

Gares bien gardées

Alain Gelly et Kate MacFarlane

Numéro 140, printemps 2014

L'empreinte du train

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/71477ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Gelly, A. & MacFarlane, K. (2014). Gares bien gardées. *Continuité*, (140), 34–36.



Gares bien gardées

Après avoir vu plusieurs de leurs semblables tomber sous le pic des démolisseurs, les gares patrimoniales canadiennes ont eu droit à une précieuse protection : une loi favorisant leur préservation.

par Alain Gelly et Kate MacFarlane

La gare Windsor de Montréal est l'une des cinq gares reconnues lieux historiques nationaux du Canada. Elle fait également partie du club sélect des gares qui servaient à maintenir l'image de marque des compagnies ferroviaires.

Photo : Alexis Hamel

Le 21 juillet 1836, après un trajet de moins d'une heure depuis La Prairie, la locomotive Dorchester entre en gare à Saint-Jean-sur-Richelieu, à la tête du premier train à circuler au Canada. Si, dans la foulée, le Québec pénètre de plain-pied dans l'ère ferroviaire, le transport sur rails de passagers et de marchandises connaît une

croissance en dents de scie au pays. Quoi qu'il en soit, dans les années 1890, le réseau est à peu près complet dans l'est du Canada. Toutefois, avec la popularité croissante du transport routier et aérien durant la seconde moitié du XX^e siècle, l'heure de la rationalisation sonne pour les sociétés ferroviaires. Résultat : elles ferment des tronçons jugés non rentables et désaffectent plusieurs gares, dont bon nombre seront finalement démolies.

La population canadienne en vient à s'inquiéter pour la sauvegarde des gares restantes. Normal, car depuis plus d'un siècle, ces lieux de convergence sont au cœur de la vie économique et sociale des localités. Ils font partie intégrante du paysage. Symboles de prestige pour les sociétés ferroviaires, plusieurs gares transcendent en outre leur fonctionnalité en arborant une architecture impressionnante. Mais qu'ils soient utilitaires ou grandioses, ces témoins de l'histoire constituent un élément de

fierté et d'identité pour de nombreuses collectivités.

FORCE DE LOI

Jusqu'à la fin des années 1980, les efforts de protection de la population se butent à un vide législatif. Comme la plupart des gares ferroviaires appartiennent à des sociétés réglementées par le gouvernement fédéral, elles ne sont pas assujetties aux lois provinciales protégeant le patrimoine. En réponse aux préoccupations croissantes du public, le député progressiste-conservateur Gordon Taylor propose de remédier à la situation en légiférant. Fait rare pour un projet de loi privé, la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales obtient la sanction royale en 1988. Désormais, toutes les gares d'au moins 40 ans, appartenant à une compagnie de chemin de fer ou administrées par celle-ci, construites ou utilisées pour le transport des personnes et des biens, peuvent être désignées gares ferroviaires patrimoniales. La loi stipule que, « sauf autorisation du gouverneur en conseil, une compagnie de chemin de fer ne peut a) enlever, démolir, modifier ou aliéner – notamment par vente ou cession – une gare ferroviaire patrimoniale dont elle est propriétaire ou dont elle a autrement le contrôle; b) modifier telle des caractéristiques patrimoniales de la gare ».

Depuis les années 1990, plus de 300 gares canadiennes ont fait l'objet de rapports de recherche fouillés, analysés par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. En 2013, 163 gares avaient obtenu une désignation, dont 42 au Québec. Parmi elles figurent les cinq gares reconnues lieux historiques nationaux du Canada (Windsor à Montréal, Lévis, Sainte-Geneviève-de-Berthier, Acton Vale et Saint-Jean-sur-Richelieu).

MÉMOIRE ET DIVERSITÉ

Constitué au Québec entre 1990 et 1996, le réseau des gares ferroviaires patrimoniales désignées en vertu de la loi compte plusieurs témoins significatifs de l'histoire du rail, retenus pour leur valeur tant historique qu'architecturale. Construites entre 1859 et 1953, les gares commémorent le rôle majeur qu'elles ont joué dans l'activité économique et sociale de plusieurs communautés, voire dans la naissance de certaines villes (comme Clova, un hameau près de La Tuque, dont la gare date de 1915-1920). Le réseau des gares ferroviaires patrimoniales suscite un devoir de mémoire en assurant la préserva-



Source : Parcs Canada

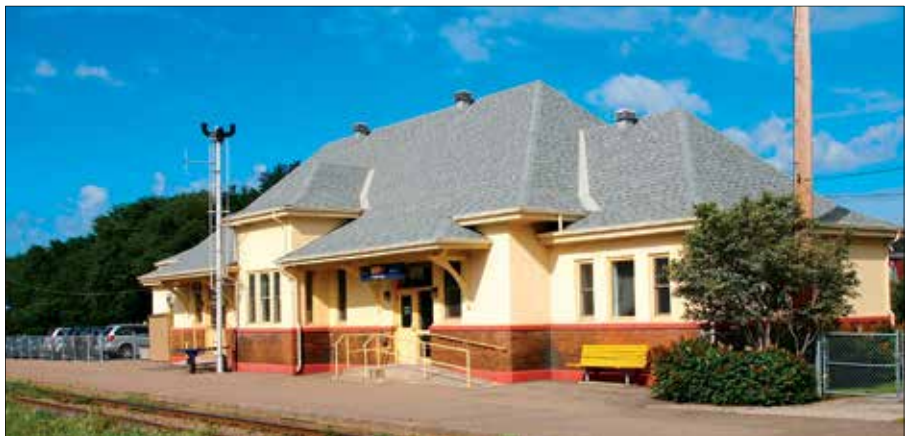
tion des gares érigées autant par les grandes sociétés ferroviaires (Intercolonial, Grand Tronc, Canadien National [CN] et Canadien Pacifique [CP]) que par des compagnies plus modestes (Chemin de fer Jonction de Napierville; Grand Nord du Canada; Quebec Central Railway; Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental, etc.).

Ces gares s'avèrent très diversifiées en matière de styles architecturaux, d'échelle et de matériaux. L'architecture vernaculaire québécoise (Sainte-Anne-de-la-Pocatière, 1859), l'architecture pittoresque (Sainte-Anne-de-la-Pérade, 1877), les styles victorien (Sherbrooke [CN], 1890), château (Westmount, 1896), néoroman (Saint-Jérôme, 1897), Tudor (Joliette, 1901), Beaux-Arts (Trois-Rivières [CP], 1924), Arts and Crafts (Rimouski, 1937), international (Gare centrale de Montréal, 1938-1943), néoquébécois (Rigaud, 1940) sont tous représentés. Certaines gares témoignent aussi de la volonté des sociétés ferroviaires de rationaliser leur design architectural en adoptant des plans types (Sayabec, 1912). Le réseau comporte de petits bâtiments de bois (L'Épiphanie, 1923) ou de brique (Westmount), ainsi que des gares plus imposantes, bâties en pierre



Les gares patrimoniales québécoises prennent les formes les plus variées : la gare de Sainte-Anne-de-la-Pocatière est un exemple d'architecture vernaculaire québécoise (en haut), celle d'Acton Vale est de style néo-Queen Anne (ci-dessus), et celle de Rimouski, de style Arts and Crafts (ci-dessous).

Photos : Monique Bellemare





Dessinée avec soin, la gare du Canadien Pacifique à Saint-Jean-sur-Richelieu est vite devenue sujet de cartes postales.

Source : Parcs Canada

de taille par des sociétés ferroviaires soucieuses de maintenir leur image de marque (gare Windsor à Montréal, 1888-1889).

QUELQUES ARRÊTS REMARQUABLES

Les gares désignées témoignent avec éloquence de l'histoire et de l'architecture ferroviaires. Construite en 1859 par le Grand Tronc, celle de Sainte-Anne-de-la-Pocatière constitue, avec la gare de Lévis, le plus ancien exemple d'architecture ferroviaire au Québec. La forme et les ornements de la toiture, ainsi que la forme du bâtiment même, rappellent directement l'architecture résidentielle québécoise de l'époque. Afin d'évoquer la durabilité et la stabilité, le Grand Tronc a construit cette gare en brique.

Les deux gares de Saint-Jean-sur-Richelieu représentent non seulement un bel exemple d'émulation entre deux grandes sociétés ferroviaires, mais illustrent une étape majeure dans l'architecture ferroviaire. En 1887, lorsque le CP construit une gare à Saint-Jean, les architectes apportent un soin particulier à sa conception afin de refléter l'importance de ce maillon clé de la « Short Line ». Construite en brique et dépourvue de locaux d'habitation, cette gare d'un étage au plan rectangulaire inspirera par sa conception la construction de nombreuses autres gares en brique au cours des 50 années suivantes. Piqué au vif, le Grand Tronc n'entend pas se laisser surclasser par sa rivale. En 1890-1891, il bâtit un bâtiment en brique qui regroupe sur un seul étage la salle d'attente, les bureaux du chef de gare et l'entrepôt à bagages. Avec son avant-toit débordant soutenu par d'élégantes consoles et les effets décoratifs de sa brique, cette gare devient rapidement, comme celle du CP, un sujet de cartes postales. Elle sera reconnue lieu historique national du Canada en 1976.

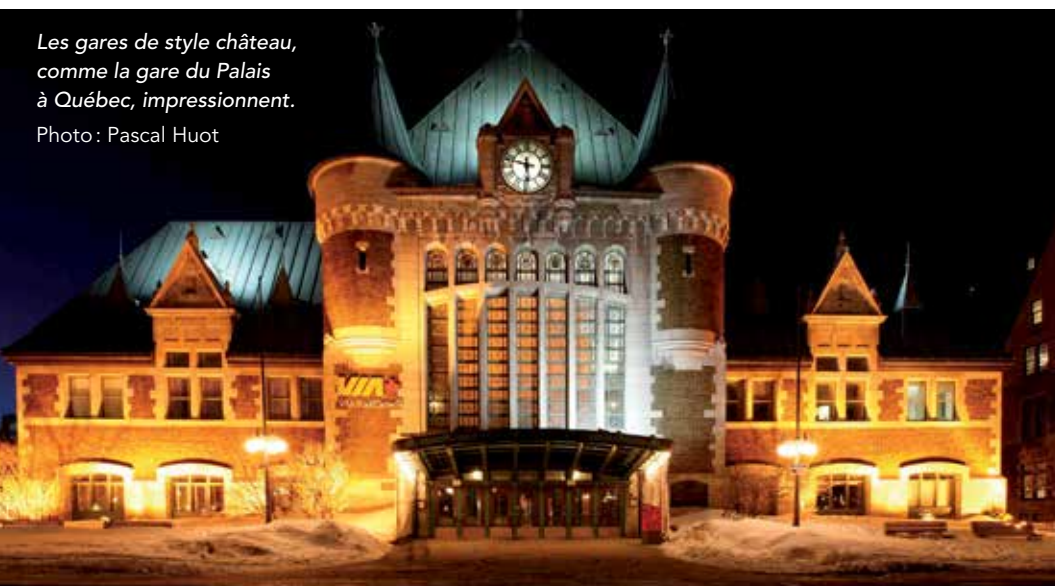
Pour leur part, les gares de style château visent à marquer l'imaginaire de la population. Les plus beaux fleurons québécois, dont la gare du Palais à Québec, se démarquent au sein du réseau des gares ferroviaires patrimoniales. La Gare centrale de Montréal (CN) constitue un tournant dans l'histoire de l'architecture des gares ferroviaires canadiennes, affirme Susan D. Bronson, architecte spécialisée en conservation du patrimoine, dans son ouvrage *The Development of Modernism in Canadian Railway Station in Architecture, 1930-1960*. De conception moderne, ce bâtiment contraste avec l'aspect monumental des premières gares. Exemple tant par sa simplicité que par sa fonctionnalité, la Gare centrale préfigure le style international qui sera en vogue après 1945.

En assurant la protection de ces joyaux du patrimoine ferroviaire, la loi contribue aussi à ce que la transmission de leur histoire continue d'aller bon train.

Alain Gelly et Kate MacFarlane sont historiens à la Direction des sciences culturelles de Parcs Canada.

Pour en savoir plus

Parcs Canada : pc.gc.ca
Lieux patrimoniaux du Canada : lieuxpatrimoniaux.ca



Les gares de style château, comme la gare du Palais à Québec, impressionnent.

Photo : Pascal Huot