

Québec Le palais des trains

Sylvie Thivierge

Number 31, Spring 1986

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/18039ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Thivierge, S. (1986). Québec : le palais des trains. *Continuité*, (31), 38–40.

Québec

LE PALAIS DES TRAINS

La gare du Palais: imposante, raffinée,
mais surtout, moderne.

En novembre 1985, le maire de Québec, Jean Pelletier, inaugurerait une gare du Palais rénoverée et balayée de la poussière laissée par près de dix ans d'inactivité. Du même coup, le transporteur ferroviaire Via Rail réalisait le vœu exprimé par l'ensemble de la population: le retour des trains au coeur de la ville et l'accès à une gare digne de ce nom.

Construite en 1915, la gare du Palais impressionne, tant par ses dimensions, son style et la qualité de ses matériaux, que par son organisation spatiale et son plan, dont la configuration s'avère unique et novatrice à Québec. Cette originalité est le fait de l'Américain Harry Edward Prindle (1873-?), architecte rattaché au bureau du surintendant des constructions du *Canadian Pacific Railway* (C.P.R.) depuis 1912. Ayant travaillé avec des firmes d'architectes réputées de New York, Prindle possède un bagage de connaissances éprouvées, mais il est aussi à l'affût des nouveautés de l'heure.

UN PLAN NOVATEUR

À la gare du Palais, il opte pour un plan en forme de L, dont les ailes des rues Saint-Paul et Henderson s'étirent sur plus de 60 mètres. Avec ce plan, appelé *Head Type*, les multiples voies ferrées s'engagent à l'intérieur du L pour permettre aux trains de déposer leurs passagers et de repartir en sens inverse. Les gares de ce type apparaissent en France vers 1850, avec la construction à Paris de la gare de l'Est par François Dugesney. Bientôt, les avantages du *Head Type* l'emportent sur

tous les autres: horaires plus souples en raison des nombreuses voies ferrées, absence d'atroupements, etc. Le seul inconvénient est que le passager doit parcourir une grande distance sur le quai afin d'atteindre son wagon. À Québec, jamais une gare n'avait été construite sur ce modèle; la gare du Palais fait figure de proue.

Seul un projet mis de l'avant en 1910 par le *Transcontinental Railway*, jamais réalisé, fait preuve d'autant de modernisme. Deux versions nous en sont parvenues: l'une de l'architecte québécois Georges-Émile

Tanguay, en collaboration avec la firme montréalaise Marchand et Haskell, et une autre, plus grandiose, d'un architecte inconnu¹. La deuxième version nous est connue entre autres par une oeuvre de l'aquarelliste Louis Morency représentant un bâtiment en forme de U dans lequel pénètrent les voies ferrées. Celles-ci sont surplombées d'une structure métallique recouverte de verre, formant ainsi un hangar à trains couvert, longtemps une particularité des gares du *Head Type*. Ce genre de structure permet d'exploiter véritablement la nature intrinsèque

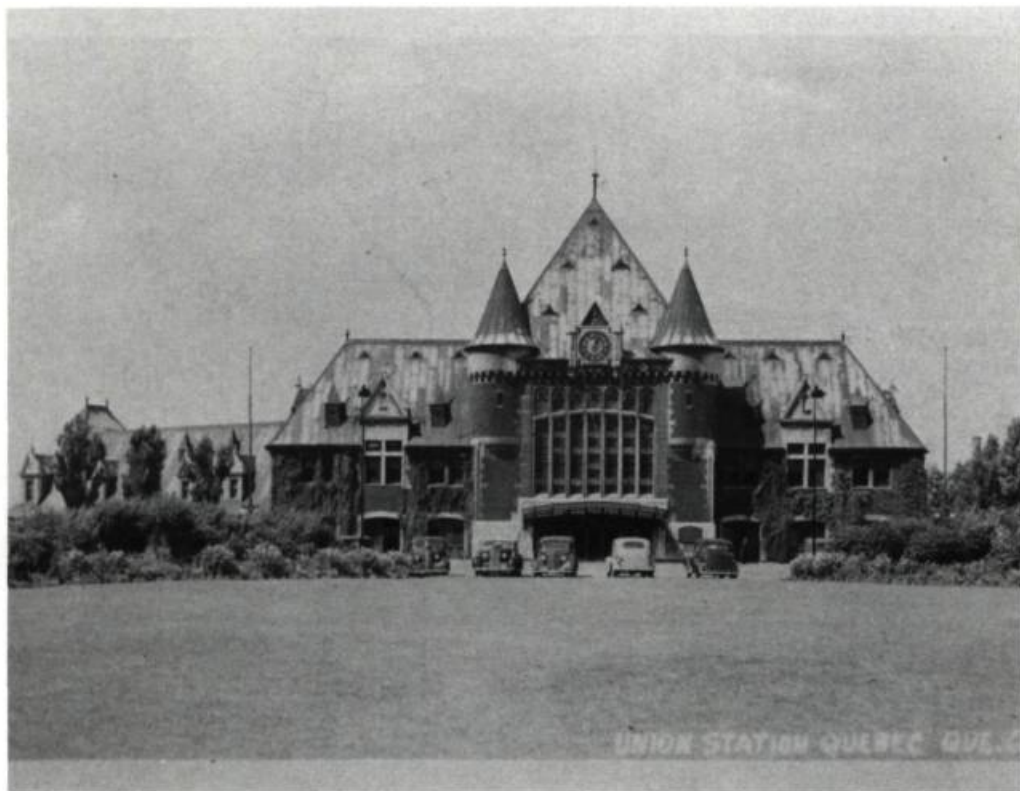
du métal; en effet, le fer ou l'acier n'y sont aucunement dissimulés, mais plutôt mis en valeur par le verre qui remplace le toit traditionnel. Cependant, à la gare du Palais, Prindle choisit un hangar à trains ouvert, c'est-à-dire qu'aucune toiture en verre ne couvre l'espace réservé aux trains. Seuls des abris au-dessus des quais protègent les voyageurs des intempéries. Ce compromis élimine les coûts élevés et les ennuis d'entretien et de nettoyage qu'entraîne la présence de verre immédiatement au-dessus des cheminées des trains.



Le plan en L est bien présenté ici. À droite de la gare, le bureau de poste érigé dans le même style en 1938 selon les plans de Raoul Chênevert. (photo: Gouvernement du Québec, documentation photographique)



Au pied de la falaise le «Transcontinental Railway» avait prévu d'ériger une gare en 1910. Une tour menant à une passerelle devait relier la gare à la terrasse Dufferin. Aquarelle de Louis Morency. (photo: Musée du Québec)



Dans les années quarante, la gare était couverte de lierre grimpant. Devant, s'étendait une vaste pelouse parsemée d'arbres et d'arbustes. Aujourd'hui, tout ce décor paysagé a disparu au profit d'un stationnement paysagé. (photo: Université Laval, fonds Raoul Chênevert)

UNE GARE «UNION»

De conception unique, la gare du Palais est également la première gare «union». En effet, plusieurs compagnies ferroviaires qui passent par Québec se proposent d'en faire leur dépôt central. Dès lors, les dirigeants du C.P.R., de concert avec leur architecte, préconisent la construction d'un bâtiment de prestige qui pourra rivaliser avec les plus célèbres gares; plus de 350 000 \$ y seront investis.

Comme le mentionnent les journaux de l'époque, «l'édifice nouveau sera une adaptation moderne des châteaux français de la Loire; on a choisi ce style de préférence, pour satisfaire aux aspirations de la cité historique de Champlain, la plus vieille du continent». Après le Château Frontenac, la gare du C.P.R. devient le meilleur exemple du style château à Québec. Il est vrai qu'avec son robuste corps de maçonnerie coiffé de toits aux lucarnes aiguës, ses tourelles en forme d'éteignoir, ses jeux de pierre et de brique, la gare de Prindle est tout à fait dans la lignée des châteaux français. Sans son horloge, sa large fenêtre à cadre de métal de 12 mètres de haut et son hangar à trains, la gare du C.P.R. pourrait aisément être confondue avec un petit château du XVII^e siècle. Toutefois, l'architecte a opté pour des matériaux du pays. Les façades sont en granit d'Argenteuil, en pierre de Deschambault et en brique Citadel; les toits sont recouverts de cuivre. Quant à la charpente d'acier, elle a été usinée chez *Eastern Canada Steel and Iron Works*. Afin d'accentuer le caractère du bâtiment, les alentours de la gare sont paysagés; des peupliers de Lombardie, ainsi que différentes variétés d'arbustes, sont plantés.

L'intérieur surprend par son modernisme et son fonctionnalisme. Le hall d'entrée, haut de 18 mètres, est baigné de lumière grâce aux puits en verre plombé de la toiture et à un immense vitrail qui donne sur la rue Saint-Paul. L'intérieur est ri-

chement décoré; les murs sont couverts de carreaux de faïence et de briques, bleues, rouges et dorées. On voit également à l'intérieur les grands arcs d'acier en anse de panier qui constituent la charpente du bâtiment; le métal est ainsi utilisé tant pour ses valeurs fonctionnelles qu'esthétiques. Quoi de plus naturel pour un édifice destiné aux chemins de fer! Le rez-de-chaussée est divisé de manière à satisfaire les besoins d'une gare moderne. On y trouve, notamment, les guichets, la consigne, les bureaux de la douane, du télégraphe et du téléphone, les kiosques à journaux et toutes les commodités sanitaires. Un escalier en marbre conduit au premier étage, qui abrite les bureaux C.P.R., la salle des employés et un musée dont la collection a pour thème les ressources naturelles canadiennes.

Sans le savoir, le C.P.R. a érigé la dernière gare de Québec. En effet, après 1915, aucune gare ferroviaire ne sera



Le hall est baigné de lumière grâce aux puits en verre plombée de la toiture. (photo: B. Ostiguy)

construite sur le territoire de la ville de Québec. Comme dans bon nombre de villes américaines, l'automobile se démocratise et prend la relève du train. Cependant, l'ampleur du chantier, le modernisme du plan et le rôle de dépôt central tenu par la gare du Palais font presque croire à une prémonition quant à l'éventuelle disparition des gares. ■

1) Les références stylistiques au Grand Palais, construit pour l'Exposition de Paris en 1900, et le modernisme des plans nous permettent de croire que l'architecte est d'origine française.

2) Pour en connaître davantage, voir Thivierge, Sylvie, *L'architecture commerciale à Québec, 1860-1915*, thèse de maîtrise, université Laval, Québec, 1985.

Sylvie Thivierge

Historienne de l'architecture au Service d'urbanisme de la Ville de Québec; l'auteur prépare en ce moment un doctorat sur l'architecture des prisons du Québec.

40



Les grands arcs d'acier en anse de panier sont utilisés tant pour leurs valeurs fonctionnelles qu'esthétiques. (photo: B. Ostiguy)