

COMMISSION DES LIEUX ET MONUMENTS HISTORIQUES DU CANADA

RAPPORT SUR LES GARES FERROVIAIRES

Titre : Gare du Canadien National
Fitzpatrick (hameau, MRC du Haut-Saint-Maurice), Québec

Source : Christiane Lefebvre
Architecte, consultante en conservation du patrimoine

RSR-273

INTRODUCTION

La gare du Canadien National de Fitzpatrick (figures 1 et 2) a été construite vers 1910, par le National Transcontinental Railway (NTR). Elle fait partie d'une importante cour de triage qui, jusque dans les années cinquante, comportait des ateliers de réparation pour locomotives. Fitzpatrick représentait un maillon du réseau de postes de division qui, répartis à environ tous les cent milles, assuraient le ravitaillement et l'entretien des engins à vapeur. Malgré la démolition de ces ateliers, après l'introduction des locomotives à diesel, le site de Fitzpatrick est demeuré très actif. La gare est toujours utilisée par le Canadien National (CN) pour des fonctions administratives et comme base de travail pour ses employés affectés à la réparation des lignes de chemin de fer. Jusqu'à tout récemment, VIA Rail y louait quelques bureaux.

Fitzpatrick est un simple hameau qui ne comprend que la gare, les voies de triage ainsi que quelques bâtiments épars (figure 3)¹. Situé à cinq milles au nord de La Tuque, à mi-chemin entre Trois-Rivières et le Lac Saint-Jean (figure 4), l'établissement ferroviaire de Fitzpatrick fait partie de la Municipalité régionale de comté du Haut-Saint-Maurice.

HISTORIQUE

Thème historique

La gare de Fitzpatrick est reliée à la construction du NTR, ce premier transcontinental gouvernemental mis sur pied pour acheminer le blé de l'ouest vers les ports de mer de Saint John et d'Halifax. Le «rêve de Laurier», comme le surnomme l'historien Stevens², revêtait une signification particulière pour le Québec. En effet, il allait permettre l'ouverture du nord de la province à la colonisation. Cet ambitieux projet mit plusieurs années à se concrétiser. Après une longue période de gestation et de dur labeur sur le terrain, auquel contribuèrent des milliers d'immigrants, le NTR était officiellement inauguré en 1915.

Au début du XX^e siècle, le blé représente le principal produit d'exportation du Canada. L'accès aux marchés extérieurs, grâce à des réseaux efficaces de transport ferroviaire, devient alors une priorité pour le gouvernement. Il y a bien le Canadien Pacifique (CP), mais il ne dessert qu'une frange du territoire canadien, ce qui est nettement insuffisant pour pouvoir acheminer les récoltes dans des délais raisonnables. Car, les techniques de production ont repoussé les frontières de l'agriculture vers les contrées plus nordiques et les terres se trouvent désormais hors d'atteinte du CP³.

Pour assurer l'expédition du blé vers les pays acheteurs, dont les principaux sont la Grande-Bretagne et l'Europe, le fédéral encourage deux compagnies ferroviaires à mettre sur pied un réseau transcontinental. Il s'agit du Canadien Nord (CNoR) et du Grand-Tronc (GTR). Ce dernier propose alors au gouvernement de prolonger plus à l'ouest son réseau principal, qui dessert déjà le sud du Québec et de l'Ontario, et d'utiliser le port de Montréal, l'été, et celui de Portland, durant l'hiver. Mais Laurier insiste: il désire expédier ce blé vers un port situé dans les provinces maritimes. Il cherche également à ce que le nouveau transcontinental permette l'ouverture du nord du Québec pour fins de colonisation. Il reflète ainsi le désir des politiciens et des financiers de la région de Québec et du Lac-Saint-Jean, qui souhaitent un chemin de fer rejoignant la baie James, afin de donner accès aux terres argileuses du Bouclier canadien⁴.

Le GTR n'est guère intéressé par cette option et propose plutôt au gouvernement Laurier que la construction de la partie ouest, entre Winnipeg et Prince-Rupert, soit construite par sa filiale, le Grand-Tronc Pacifique (GTPR). Le projet de loi, adopté en septembre 1903, définit que le gouvernement fédéral se chargera de réaliser la section est du transcontinental, qui va de Winnipeg à Moncton. Le National Transcontinental Railway, comme on baptise cette ligne, sera ensuite loué au GTPR, durant 50 ans et au taux de 3% du coût de construction, ces conditions pouvant être modifiées durant les sept premières années⁵.

En septembre 1905, Laurier inaugure la construction du NTR depuis Fort William (Thunder Bay), ville qu'il promet à un brillant avenir. Au printemps de l'année suivante, deux mille hommes travaillent avec acharnement à dégager les futures voies ferrées des forêts, marécages et brûlés du nord du Québec et de l'Ontario. Cinq mille autres sont chargés de poser les rails et de construire les ponts. Comme la main d'oeuvre locale ne suffit pas, on a recours à l'immigration pour mener à terme cette entreprise héroïque⁶. Les conditions de travail et de vie sont très dures: mouches noires durant l'été et froid intense durant les longs mois d'hiver.

Le tracé définitif du NTR passe par Québec pour rejoindre la rivière Saint-Maurice à la hauteur de La Tuque (figure 4). À quelques milles au nord de cette ville, un pont de fer est

construit pour enjamber la rivière (figure 5). C'est cet endroit précis que la compagnie choisit pour construire la gare de division de Fitzpatrick. Voici comment l'ingénieur Sullivan décrivait ce secteur, lors de sa tournée de reconnaissance en 1907:

The country from La Tuque to Cocococache, a distance of 39 miles by the location, is very rough and hilly with sand plains and swamps between the hills. There are two good water-powers in this stretch. The La Tuque falls and rapids can develop 50,000 h.p. The other power is at the Iroquois falls on the Vermilion river, a branch of the St. Maurice which is crossed by the railway line at 18 miles from La Tuque⁷.

Les lignes ferroviaires existantes sont utilisées pour véhiculer les ouvriers et acheminer le matériel. Ainsi, le tronçon construit par la Compagnie ferroviaire Québec et Lac-Saint-Jean entre Linton et La Tuque, en 1907, permet d'approvisionner le secteur de Fitzpatrick (figure 4)⁸. Pour atteindre les territoires de la Haute-Mauricie, on remonte ensuite la rivière Saint-Maurice en canots⁹.

En 1912, la ligne ferroviaire Winnipeg-Moncton est pratiquement terminée; il ne manque que certaines sections dans le nord du Québec et de l'Ontario. Fin 1913, on installe les derniers rails. Il faudra tout de même attendre jusqu'en 1916 pour que le chemin de fer fonctionne de façon régulière, mis à part la traversée du fleuve Saint-Laurent, qui devra être assurée par un traversier jusqu'au parachèvement du pont de Québec en 1917¹⁰.

Les coûts de construction prévus ont plus que doublé, atteignant les quelque 170 millions de dollars. Comme le chemin de fer traverse d'immenses contrées encore sauvages, sa rentabilité semble douteuse. Le GTPR, qui connaît lui-même des difficultés financières, prétexte alors que le chemin de fer n'a pas été construit selon les standards convenus pour se soustraire à ses engagements¹¹. À partir du 1er mai 1915, l'opération du NTR, qui couvre une distance de 1356 milles, tombe sous la juridiction des Chemins de fer gouvernementaux canadiens¹². L'unification des différentes lignes ferroviaires en un seul organisme gouvernemental se concrétise le 20 décembre 1918, par la création des Chemins de fer nationaux du Canada (Canadian National Railways)¹³.

Histoire de la collectivité

Fitzpatrick n'est pas à proprement parler une collectivité mais un hameau qui porte le nom de la station ferroviaire érigée par le NTR, vers 1910. La Tuque, ville située à seulement quelques milles plus au sud, possède sa propre gare (voir le rapport RSR-258). C'était et c'est encore le lieu de résidence de la majorité des employés du CN affectés à Fitzpatrick.

Durant un demi-siècle, ce site comprenait d'importants ateliers de réparation pour locomotives, ainsi qu'une gare de deux étages qui permettait de loger une trentaine d'employés du chemin de fer en transit. Plus d'une centaine d'ouvriers travaillaient à la gare de triage de Fitzpatrick. Toutefois, la grande majorité d'entre eux demeurait à La Tuque. Le passage de la vapeur au diesel, dans les années cinquante, allait entraîner une diminution du nombre d'employés. Toutefois, la gare de triage de Fitzpatrick est demeurée active et on y effectue maintenant, en plus des activités reliées à l'entretien des lignes, le transbordement de produits forestiers.

Lorsque les ingénieurs du NTR envisagent d'ériger une gare de division dans la région de Fitzpatrick, afin d'assurer le relais entre Québec et Parent, ils décident de s'installer à l'extérieur du noyau villageois de La Tuque, petite agglomération dont le sort économique dépendra pendant tout le XX^e siècle de l'industrie des pâtes et papier¹⁴. Pourquoi choisissent-ils Fitzpatrick plutôt qu'un site situé dans le village même? Pour l'instant, il est difficile de répondre à cette question. Nous savons que l'implantation d'une gare de triage nécessitait un terrain le plus plat possible et suffisamment étendu pour permettre aux longs convois de s'immobiliser le temps nécessaire aux opérations d'entretien. Mais, en plus de ces raisons d'ordre topographique, des intérêts privés auraient influé sur le choix du site, comme le suggère Aldori Dupont, ancien greffier de La Tuque:

Cette gare [Fitzpatrick] a fait l'objet de grandes discussions et fait couler beaucoup d'encre mais inutilement. Par l'influence politique de quelques importants citoyens du village, les autorités du Transcontinental décidèrent de construire la gare Terminus à Fitzpatrick, soit à cinq milles au nord de la ville, et évidemment les citoyens en général s'y opposaient fortement [tout] comme le Conseil municipal qui adoptait une résolution pour prier le gouvernement de l'ériger en ville au lieu de Fitzpatrick; aussi une délégation fut organisée pour aller rencontrer les officiers de la Commission du Transcontinental, sans succès. Nous eûmes un peu plus tard une fort (sic) petite gare à l'endroit de celle qui existe présentement, et le terminus est toujours demeuré à Fitzpatrick¹⁵.

Quel a été le rôle de la Compagnie ferroviaire Québec et Lac-Saint-Jean, entreprise contrôlée depuis 1907 par le CNoR de Mackenzie et Mann, et qui était propriétaire du site?¹⁶ Rappelons que les promoteurs du CNoR avaient fait mainmise sur la compagnie du Lac-Saint-Jean dans le but de mettre sur pied leur propre réseau transcontinental. Ils venaient également de construire la liaison ferroviaire Linton-La Tuque, afin de s'assurer une part des revenus du NTR¹⁷.

L'ambition de créer un second pôle de développement à Fitzpatrick, si tel était le cas, n'allait pas donner les résultats prévus. Environ 125 à 130 ouvriers travaillaient aux ateliers de réparation de Fitzpatrick mais presque tous vivaient à La Tuque et voyageaient en autobus à leur lieu de travail¹⁸. Mais laissons encore une fois la parole à notre greffier:

Ce fut la même déception lors de la construction des usines de réparations qu'on appelaient «Round House» qui pour les mêmes raisons, où plutôt pour les mêmes intérêts se construisit à Fitzpatrick. Heureusement pour nous, les Messieurs intéressés à exiler le terminus et les usines en dehors de la Ville, ne réussirent pas à faire de cet endroit le moindre attrait, et personne n'y alla s'installer, exception faite de 2 ou 3 employés et leurs familles qui travaillaient là; les autres faisant la navette, matin et soir, de cet endroit à La Tuque. On sait que les usines ont été fermées pour de bon il y 4 ans [1958]¹⁹.

Les gares de division étaient prévues à tous les cent milles environ. Le district du Québec comprenait, en plus de celle de Fitzpatrick, celle de Parent, de Doucet, de Taschereau, de Cochrane, d'Hearst et de Nakina²⁰. On y effectuait l'entretien (nettoyage du foyer et lubrification du moteur), la réparation et le remplacement des locomotives.

Le passage de la vapeur au diesel a transformé les méthodes de travail de façon majeure. La diminution de la complexité des opérations d'entretien a entraîné, au milieu du siècle, la réduction du nombre d'employés travaillant dans les gares de division. Ceux-ci durent alors se recycler, comme le raconte un ancien contremaître de Fitzpatrick:

En 1952, nous avons reçu notre première locomotive diesel. Je savais très bien qu'avec l'arrivée de ces nouveaux engins mon poste serait aboli un jour ou l'autre. Alors je me suis inscrit à des cours du soir portant sur les locomotives diesel, l'électricité et la mécanique. Je suis devenu chef mécanicien²¹.

ARCHITECTURE

Conception architecturale/qualité esthétique

La gare de Fitzpatrick a été construite vers 1910, selon un modèle type qui aurait été développé par le GTR pour certaines de ses gares de division (figure 6). Ce bâtiment de deux étages, construit sur un plan rectangulaire, se caractérisait par son volume massif et par sa toiture à deux versants qui se terminait par des croupes. Les lucarnes à faux colombages, placées au centre de chaque façade, apportaient un élément de style à cet édifice d'allure utilitaire. Si cette forme architecturale est demeurée inchangée, on ne peut en dire autant de l'enveloppe

extérieure qui a perdu plusieurs de ses composants d'origine. La principale qualité de cette gare réside surtout dans le fait qu'elle soit une des rares survivantes de sa catégorie.

La gare de Fitzpatrick mesure 116'6" x 30'0", procurant ainsi 7 000 pieds carrés de plancher répartis sur deux étages. Elle ne possède pas de sous-sol car la rivière Saint-Maurice est pratiquement au même niveau que le terrain environnant. À l'origine, le traitement des murs extérieurs faisait preuve d'une certaine recherche dans le choix des matériaux et des textures, ce qui permettait de rompre la monotonie de cet édifice plutôt austère. La partie inférieure des murs du rez-de-chaussée était recouverte de planches verticales embouvetées, alors la partie supérieure affichait des planches posées à l'horizontale. Les murs de l'étage ainsi que la toiture étaient finis en bardeaux de bois. L'auvent, qui ceinturait la façade du côté des rails ainsi qu'une partie des côtés, permettait aux passagers d'attendre à l'abri. Enfin, un effort avait été fait pour répartir les ouvertures de façon symétrique, du moins à l'étage et sur les côtés – les diverses fonctions du rez-de-chaussée rendaient cette tâche pratiquement impossible.

Un dessin datant de 1959 nous indique que le bâtiment n'a pas subi de transformations majeures depuis le début du siècle (figure 7). Le fait qu'il n'ait pas été agrandi indique que son plan répondait adéquatement aux besoins d'une gare de division. On peut noter toutefois que l'auvent protecteur a disparu, sauf au-dessus de la saillie du bureau de l'agent de gare, et que les lucarnes à faux colombages ont été légèrement modifiées.

En 1972, le réaménagement de la gare entraîne la condamnation de quelques portes et de certaines fenêtres (figure 8). La pose d'un nouveau parement en aluminium camoufle toute cette opération. Les lucarnes perdent leurs faux colombages et les petites fenêtres sont remplacées par des grilles de ventilation. Enfin, toutes les anciennes fenêtres de bois sont changées pour des fenêtres en aluminium, qui ne respectent pas les divisions anciennes 4/4 (figure 9). On conserve toutefois les portes de bois de l'entrepôt; faites de planches posées en diagonale et de bordures chanfreinées, elles sont très représentatives du savoir-faire d'antan (figures 10 et 11). Le bord inférieur de la toiture, légèrement évasé (il rappelle le larmier des maisons québécoises), est également préservé. Les escaliers de métal qui desservent les sorties de secours de l'étage seraient de facture plus récente, de même que les petits auvents qui marquent les entrées (figure 11).

Nous avons recensé quelques gares semblables à celle de Fitzpatrick, ce qui confirme l'existence d'un modèle commun. Il s'agit des gares d'Edson en Alberta (figure 12), d'Hearst en Ontario (figure 13) et de Taschereau au Québec (figure 14). La gare de Fitzpatrick a le mérite d'être, avec celle d'Hearst (RSR-93, non désignée), une des rares survivantes de sa catégorie, les gares d'Edson et de Taschereau ayant disparu²². L'introduction

de lucarnes à faux colombages était un procédé connu des concepteurs du GTR. Inspiré du style néo-Tudor, cet élément évoquait l'architecture domestique. Plaqué sur un volume massif comme celui qui caractérise la gare de Fitzpatrick, il lui donnait, à peu de frais, un air de résidence campagnarde.

Qualités sur le plan fonctionnel/technique

La gare de Fitzpatrick était avant tout un bâtiment fonctionnel, de construction solide et économique. Elle regroupait les fonctions classiques des gares régulières ainsi que celles inhérentes à un poste de division. De nombreuses modifications en ont altéré, depuis, la disposition des pièces du rez-de-chaussée, éliminant la majorité des cloisons et des matériaux de finition anciens. L'organisation spatiale de l'étage, qui comprenait des chambres pour les employés du chemin de fer en transit, a été préservée. Cette section a toutefois été rénovée selon des critères peu respectueux des matériaux d'époque.

Le plan d'origine de la gare de Fitzpatrick demeure introuvable. Celui de la gare d'Edson, qui a été construite en 1910, nous donne une idée de ce que pouvait être l'organisation du rez-de-chaussée (figure 15). En plus d'intégrer les espaces courants tels que la salle d'attente, le bureau de l'agent, les services sanitaires et la salle des bagages, on y retrouvait un restaurant et ses locaux de services. Cette section était séparée de la première par un escalier menant à l'étage qui, dans le cas de Fitzpatrick, était occupé par des chambres. Celles-ci étaient réservées aux ingénieurs de ligne en transit ainsi qu'aux employés travaillant sur les voies.

Dans les années cinquante, la compagnie ferroviaire doit s'adapter aux transformations des méthodes de travail provoquées par l'introduction du diesel. Le nombre d'employés affectés à l'entretien du matériel roulant est réduit. Un plan de la gare datant de 1959 nous indique qu'on remplace alors le restaurant par des bureaux pour le chef de ligne et ses assistants (figure 16). Le restaurant est déplacé dans un bâtiment situé le long de la route principale mais on conserve la cuisine ainsi qu'une petite salle de séjour pour les employés. Ce plan, qui confirme la ressemblance de la gare de Fitzpatrick avec celle d'Edson, nous montre que l'escalier menant aux chambres sépare cette section des espaces reliés plus directement avec le service aux passagers. La salle d'attente, accessible du côté de la route principale et du côté des rails, est située à droite d'un bloc administratif. Ce dernier comprend deux bureaux pour les agents ainsi qu'un local pour les conducteurs. La salle des bagages possède toujours ses deux entrées destinées à faciliter la manutention des bagages. Elle intègre maintenant la chaudière à eau chaude qui est reliée à une cheminée extérieure (figures 2 et 17).

L'étage supérieur est divisé en deux secteurs. Le premier, situé du côté sud, est réservé aux agents; il comprend quatre chambres,

une cuisine et une salle de bain complète. Le second secteur est occupé par neuf chambres, une salle de bain commune, un dépôt et une pièce utilitaire (battery room). Deux escaliers métalliques, situés à l'extérieur de la bâtisse, assurent la sécurité des usagers de ce bâtiment construit en matériaux combustibles. Le premier se trouve à l'extrémité nord du corridor alors que le second est accessible depuis la cuisine des agents.

D'autres modifications ont altéré ce plan. Elles n'ont pas toutes été notées mais nous savons que, dans les années 1980, on a procédé à la rénovation de l'étage²³. Les plafonds d'origine situés à 14 pieds ont été camouflés par des tuiles acoustiques posées à 9 pieds de hauteur; les planchers ont été recouverts de prélat et les murs de panneaux de «préfini» et des luminaires modernes ont été installés (figure 18). Les chambres, qui auparavant accueillait deux personnes, ont été transformées en chambres individuelles (figure 19). De nouvelles douches ont été installées dans ce qui était le «battery room» (figure 20). Le secteur des agents a également été affecté: nouvelle salle de bain, refonte de la cuisine et modernisation des chambres. Le rez-de-chaussée n'a pas échappé à cette vague de modernisation. Mis à part l'ancien entrepôt à bagages, qui présente toujours son aspect rustique d'antan (figure 21), la plupart des pièces d'origine ont été transformées et redécorés; là aussi les matériaux modernes ont pris la place des anciens (figures 22 et 23).

ENVIRONNEMENT

Lien de la gare avec d'autres structures

Jusqu'au milieu du XX^e siècle, la gare de Fitzpatrick faisait partie d'une importante cour de triage qui comportait également les bâtiments nécessaires à l'entretien et à la réparation des locomotives à vapeur. Tous ces bâtiments connexes ont disparu. Il ne reste plus, comme seuls témoins de cette époque révolue, que les nombreuses voies de triage situées en face de la gare.

Jacques Gauthier, ancien contremaître «à la traction» à Fitzpatrick, nous parle de l'époque des locomotives à vapeur:

Il y avait une belle grande gare de triage qui pouvait contenir des trains de cent wagons et une rotonde assez grande pour douze locomotives. Nous étions bien organisés et les locomotives étaient conçues de façon à assurer le transport des céréales sur la ligne du Transcontinental²⁴.

Comme il fallait abreuver et alimenter les animaux destinés aux villages de colonisation, on avait prévu un corral à cet effet. Il y avait également un «car shop», assez grand pour qu'on y entre deux wagons, et un autre atelier d'égale dimension. L'hiver la glace récoltée sur la rivière Saint-Maurice était entreposée dans une glacière prévue à cette fin²⁵. On retrouvait

également une tour à eau et un dépôt à charbon. La construction de ce dernier avait été confiée à une compagnie américaine, comme en fait foi le contrat daté du 24 février 1914, passé entre le NTR et la Roberts & Schaeffer Co. de Chicago. Ce document stipulait que la compagnie devait ériger à Monk, Bridge, Fitzpatrick, Parent, Doucet et O'Brien: «200 ton mechanical coaling plants with sandhouse»²⁶.

La construction d'un barrage hydro-électrique sur les chutes de la rivière Saint-Maurice, à la fin des années trente, allait provoquer l'inondation d'une grande partie du territoire entourant le site de Fitzpatrick (comparer les figures 24 et 25). Ceci n'allait toutefois pas affecter les bâtiments, comme on l'avait prévu une dizaine d'années auparavant:

Ce n'est plus un mystère pour personne que le poste de division Fitzpatrick doit disparaître et que des usines doivent être construites à La Tuque. Fitzpatrick disparaîtra parce que le développement de la chute (sic) de La Tuque doit inonder cette région. C'est pourquoi la voie du Transcontinental va prendre une nouvelle direction²⁷.

La gare de triage de Fitzpatrick est toujours un site très actif. Depuis quelques années, on y décharge les wagons de copeaux de bois qui proviennent d'Abitibi, pour les charger ensuite sur des camions qui se dirigent vers Trois-Rivières – la rampe de chargement située en face de la gare est de fabrication récente (figure 26)²⁸. Plusieurs structures modernes, de facture assez hétéroclite cependant, ont remplacé les anciens bâtiments (figure 27); ils sont utilisés par le service de l'ingénierie du CN, soit comme ateliers ou entrepôts.

Lien avec la collectivité

La stabilité économique de La Tuque, la collectivité la plus proche, dépend de l'industrie des pâtes et papiers. La population locale est relativement jeune et surtout composée de travailleurs qui s'installent pour des périodes plus ou moins longues, suivant la situation de l'emploi dans la région. 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 pour une gare située à l'extérieur de la ville.

Il n'existe actuellement aucune société historique à La Tuque. Le Mouvement socio-culturel, comme son nom l'indique, s'occupe surtout d'activités reliées aux manifestations culturelles d'aujourd'hui. Pour l'instant, la gare de Fitzpatrick n'est pas

menacée. Elle risquait d'être fermée il y a quelques années, mais le CN a plutôt choisi de la conserver et de l'utiliser pour son département d'ingénierie.

Notes

- 1 D'après la Commission de toponymie du Québec, que nous avons consulté à ce sujet, on ne connaît pas l'origine du nom Fitzpatrick. On sait simplement qu'il a été officialisé en 1963.
- 2 G. R. Stevens, Canadian National Railways. Vol 2. Towards the inevitable (Toronto and Vancouver, Clarke, Irwin & Company Limited, 1962), p. 121.
- 3 Donald MacKay, L'histoire du CN (Montréal, Les Éditions de l'homme, 1992), p. 23.
- 4 Paul-André Linteau et al., Histoire du Québec contemporain. De la Confédération à la crise (1867-1929) (Montréal, Boréal, 1989), p. 449.
- 5 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. 592-593.
- 6 Albert Plouffe, «La Tuque, ville qui jaillit de la forêt», Le Nouvelliste, juillet 1935, p. 11.
- 7 O. O'Sullivan, «Explorations along the National Transcontinental Railway location from La Tuque westward», Summary report of the Department of Mines. Geological survey for the calendar year 1907, Sessional paper no 26 (Ottawa, King's Printer, 1908), p. 67.
- 8 On a abandonné l'idée du trajet passant par Roberval, au Lac-Saint-Jean. Le nouveau tracé est situé plus au sud et la liaison Linton-La Tuque est conçue pour assurer le lien entre le chemin de fer de la Compagnie ferroviaire Québec et Lac-Saint-Jean et le NTR. Ce tronçon sera démantelé partiellement en 1915.
- 9 Ron W. Layton, «National Transcontinental Railway», Upper Canada Railway Society, bulletin 79-7 (Toronto, 1979), p. 5.

- 10 Nick and Helma Mika, Canada. A Pictorial History (Toronto Montreal, McGraw-Hill Ryerson Ltd, 1972), p. 135-136.
- 11 Ron W. Layton, op. cit., p. 14 et 19.
- 12 A. B. Hopper, T. Kearney, op. cit., p. 592-593.
- 13 Donald MacKay, op. cit., p. 46.
- 14 Au sujet de La Tuque, consulter le rapport RSR-258 sur la gare du Canadien National de La Tuque, préparé par Christiane Lefebvre.
- 15 A. Aldori Dupont, Histoire de la ville de La Tuque (La Tuque, s.é., 1962), p. 35-36. Les sources orales et écrites restent muettes sur l'identification de ces personnages influents et sur leurs mobiles personnels. La gare, dont il est question à la fin de la citation, était située au coeur du village de La Tuque; lire à ce propos le rapport sur la gare du Canadien National de La Tuque déjà cité.
- 16 Consulter à ce sujet les Archives du ministère des Chemins de fer et Canaux, RG43, volume 576, dossier no 18425 (Ottawa, Archives nationales du Canada [ANC]). Ce dossier contient la correspondance concernant le paiement du site de Fitzpatrick. En 1916, le terrain appartient toujours au CNoR, n'ayant jamais été payé. Une recherche effectuée alors mentionne qu'en 1907 une entente était intervenue entre les Commissaires du NTR et la Compagnie ferroviaire Québec et Lac-Saint-Jean, représentée par J. G. Scott, concernant la vente du lot 17B jusqu'au bloc B, situé dans le canton de Mailhot. Le prix avait été fixé à 100\$ l'acre, pour 41.1 acres. Dans une lettre datée du 17 mai 1916, A. J. Mitchell (au nom de Mackenzie, Mann & Co Limited) demande au Major G. A. Bell (Department of Railway and Canals of Canada) de verser la somme de 15 723.70\$ pour régler l'achat du site de Fitzpatrick. Ce montant inclut quelques bandes de terrain ne faisant pas partie du premier accord.
- 17 Lire à ce sujet, le rapport RSR-256 sur la gare du Canadien National de Lac Édouard, préparé par Christiane Lefebvre.
- 18 Informations fournies par Gilles Roy, concierge à la gare de Fitzpatrick depuis 1968, que nous avons rencontré en juillet 1995.

- 19 A. Aldori Dupont, op. cit., p. 35-36.
- 20 Canadian National Railways, Division Diagrams showing Subdivisions and Mileages, document daté de 1934 et consulté au Centre d'information et de documentation Dechief du CN, à Montréal.
- 21 Donald MacKay, op. cit., p. 244.
- 22 L'étude de Charles Bohi, Canadian National's Western Depots. The Country Stations in Western Canada (Ontario, A Railfare Book, 1977) ne porte que sur les gares de l'ouest canadien. C'est ce qui lui fait sans doute dire que la gare d'Edson suivait un plan particulier (p. 122). D'autres gares de division du Québec et des Maritimes, aujourd'hui disparues, pourraient faire partie de la même famille.
- 23 Informations obtenues de Gilles Roy, cité précédemment.
- 24 Donald MacKay, op. cit., p. 244.
- 25 Informations obtenues de Gilles Roy, cité précédemment.
- 26 Ottawa, Archives nationales du Canada [ANC], Archives du ministère des Chemins de fer et Canaux, RG43, volume 541, dossier no 17074.
- 27 «Autres projets», L'Écho du Saint-Maurice, 18 décembre 1928 (article conservé aux Archives du séminaire de Trois-Rivières, F3, s.p.).
- 28 Auparavant, les trains déchargeaient directement à La Tuque, la Brown Corporation possédant ses propres voies de triages.

GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC



- 1 Façade principale de la gare du Canadien National à Fitzpatrick, Québec, construite vers 1910. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)



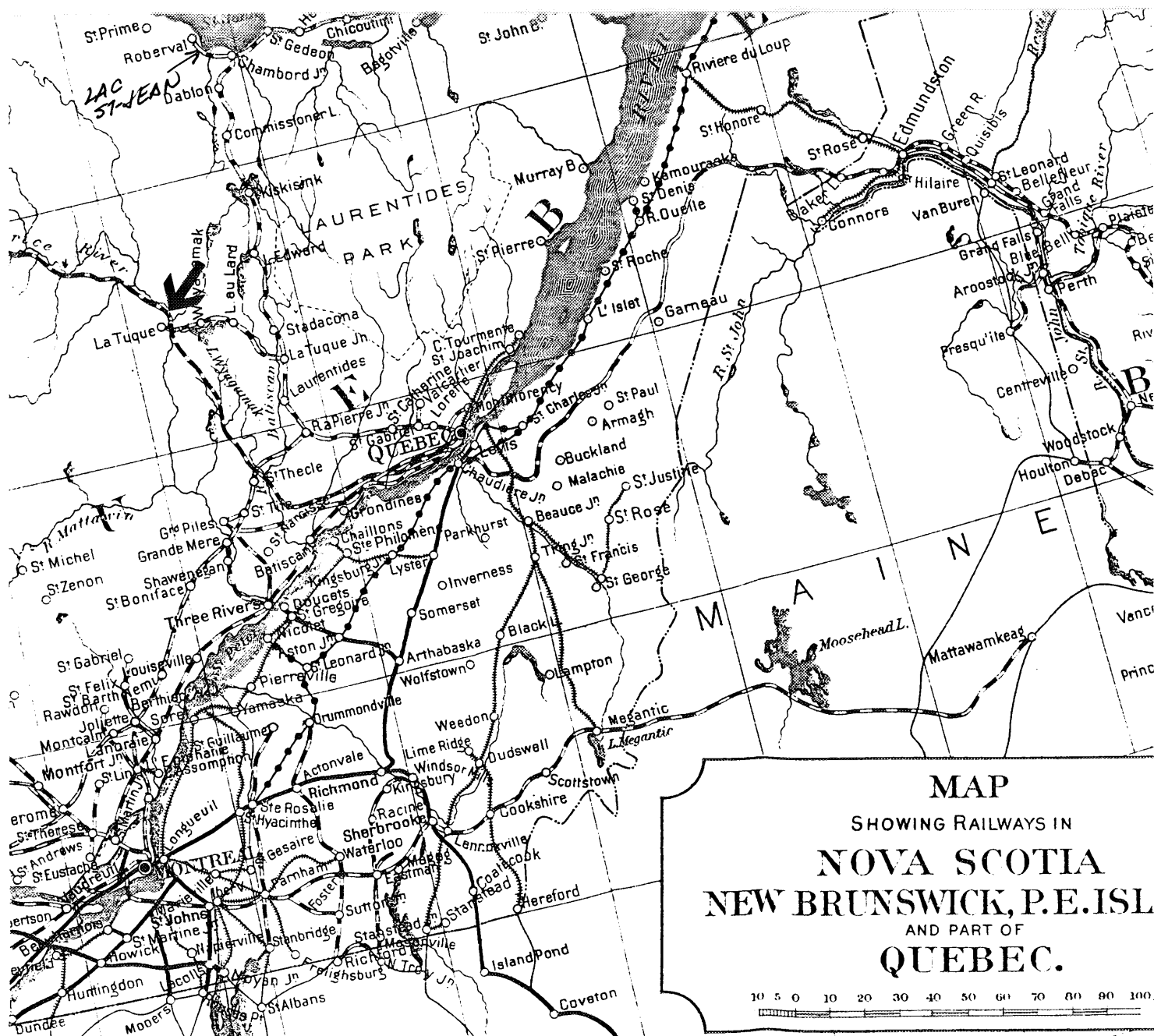
- 2 Élévation arrière de la gare du CN à Fitzpatrick, Québec. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC



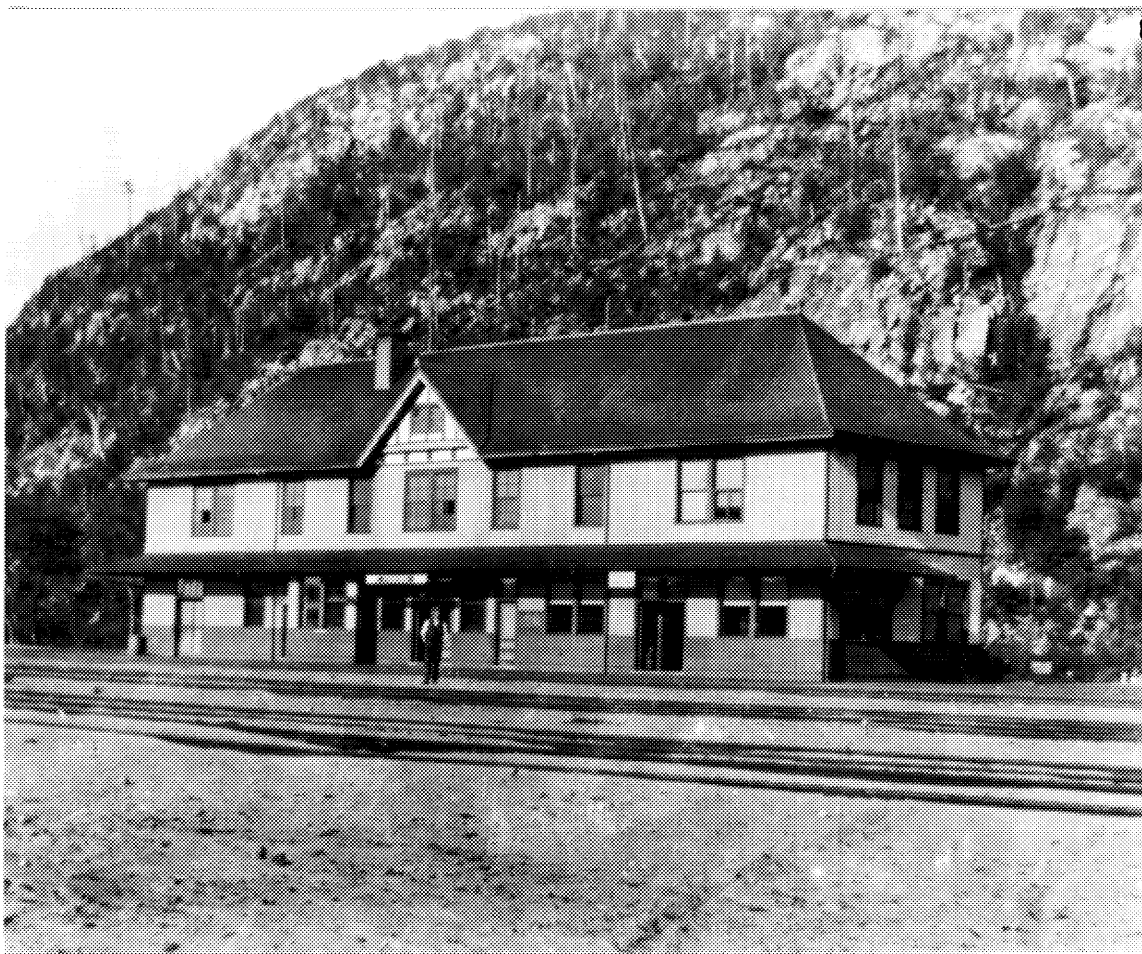
- 3 En haut, la gare du CN de Fitzpatrick située au bord de la rivière Saint-Maurice. En bas, la gare du CN/Via Rail située au coeur de la ville de La Tuque. (Ministère des Terres et forêts du Québec, 1982.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC



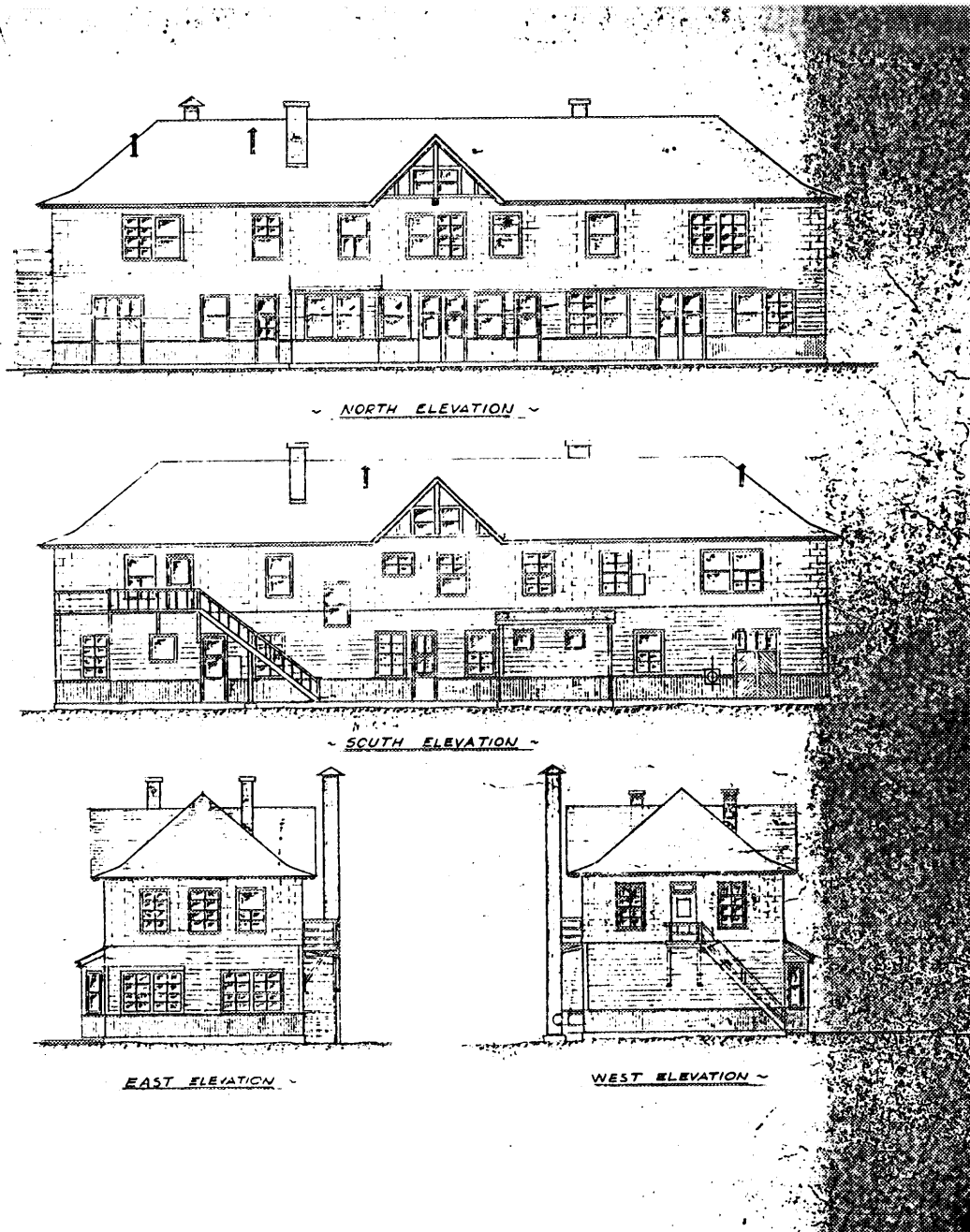
4 Localisation de Fitzpatrick sur le tracé du Transcontinental. Le tronçon ferroviaire reliant La Tuque à Linton (La Tuque Jn) a été construit par la Compagnie ferroviaire Québec et Lac-Saint-Jean, en 1907. (Détail d'une carte de 1911 intitulée «Map showing Railways in Nova Scotia. New Brunswick, P. E. Island, and part of Quebec», [Bibliothèque du CN, Montréal].)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC



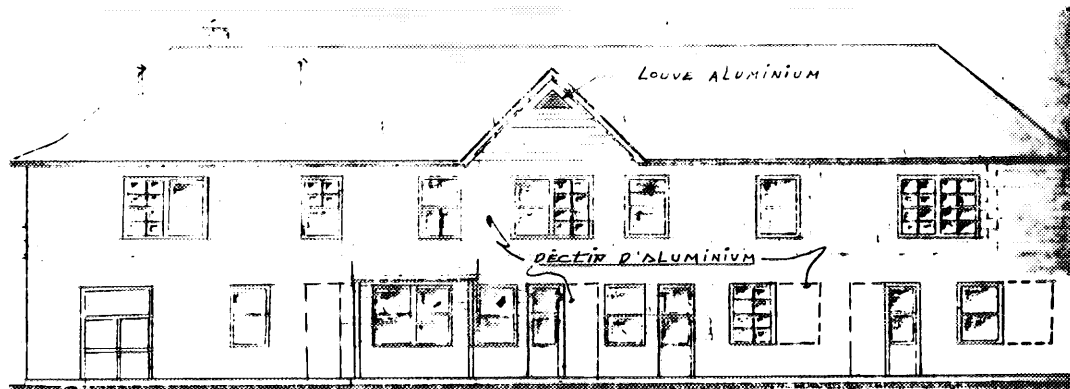
6 La gare de Fitzpatrick en juillet 1916. (Communications Visuelles du CN à Montréal, H-49-1.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC

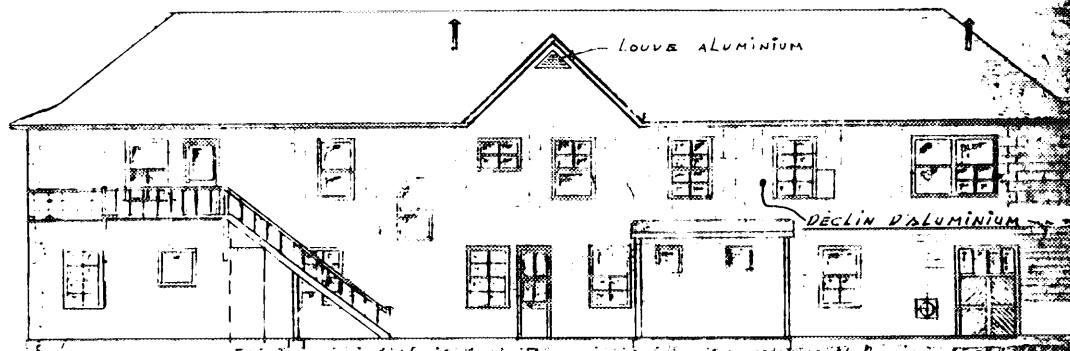


- 7 Élévations de la gare de Fitzpatrick en 1959. Dessin intitulé «Layout of Fitzpatrick station and Proposed Alterations». (CNR, Central region, Laurentian division, La Tuque sub., dessin PL-142, dossier 1920-CA [Montréal, CN, Services techniques et de l'environnement].)

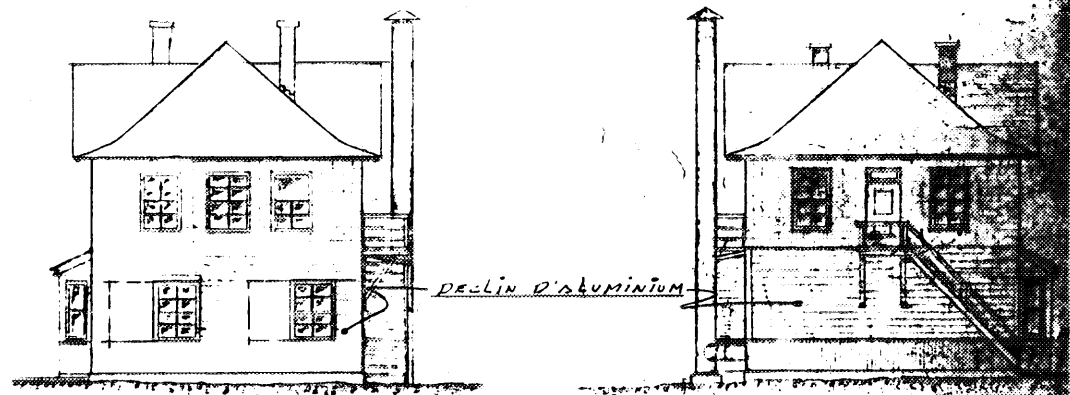
GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC



~ NORTH ELEVATION ~



~ SOUTH ELEVATION ~



~ EAST ELEVATION ~

~ WEST ELEVATION ~

- 8 Plan précédent, révisé en 1972, indiquant la pose d'un nouveau revêtement d'aluminium (CNR, Central region, Laurentian division, La Tuque sub., dessin PL-142, dossier 1920-CA [Montréal, CN, Services techniques et de l'environnement].)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC

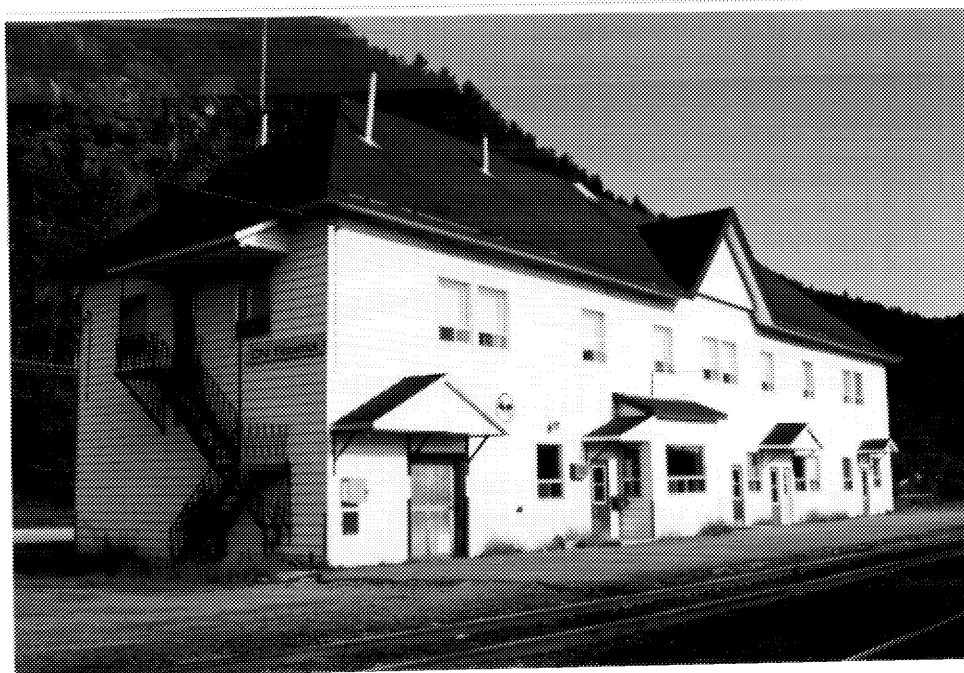


9 Détail des nouvelles fenêtres et du revêtement d'aluminium.
(Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)



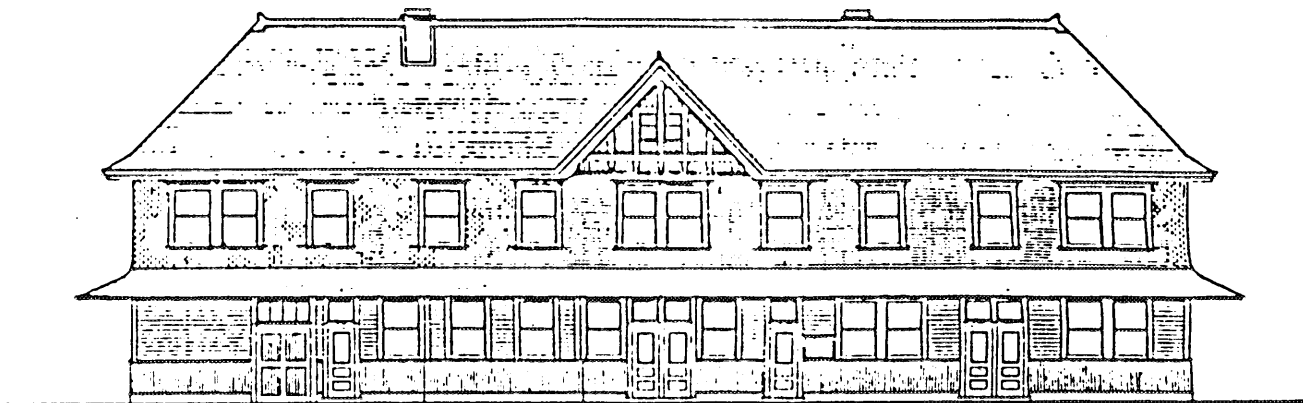
10 L'ancienne porte de bois donnant sur l'entrepôt à
marchandises. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC

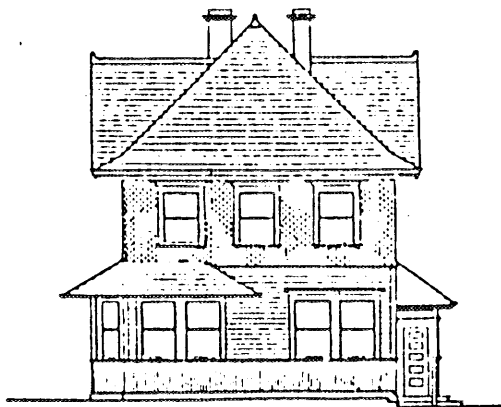


- 11 Vue d'ensemble de la façade donnant sur le côté des rails. À remarquer les petits auvents situés au-dessus des entrées. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC



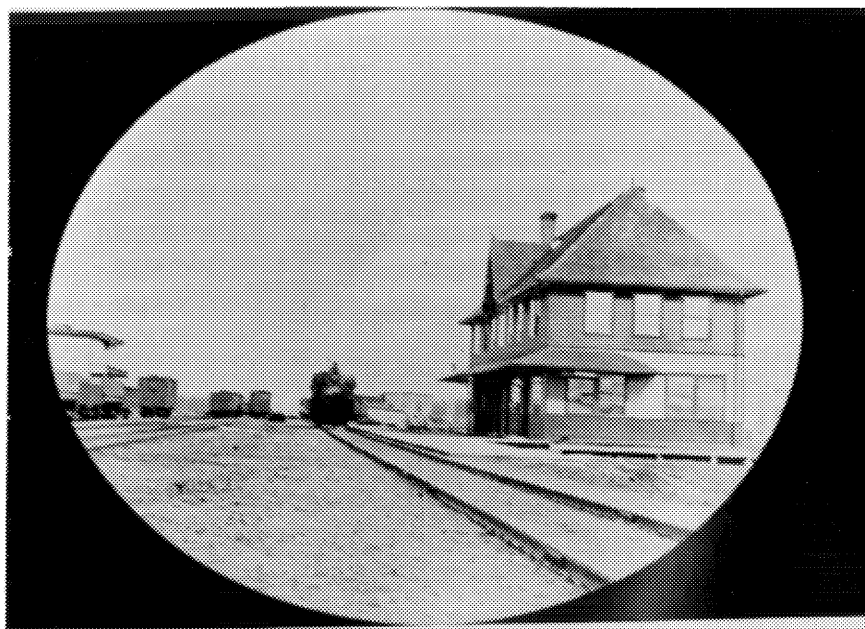
TRACK ELEVATION



END ELEVATION

- 12 Élévation de la gare du GTR à Edson en Alberta. (Leslie Steven Kosma, A Building Survey and Brief Architectural and Graphic Examination of Railway Stations in Alberta 1883-1930, p. 406, [tiré du rapport RSR-93 de Anne de Fort-Menares, portant sur la gare d'Hearst].)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC



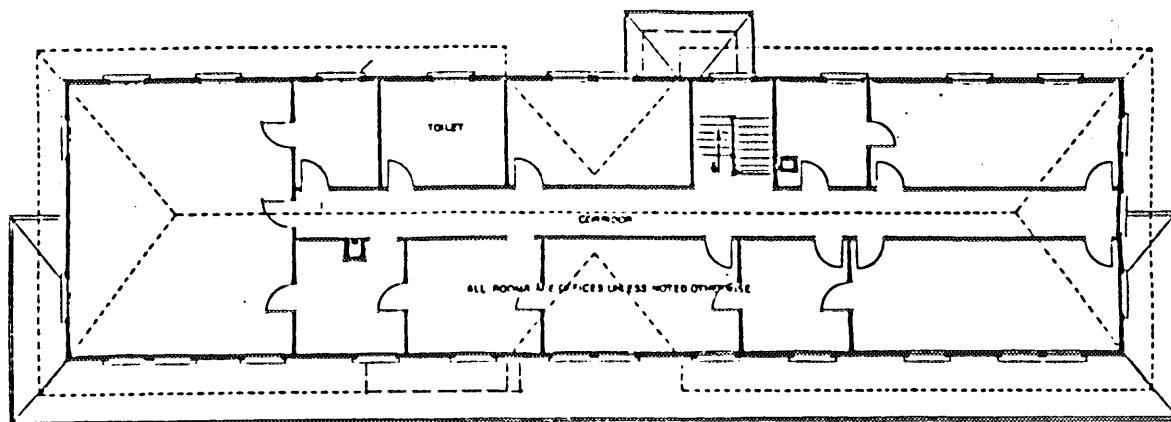
- 13 Élévation de la gare d'Hearst peu après sa construction en 1912. (OA, S 13861 "Rev. W. L. L. Lawrence Collection, photographer", [tiré du rapport RSR-93 de Anne de Fort-Menares portant sur la gare d'Hearst].)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC

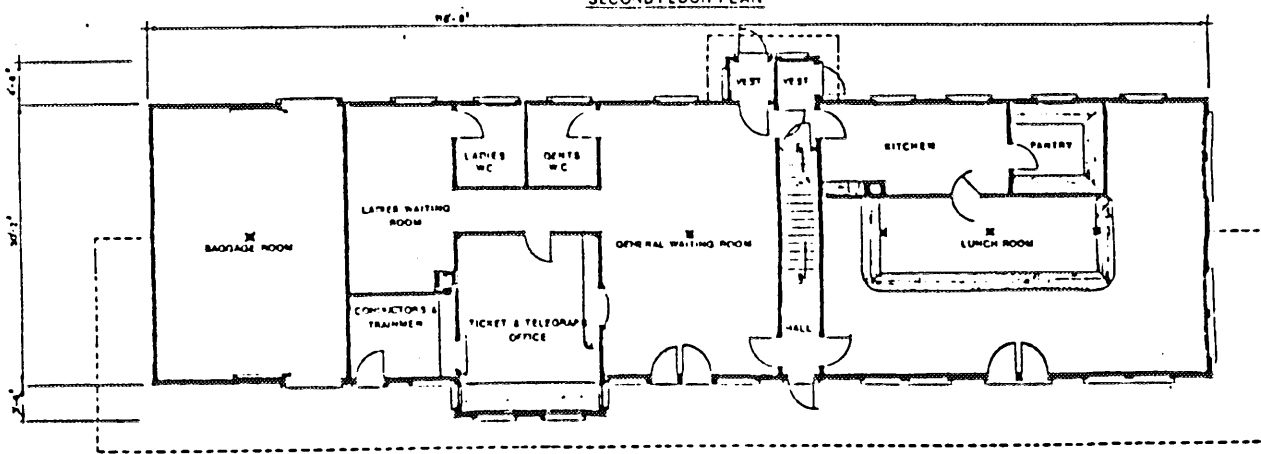


14 La gare de Taschereau en 1919. (Archives nationales du Québec à Québec, P293, PN1175-4, Fonds Ivanhoé Caron.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC



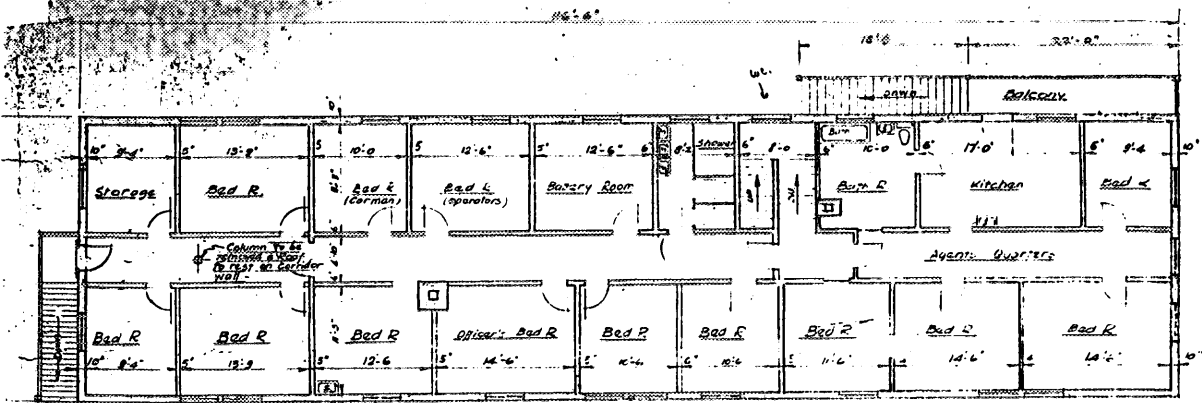
SECOND FLOOR PLAN



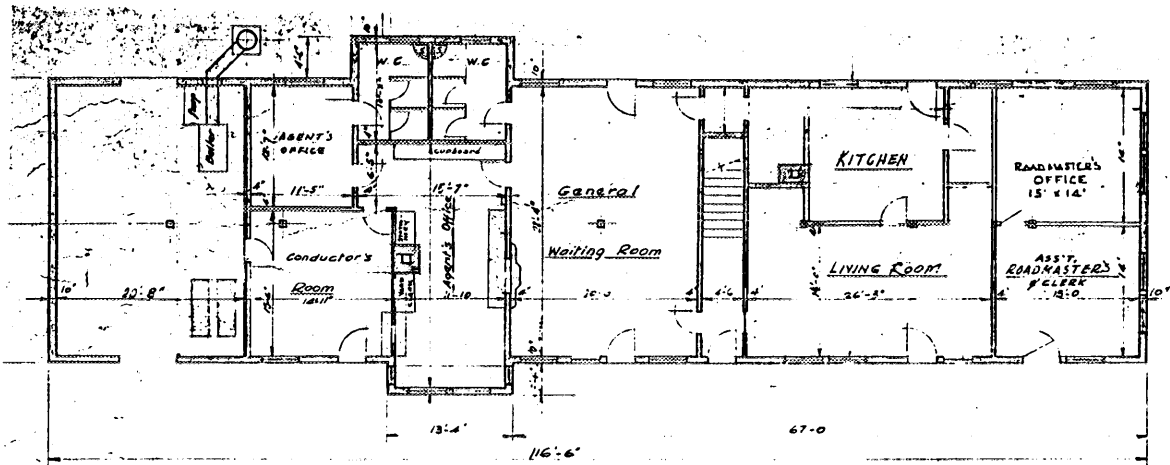
GROUND FLOOR PLAN

15 Plans de la gare d'Edson. (Leslie Steven Kosma, A Building Survey and Brief Architectural and Graphic Examination of Railway Stations in Alberta 1883-1930, p. 407, [tiré du rapport RSR-93 de Anne de Fort-Menares portant sur la gare d'Hearst].)

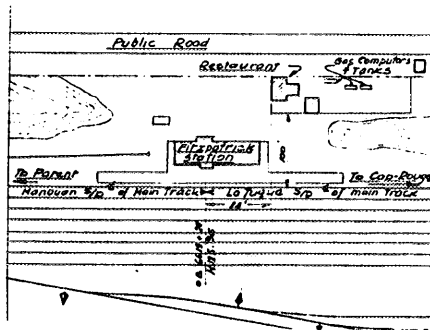
GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC



~ FIRST FLOOR PLAN ~
Scale: 1/4" = 1'-0"

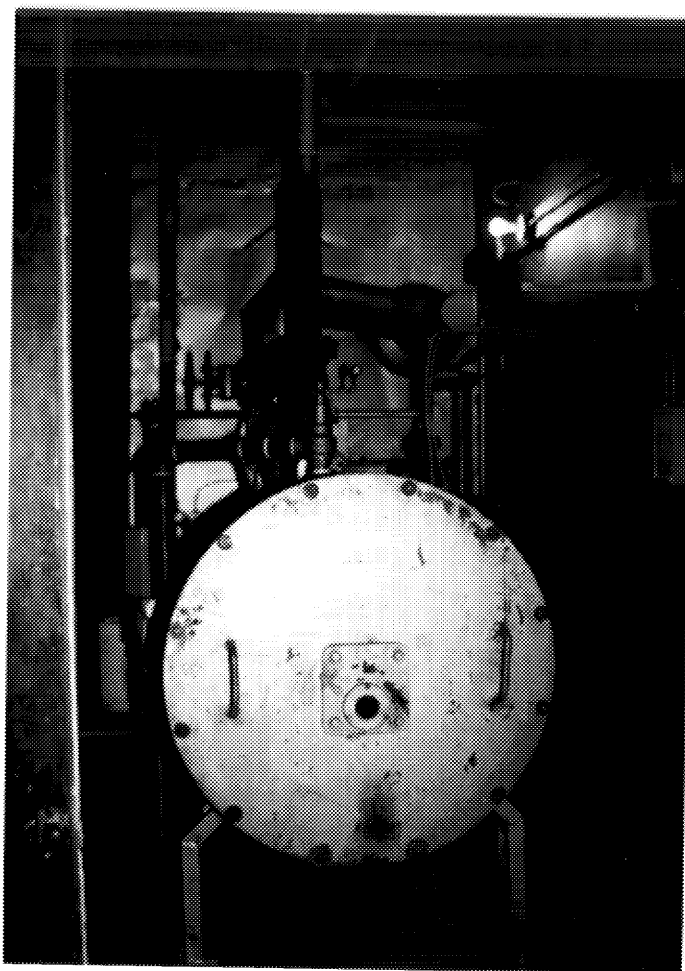


~ GROUND FLOOR PLAN ~
Scale: 1/4" = 1'-0"



16 Plans de la gare de Fitzpatrick en 1959. Dessin intitulé «Layout of Fitzpatrick station and Proposed Alterations». (CNR, Central region, Laurentian division, La Tuque sub. dessin PL-142, dossier 1920-CA [Montréal, CN, Services techniques et de l'environnement].)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC



17 La chaudière située dans la salle des bagages. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC



- 18 Vue sur le corridor de l'étage. La porte située à son extrémité donne sur un escalier de secours. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)

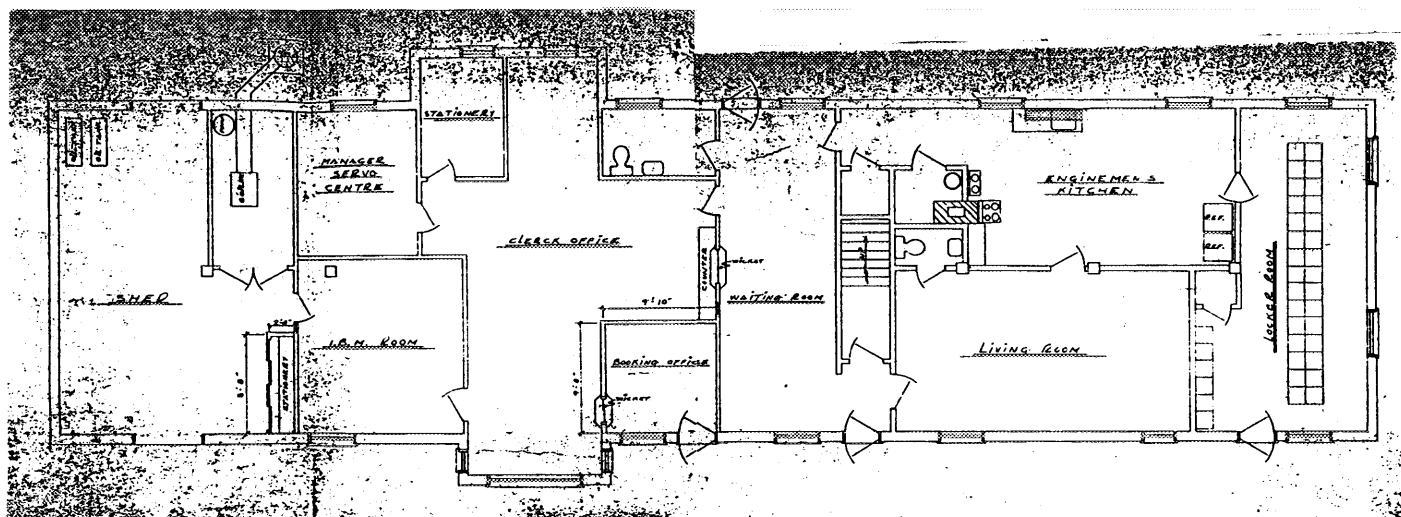
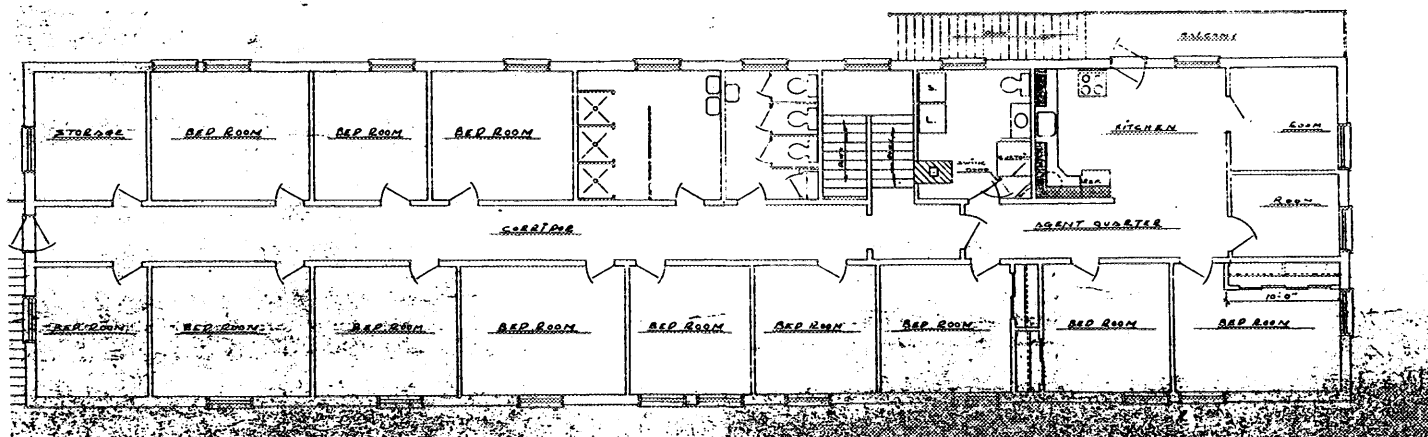
GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC



- 19 Une chambre type située à l'étage. Les murs sont recouverts de panneaux de «préfini». (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC

ETAGE



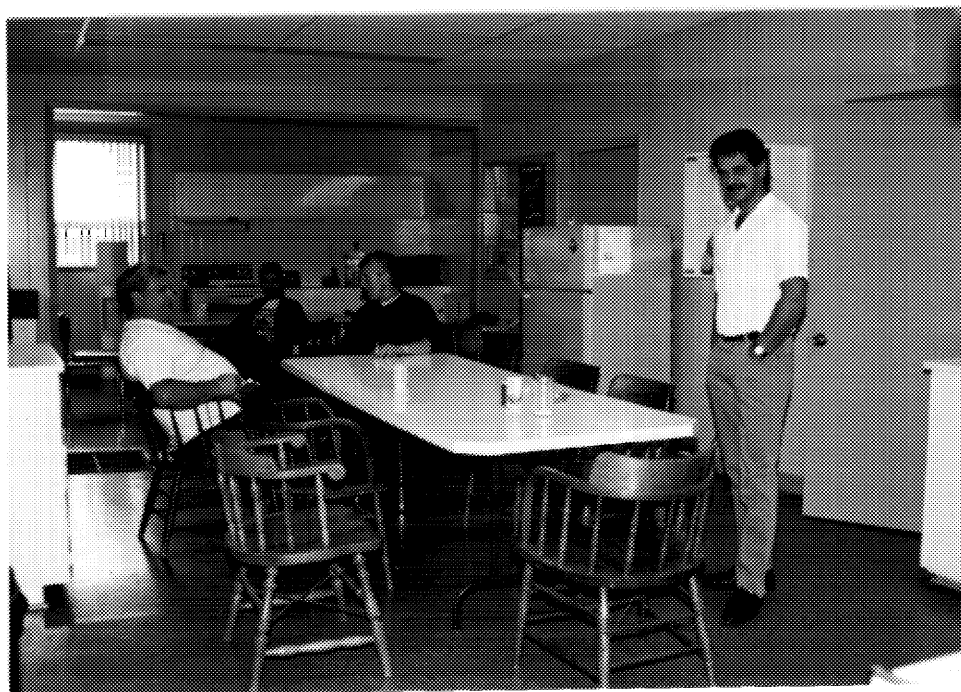
REZ.-DE-CHAUSSÉE

20 Plan de la gare de Fitzpatrick, daté du 20 novembre 1972 et révisé en 1979. (CNR, région du Saint-Laurent, secteur de Québec, La Tuque, dessin PL-142-1, dossier 1920-F1 [Montréal, CN, Services techniques et de l'environnement].)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC



21 Détail de l'ancien entrepôt à bagages et à marchandises. À noter le mur de planchettes de bois embouvetées. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)



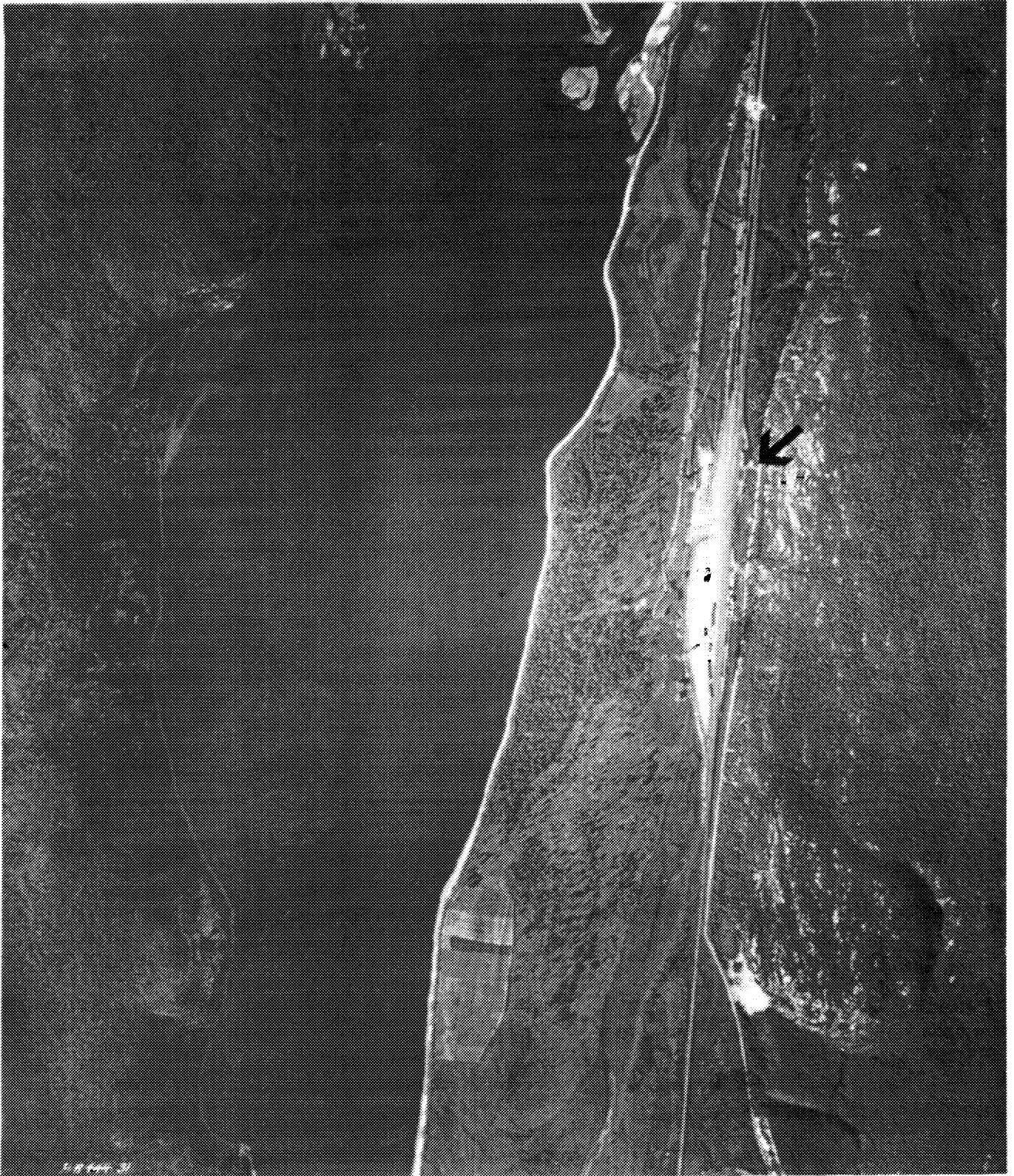
22 La salle de repos des employés du CN avec ses matériaux de finition modernes. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC



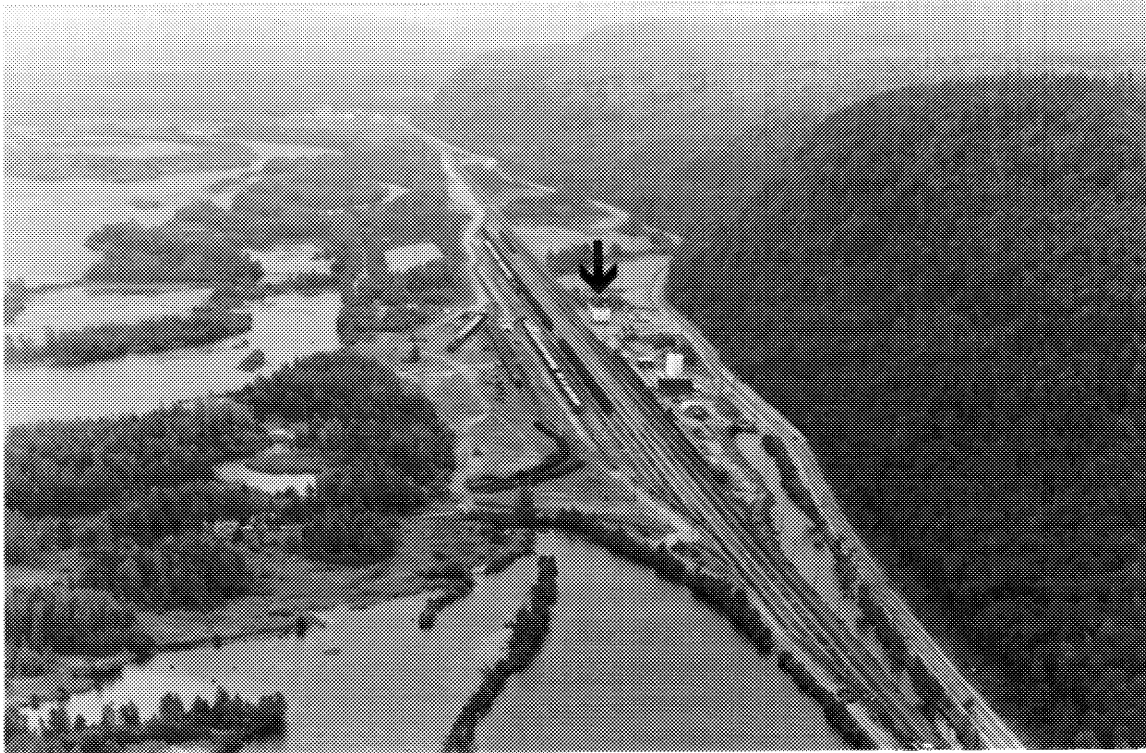
23 Bureau des employés du CN situé au rez-de-chaussée de la gare de Fitzpatrick. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC



24 Photographie aérienne du hameau de Fitzpatrick, dans les années 1920, sur laquelle on peut voir l'ancienne rotonde. (Ottawa, Photothèque nationale de l'air, Énergie, Mines et Ressources Canada, HA444-31/27-09-27.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC



- 25 Photographie aérienne qui montre les zones inondées par la construction du barrage sur les chutes de La Tuque. (Photographie de Gérard Beudet, 1994.)

GARE DU CANADIEN NATIONAL, FITZPATRICK, QUÉBEC



- 26 Les voies de triage situées en face de la gare ainsi que la rampe de chargement nouvellement construite. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)



- 27 Les structures modernes servant d'ateliers et d'entrepôts au CN. (Photographie de Christiane Lefebvre, 1995.)