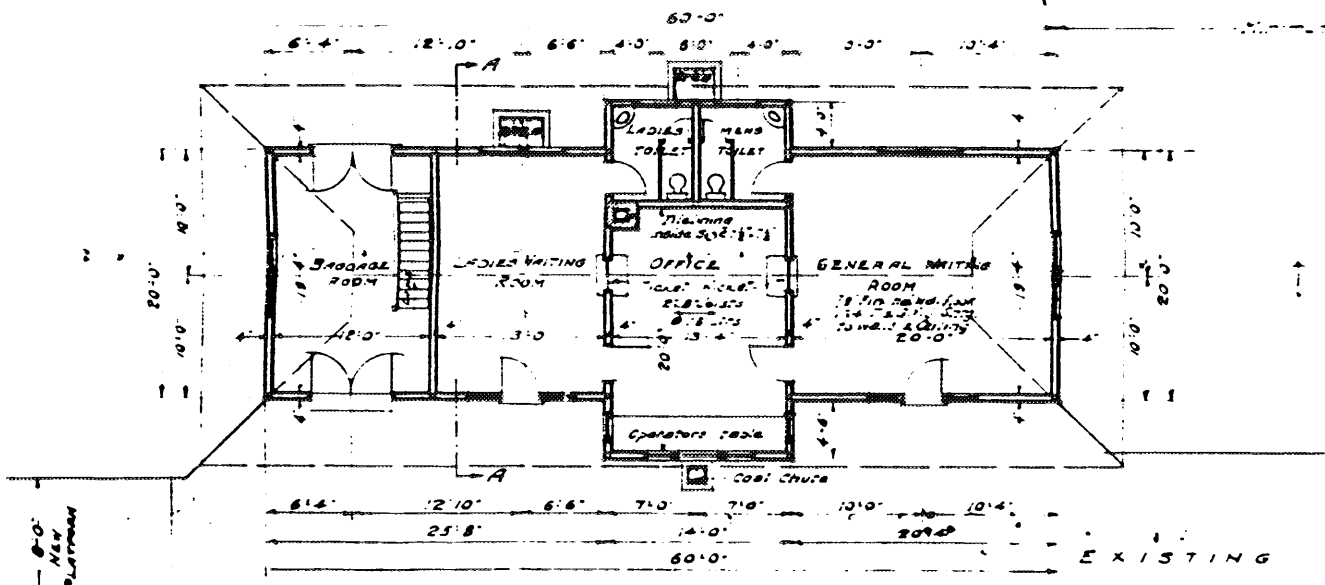
15 Plan des modifications proposées en 1964 pour incorporer la salle des bagages à la gare. (CNR, St. Lawrence region, Quebec area. La Tuque sub., dessin no 9004-29, 20 mai 1964. [Montréal, CN, Services techniques et de l'environnement].)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



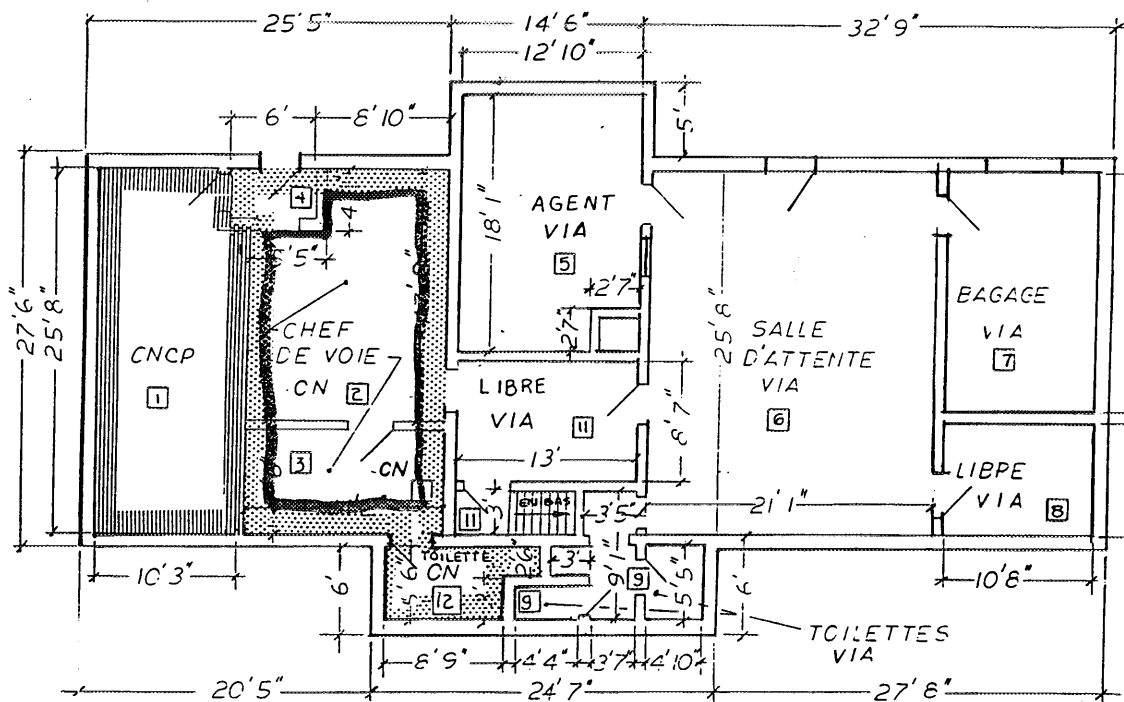
16 En haut: façade de la gare d'Hébertville. (Montréal, Approvisionnement et Immeubles, VIA Rail Canada, Inc.).
 En bas: plan du rez-de-chaussée. (Plan tiré du rapport portant sur la gare d'Hébertville, préparé par Suzan Bronson [CNR, dessin 6577, 7 janvier 1931].)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



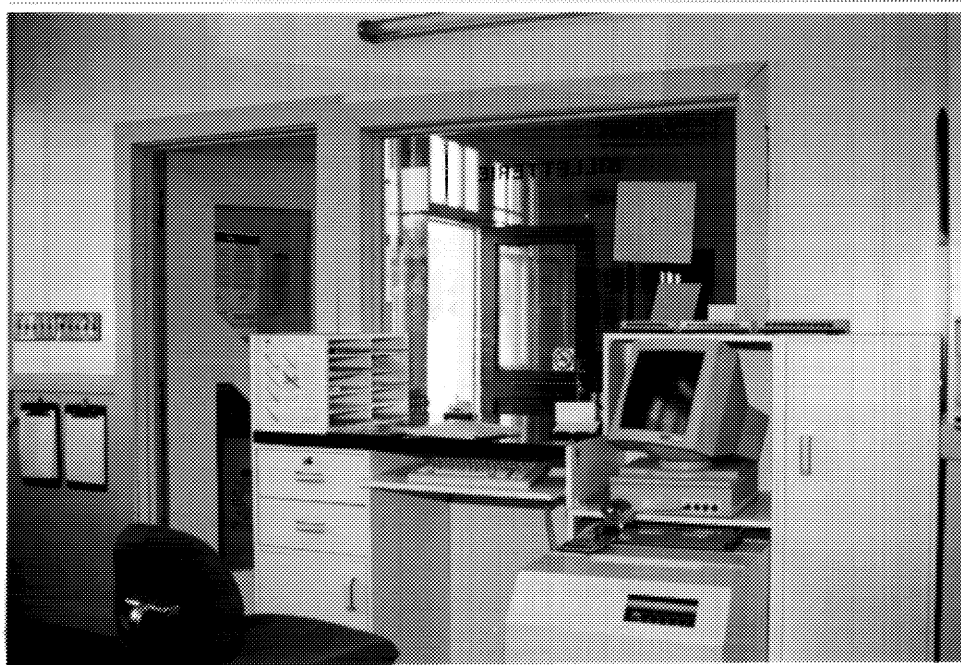
17 En haut: façade de la gare de Casselman en 1992. En bas: plan du rez-de-chaussée signé par l'ingénieur en chef D. Ewing, le 11 août 1938. (Photographie [de Nancy Fairbairn, 1992] et plan [Ottawa, Archives nationales du Canada, RG 46, vol. 1573, dossier 24619], tirés du rapport RSR-215, préparé par Heritage Research Associates Inc.))

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



18 Plan des modifications proposées en 1986. (Montréal, Approvisionnement et Immeubles, VIA Rail Canada, Inc.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



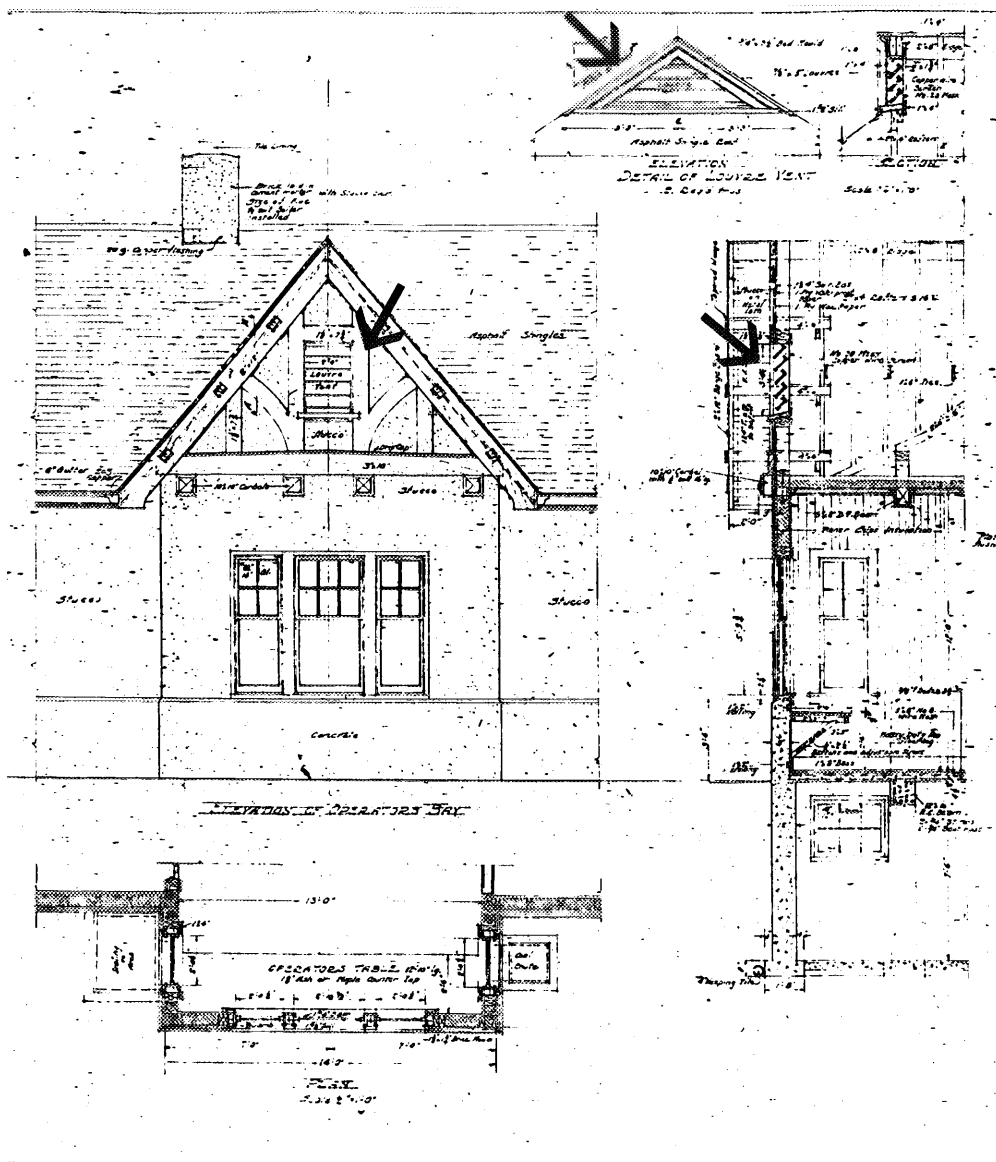
19 Vue sur la billetterie de VIA Rail. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



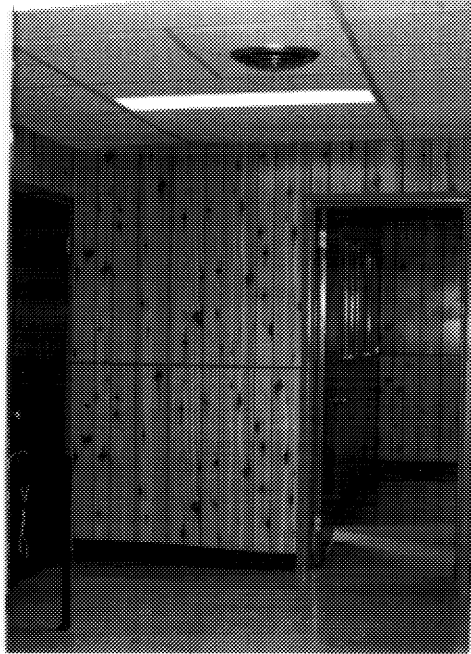
21 Vue générale sur la salle d'attente. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



22 Détails des grilles de ventilation, tirés de la feuille intitulée «Proposed New Station for La Tuque, Quebec, details». (CNR, op. cit., dessin DB 212-122.2-1.3, 30 juillet 1938 [Montréal, CN, Services techniques et de l'environnement].)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



- 23 Quelques nouvelles cloisons en panneaux de «préfini». À noter également le nouveau plafond suspendu de tuiles acoustiques. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)



- 24 Le bureau de l'agente de gare, madame Marlyne Nadeau-Moisan. Le mécanisme permettant d'actionner le sémaphore est situé au-dessus du bureau intégré à la construction d'origine. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC

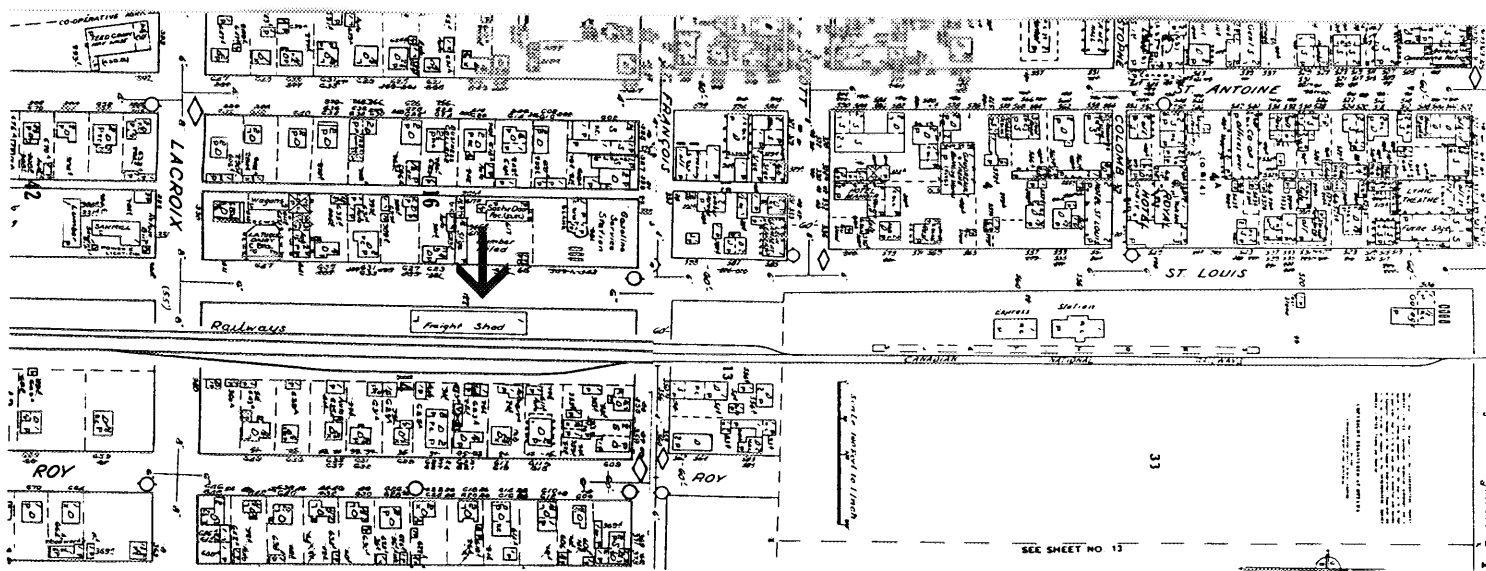


CANADIAN NATIONAL RAILWAYS
FREIGHT SHED & OFFICE
AT
LA TUQUE, QUEBEC.
SCALE 1/4" = 1'-0"

OFFICE OF GENERAL MANAGERS
REAL ESTATE DEPT. - HEADQUARTERS

ORIGINAL NO. 6
OCTOBER, 1944

BASEMENT PLAN



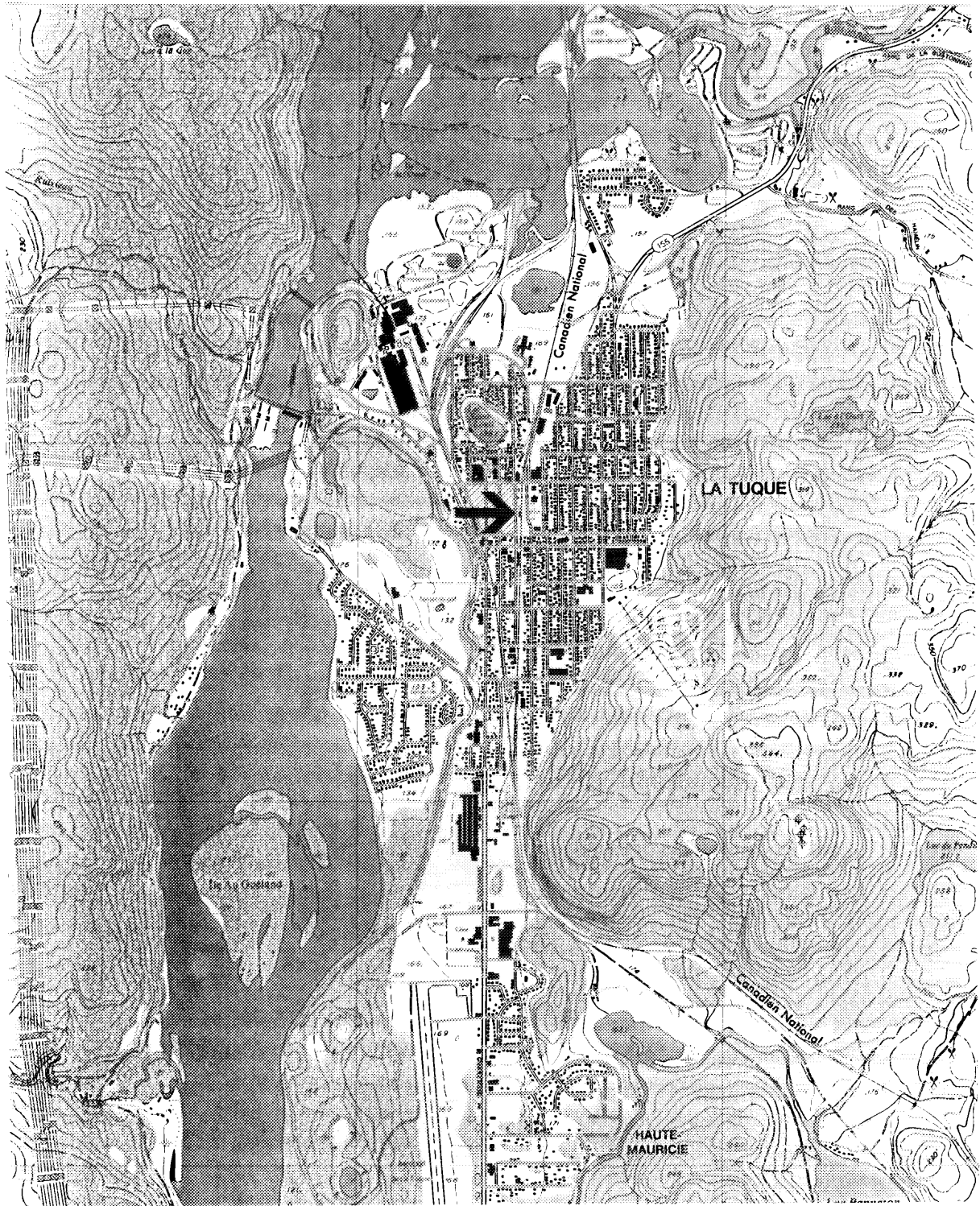
25 Ci-dessus: plan de l'ancien entrepôt à marchandises. (Ottawa, Archives nationales du Canada, collection nationale de cartes et plans, NMC-159265.). Ci-dessous: localisation de l'entrepôt par rapport à la gare de La Tuque. (Détail d'un plan d'assurance-incendie [Toronto and Montreal, Underwriters' Survey Bureau Limited, 1955].)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



- 26 L'environnement actuel de la gare avec ses aires de stationnement asphaltées. On aperçoit le clocher de l'église Saint-Zéphirin, sur la droite du cliché. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL/VIA RAIL, LA TUQUE, QUÉBEC



27 Localisation de la gare dans la ville actuelle. (Ministère des Terres et Forêts du Québec, 1982.)