

GARES FERROVIAIRES DES CANTONS-DE-L'EST

Textes et photographies de Matthew Farfan (sauf mention contraire)
(Nos remerciements à J. Derek Booth)

Le 19^e siècle a connu le formidable essor du chemin de fer partout à travers les Cantons-de-l'Est. Animées par le besoin d'atteindre les matières premières, par le désir d'un transit rapide, par la croissance de l'industrie et par une manie de construire plus de lignes secondaires, des douzaines de compagnies se disputaient le territoire et les marchés. Déjà en 1900, un réseau de voies ferrées locales et régionales rejoignait pratiquement tous les coins de la région. Les compagnies ferroviaires du *Grand Tronc* (plus tard *Canadien National*), du *Québec Central* et du *Canadien Pacifique* émergèrent comme les acteurs dominants.

La présence d'une voie ferroviaire représentait un atout majeur pour une petite ville. Les enjeux étaient grands; la bonne fortune d'une ville pouvait entraîner le déclin d'une autre. Il n'est donc pas surprenant que les hommes d'affaires locaux se soient révélés des promoteurs enthousiastes des chemins de fer. Les villes bénéficiant d'un avantage précoce furent celles situées le long de la ligne du *Grand Tronc*. Cette ligne, terminée en 1853, reliait Montréal aux installations d'expédition portuaires de Portland, Maine, dont les eaux ne gelaient pas. Sherbrooke, Richmond, Acton Vale et Coaticook étaient toutes situées le long de cette route ferroviaire; par conséquent, ces villes bénéficièrent d'une croissance rapide.

Mais les heures de gloire du train furent relativement de courte durée. À cause du développement du réseau routier, de la production d'automobiles en série et de la croissance de l'industrie du camionnage, les chemins de fer déclinèrent tout au long du 20^e siècle. Plusieurs lignes secondaires et gares furent fermées. Dans les années 1950, le service de passagers vers certaines villes se vit réduit ou complètement supprimé et des gares se fermèrent continuellement tout au long des années 1960, 1970 et 1980. Le service *Via Rail* vers Richmond et Sherbrooke finit par disparaître en 1994.

Dans les années 1920, à son apogée, le réseau ferroviaire comptait plus de 250 gares dans les Cantons-de-l'Est. Ce nombre chuta à 45 dans les années 1970 et n'a cessé de diminuer depuis. Depuis quelques années, on assiste à la démolition de plusieurs anciennes gares à l'exemple de celles de Magog et de Beebe Junction.

Mis à part un tout petit nombre de gares — celles de Saint-Armand, Warwick et Drummondville n'ont pas été incluses dans le présent circuit uniquement en raison de leur éloignement —, la plupart des gares les mieux préservées des Cantons-de-l'Est ont été considérées. Quelques-unes, par exemple celle de Mansonville, ont été mises à l'écart parce qu'elles ont été tellement transformées qu'elles sont devenues méconnaissables.

Gare de Kingsey, 1908. (Photo : Collection Farfan)

Près de Magog, 1913. (Photo : Collection Farfan)

Ancienne gare de Mansonville de l'*Orford Mountain Railway*, à peine reconnaissable; convertie en résidence privée.

Carte. Réseau ferroviaire, 1916. (Source : J. Derek Booth, *Railways of Southern Quebec*)

1)

NOM : Highwater (anc. Gare de Mansonville)

ENDROIT : 1 km au nord de la frontière Canada—États-Unis (North Troy, Vermont), sur le côté est de la route 243.

HISTOIRE : le *South Eastern Railway* exploita cette voie de 1873 à 1883, moment où elle fut acquise par le *Canadien Pacifique*. La gare actuelle en a remplacé une ancienne et date de l'époque du *CP*. Le service de passagers vers Highwater a cessé au milieu des années 1960. Le nom *Highwater* qui a remplacé celui d'origine, *Mansonville Station* (gare de Mansonville), fut adopté en 1909 en mémoire de l'inondation printanière qui se produit ici, la rivière Missisquoi sortant de son lit.

DATE : v. 1910

DESCRIPTION : 1 étage. Bardeau et déclin. Peinte en bordeaux, couleur type du CP

ACCÈS : Privé

1) Depuis la route.

2) La première gare, v. 1900. (Photo : Collection Farfan)

3) Nouveau pont ferroviaire sur chevalets du *South Eastern Railway*, près de North Troy, Vermont. (Photo : Collection privée)

4) Accident ferroviaire sur la ligne du *South Eastern* à Sutton, 1874. La section fumeurs fut télescopée par un autre wagon de passagers. (Photo : Collection Farfan)

2)

NOM : Gare de Foster

ENDROIT : À Lac-Brome, à la croisée des chemins Bondville et Lakeside, près du club de golf

HISTOIRE : À l'origine faisant partie du *South Eastern Railway*, la ligne passant par Foster fut acquise par le *Canadien Pacifique* qui a construit la gare actuelle. Cette dernière a déjà fait partie de l'immense dépôt Foster Yards à la jonction de la voie ferrée principale est-ouest de Montréal et de la ligne secondaire nord-sud de Drummondville. Fermée à la fin des années 1970, elle abrite aujourd'hui le Bureau de tourisme de Lac-Brome.

DATE : 1887

DESCRIPTION : 1 étage. Bardeau et déclin

ACCÈS : Public. Saisonnier

1) Gare de Foster.

2) Aujourd'hui un bureau de tourisme.

3) Gare, détail.

4) Foster, v. 1910. (Photo : Collection Farfan)

5) Gare de Knowlton près de Foster, v. 1900. (Photo : Collection Farfan)

3)

NOM : Gare d'Acton Vale

ENDROIT : Centre-ville d'Acton Vale

HISTOIRE : Construite par la compagnie du *Grand Tronc*, la magnifique gare d'Acton Vale a été érigée selon le plan type réservé à toutes les gares construites par le *GT* le long de sa ligne Montréal—Portland entre 1895 et 1905. Premier chemin de fer international et le premier à traverser les Cantons-de-l'Est, le *Grand Tronc* avait acquis cette ligne du *St. Lawrence & Atlantic Railway* en 1853. En 1919, après avoir trop éparpillé ses activités *GT* fit faillite; quatre ans plus tard, elle fut absorbée par le *Canadien National*. Lorsque le flot de voyageurs chuta dans la seconde moitié du 20^e siècle, la gare d'Acton Vale fut fermée, tout comme plusieurs gares dans les Cantons. Abandonné pendant des années, une nouvelle vie fut insufflée à l'édifice en 1979 lorsque la Société de la gare fut fondée. Désignée site historique fédéral et provincial — respectivement en 1976 et en 1980 —, la gare fut achetée par la ville en 1983. Depuis restaurée, elle a repris sa splendeur originale et a été convertie en bureau de tourisme et centre d'exposition.

DATE : v. 1903-1904

DESCRIPTION : 1 étage. Déclin. De style néo-Queen Ann; selon la Commission des sites et monuments historiques du Canada, la gare comporte une tourelle à pignon aigu et à larmier ainsi qu'une lucarne formant gâble; l'ensemble produit un effet pittoresque.

ACCÈS : Public. Info : (450) 546-7642

1) Tour.

2) Plaque installée par la Commission des sites et monuments historiques du Canada en 1986.

3) Depuis la voie ferrée.

4) Modèle réduit.

- 5) Intérieur du bureau de tourisme.
- 6) Salle d'exposition.
- 7) *J'ai visité la gare d'Acton Vale!*
- 8) Centre-ville d'Acton Vale, v. 1900. (Photo : Collection Farfan)

4)

NOM : Gare de Durham-Sud (*déménagée sur le site actuel)

ENDROIT : 8, chemin Melbourne Vallée, Melbourne. À l'intersection des routes 143 et 243 à Richmond, emprunter la route 116 vers Acton Vale sur 6,2 km.

HISTOIRE : Construite en 1902, cette gare était à l'origine située à Durham-Sud, sur la ligne du *Grand Tronc*. Lorsque le service aux voyageurs a pris fin, elle fut fermée et tomba en désuétude. Il y a quelques années, elle fut achetée puis déménagée sur le site actuel par les propriétaires qui l'ont restaurée et convertie en galerie d'art et en salle d'exposition présentant leur collection d'objets et de souvenirs reliés aux chemins de fer. Le Musée ferroviaire Melbourne Vallée, comme ils le nomment, ajoute une attraction supplémentaire au restaurant voisin, une maison de ferme de 1862. Le restaurant de même que la gare sont ouverts toute l'année, mais uniquement pour les groupes et sur réservation seulement.

DATE : 1902

DESCRIPTION : 1 étage. Déclin. Lucarne

ACCÈS : Privé. Pour groupes avec réservation seulement. Frais d'entrée. Info : (819) 826-3822

- 1) Intérieur restauré. (Photo : Restaurant Melbourne Vallée)
- 2) Billets de passager. (Photo : Restaurant Melbourne Vallée)
- 3) La gare sur le site actuel. (Photo : Restaurant Melbourne Vallée)
- 4) Objets promotionnels. (Photo : Restaurant Melbourne Vallée)

5)

NOM : Gare de Richmond

ENDROIT : 779, rue Main, Richmond

HISTOIRE : Richmond devint un carrefour ferroviaire important dès l'achèvement du chemin de fer du *St. Lawrence & Atlantic Railway* en 1853. Cette ligne, acquise par le *Grand Tronc* dès la fin de sa construction, ainsi que celle de la *Quebec and Richmond Railroad Company*, reliaient toutes deux Richmond et les villes de Québec et Montréal. Le *Canadien National* a acquis *GT* en 1923. La gare actuelle, troisième sur ce même site, date de l'époque du *Grand Tronc*. Gare jusqu'en 1994, elle abrite maintenant un hôtel et un restaurant.

DATE : 1912

DESCRIPTION : Deux étages. Brique. Vaste voie d'arrêt centrale

ACCÈS : Public

- 1) Depuis la rue.
- 2) Motel de la gare.
- 3) Panneau du *St. Lawrence & Atlantic Railway*.
- 4) Gare du *GT*, Richmond, v. 1920. (Photo : Collection Farfan)
- 5) Accident ferroviaire à Richmond, 1915. (Photo : Collection Farfan)
- 6) Accident sur la ligne du *Canadien National* près de Kingsey, 1927. (Photo : Collection Farfan)

6)

NOM : Gare d'East Angus

ENDROIT : 221, rue Saint-Jean Ouest, East Angus

HISTOIRE : En 1875, le *Sherbrooke, Eastern Townships and Kennebec Railway* devinrent le *Québec Central*. *QC* fut louée à perpétuité par *CP* en 1912. En grande partie mais non entièrement, ce chemin de fer visait à rejoindre les ressources et desservait le sud des Cantons ainsi que les régions de Lac-

Mégantic et de la Beauce. La première gare du *Québec Central* à East Angus fut construite en 1882 et est devenue une résidence privée. La gare actuelle fut construite en 1914 et desservit les voyageurs de *CP* jusqu'en 1965. Restaurée dernièrement, elle a été déclarée site historique et abrite aujourd'hui un centre d'interprétation sur l'industrie du papier locale et sur l'histoire de la voie ferrée. Elle sert également de gare de départ pour le *Train du Haut-Saint-François*, train touristique qui offre des excursions sur la voie du *Québec Central*. Ainsi, il s'agit de la seule gare ferroviaire fonctionnelle parmi celles décrites dans le présent circuit. Pour tout renseignement, téléphoner au (819) 832-2221.

DATE : 1914

DESCRIPTION : 2 étages. Construite entièrement en blocs de ciment et amiante, technique novatrice à l'époque

ACCÈS : Public

- 1) Gare d'East Angus restaurée.
- 2) La Vieille Gare du Papier.
- 3) Le *Train du Haut-Saint-François*.
- 4) Horaire du *Train du Haut-Saint-François*, conduit par l'ingénieur et fondateur, l'abbé Donald Thompson. (Photo : *Train du Haut-Saint-François*)
- 5) Arrêt à Bishopton sur la ligne du *Train du Haut-Saint-François*.

7)

NOM : Gare Union (à Sherbrooke)

ENDROIT : Rue Dépôt, centre-ville de Sherbrooke

HISTOIRE : Dès le début des années 1850, Sherbrooke devint le principal carrefour ferroviaire dans les Cantons à cause des nombreuses voies ferrées importantes qui la traversaient ou qui possédaient un terminus dans l'une des deux gares de la ville. La première gare de Sherbrooke fut construite par le *St. Lawrence & Atlantic Railway* — devenue plus tard le *Grand Tronc* — en 1852 le long du tronçon Montréal-Portland. En 1870, la nouvelle compagnie du *Massawippi Valley Railroad* inaugura son terminus à Sherbrooke dans cette même gare. Quatre ans plus tard, le *Québec Central* débuta un service entre Sherbrooke et Weedon. En 1880, cette ligne s'étendait déjà aussi loin que la ville de Québec. En 1875, l'*International Railway* inaugura un service entre Sherbrooke et Lac-Mégantic. La gare actuelle, deuxième sur ce même site, fut nommée la gare Union parce qu'elle desservait quatre compagnies différentes. Le *Grand Tronc* devint *CN* en 1923. Du milieu des années 1970 jusqu'au milieu des années 1990, *Via Rail* y exploita un service pour les passagers en direction de Sherbrooke. Depuis ce temps, l'édifice a souffert de l'action de vandales qui l'ont couverte de graffitis. Intégrée au plan de revitalisation du centre-ville, la gare sera bientôt complètement restaurée et transformée en nouvelle gare d'autobus de Sherbrooke.

DATE : 1890

DESCRIPTION : 2 étages. Brique. Baie néoromane caractéristique et grand pignon central arborant la date et un motif décoratif en brique

ACCÈS : Public

- 1) Cible de vandales depuis sa fermeture, cette gare est inscrite dans un plan de restauration.
- 2) En 1890.
- 3) Pignon caractéristique.
- 4) Locomotive diesel d'un train de marchandises du *St. Lawrence & Atlantic*.
- 5) Gare du *Grand Tronc*, v. 1910. (Photo : Collection Farfan)

8)

NOM : Gare du *Canadien Pacifique* (à Sherbrooke)

ENDROIT : Près de l'intersection des rues Belvédère Sud et Rand, Sherbrooke

HISTOIRE : En 1885, une deuxième gare ferroviaire fut construite à Sherbrooke — à la suite de l'achèvement d'une ligne provenant de Magog — par le *Waterloo & Magog Railway*. Cette

compagnie ne dura pas longtemps : en 1888, elle fut absorbée par *CP* dans le cadre de sa stratégie de

construction d'un tronçon est-ouest visant à briser le monopole international du rail détenu par le *Grand Tronc*. En 1910, CP reconstruisit la gare près de son site original : c'est celle que nous pouvons voir aujourd'hui. Fermée aux passagers depuis les années 1970, la gare a souffert d'un manque d'entretien et de vandalisme. En 2003, elle fut la cible d'un incendie criminel. Toujours propriété du CP, la gare n'en figure pas moins au premier rang dans les plans de revitalisation urbaine. Sherbrooke compte acheter et restaurer la gare puis en faire le point d'attraction d'un marché, d'une piste cyclable et possiblement d'un train touristique.

DATE : 1910

DESCRIPTION : 2 étages. Brique. Pavillon central. Lucarnes. Longue de 76 m (250 pi.), certainement la plus longue gare des Cantons!

ACCÈS : Limité

- 1) Gare du CP à Sherbrooke, cible de vandales et de criminels.
- 2) Locomotive diesel.
- 3) En attente d'être restaurée.
- 4) Gare du *Canadien Pacifique*, Sherbrooke, v. 1905. (Photo : Collection Farfan)

9)

NOM : Gare de North Hatley

ENDROIT : 210 rue Main, North Hatley

HISTOIRE : Cette gare est située le long de l'ancienne voie ferrée du *Massawippi Valley Railway*, qui fut louée successivement au *Connecticut & Passumpsic*, au *Boston & Maine*, au *Québec Central* puis, finalement, au *Canadien Pacifique*. Après sa fermeture en 1951, elle servit pendant un certain temps d'hôtel de ville de North Hatley et de laverie automatique. À quelques pas, se trouvent le pittoresque centre du village de North Hatley et un accès au lac Massawippi.

DATE : 1892-1893

DESCRIPTION : 2 étages. Déclin

ACCÈS : Privé

- 1) Gare de North Hatley, aujourd'hui une résidence privée. Vue depuis la rue.
- 2) Centre du village de North Hatley, à quelques pas.

10)

NOM : Gare de Coaticook

ENDROIT : 131, rue Lovell, Coaticook

HISTOIRE : Deuxième gare sur ce site, cette gare fut construite par le *Grand Tronc* en 1904. À cause de la diminution du service de passagers dans les années 1960 et 1970, elle a été fermée et perdit finalement son statut de gare en 1980. En 1988, la municipalité de Coaticook l'acheta pour un dollar. Cependant, à ce moment, la gare se trouvait dans un état pitoyable : les coûts de restauration s'élevèrent à 175 000 \$. L'extérieur a été conservé intact en grande partie, mais l'intérieur a été complètement redessiné. En 1999, l'édifice fut désigné monument historique par la Province de Québec. Elle a servi à différentes fonctions depuis son achat par la ville.

DATE : 1904

DESCRIPTION : 2 étages. La plus grande gare ronde au Québec. Plusieurs détails d'architecture intéressants, entre autres les différents niveaux de la toiture, les pignons, et une ornementation pittoresque la rendent particulièrement attrayante.

ACCÈS : Public. À noter que le musée Beaulne se trouve à quelques pas.

- 1) Gare de Coaticook sous la neige.
- 2) Depuis la voie ferrée.
- 3) Deuxième étage.
- 4) Extérieur, détail.
- 5) Gare de Coaticook, 1904. (Photo : Collection Farfan)

6) En attendant le train, v. 1920. (Photo : Collection Farfan)

11)

NOM : Gare de Compton (*déménagée sur le site actuel)

ENDROIT : Stanstead-Est (anciennement Compton). De Stanstead : à partir de l'intersection des routes 55 et 143, emprunter le chemin Fairfax vers l'est sur 0,8 km. Puis, emprunter le chemin Stage vers le sud-est sur 2,5 km. À partir du pont et de la croisée des chemins Stage et Smith, continuer tout droit sur le chemin Smith sur 3 km.

HISTOIRE : Construite à Compton par le *Grand Tronc* au tournant du siècle dernier, cette gare fut déménagée sur le site actuel, à Stanstead-Est, il y a quelques années, après que le service aux voyageurs a été interrompu dans les années 1970. Elle est maintenant devenue une résidence privée.

DATE : v. 1900

DESCRIPTION : 1 étage. Déclin. À l'instar de la gare d'Acton Vale (se référer à l'arrêt #3 de ce circuit), cette gare fut construite dans le style néo-Queen Ann. Elle présente une tour d'angle et plusieurs éléments décoratifs intéressants.

ACCÈS : Privé

1) Tour.

2) Gare, détail.

3) La gare aménagée en résidence privée. Vue depuis la route.

12)

NOM : Gare de Beebe Plain

ENDROIT : 38, rue Principale, Stanstead (secteur de Beebe Plain)

HISTOIRE : En 1870, le *Massawippi Valley Railway* ouvrit un tronçon entre Lennoxville et Lineboro au bord de la frontière américaine. Cette gare est située sur une voie de desserte qui reliait Beebe Plain à Rock Island et Stanstead Plain. À son achèvement, *MVR* fut louée successivement au *Connecticut & Passumpsic Railway*, au *Boston & Maine*, au *Québec Central* et, finalement, au *Canadien Pacifique*. Cette gare fut fermée dans les années 1920 et transformée en résidence privée. Le service aux voyageurs du *MVR* prit fin quelques années plus tard. Quand le service de marchandises fut à son tour supprimé, à la fin des années 1980, l'assiette des rails fut complètement abandonnée. Dans les années 1990, la ligne de desserte fut vendue à la Ville de Stanstead qui, depuis, l'a aménagée en piste cyclable. Aujourd'hui, la piste rejoint le Sentier Nature Tomifobia qui relie Beebe à Ayer's Cliff. Près de la gare, des panneaux indiquent les attractions de la région, y compris le réseau local de sentiers. La gare est adjacente à la Banque de Commerce, à l'époque la Eastern Townships Bank.

DATE : v. 1872

DESCRIPTION : 2 étages. Déclin. L'extérieur a été transformé.

ACCÈS : Privé

1) Ancienne assiette des rails aménagée en piste cyclable.

2) Halte routière sur la rue Principale.

3) Piste cyclable populaire.

4) Gare de Beebe du *Boston & Maine RR*, v. 1910. (Photo : Collection Farfan)

5) Le renommé Camp de l'Advent Christian Church à Beebe, le long de la voie ferrée, v. 1880. Des trains particuliers emmenaient des milliers de personnes à ce camp estival pour participer à de grandes célébrations du renouveau. Ce camp biblique est encore en activités. (Photo : *Belden Atlas*)