

*Les informations contenues dans ces textes sont aussi précises que possible. Elles ont été compilées à partir de diverses sources difficiles à citer. Nous remercions les lecteurs de leur compréhension. Vérifiez périodiquement, plus d'histoire à suivre...*

## **LA GARE DE VALCARTIER**

La gare de Valcartier a été construite à la fin de ce qui est maintenant la rue de la Station vers 1901. C'était la deuxième gare de Shannon. La première était située à l'intersection de ce qui est maintenant le chemin de Gosford et le boulevard Jacques-Cartier, le long de ce qui était alors le chemin de fer en bois le « Quebec & Gosford Wooden Railway » qui desservait une petite population locale, mais qui était principalement utilisée pour transporter du bois à Québec.

Pendant plus de sept décennies, la gare de Valcartier a desservi Shannon et le Camp Valcartier. La gare et ses structures adjacentes ont été érigées quelque temps après la création, en 1901, du Chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean. Une portion de ce chemin de fer est maintenant le lit de la Vélo-piste Jacques-Cartier/Portneuf.

Ce chemin de fer commençait dans la basse-ville de Québec. Il s'est ensuite frayé un chemin à travers Indian Lorette, Val Rose (Arsenaux canadiens), la gare de Valcartier, puis franchissait un nouveau pont ferroviaire traversant la rivière Jacques-Cartier (environ un kilomètre de la gare) pour se rendre au lac Saint-Joseph, puis au-delà, à travers de nombreuses communautés jusqu'à atteindre le lac Saint-Jean, aujourd'hui appelé le Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Au cours des premières décennies, les communautés locales dépendaient fortement de la gare de Valcartier pour la manutention des biens et services qui sont maintenant pris en charge par des camions, des autobus et des voitures. Le courrier pour la région y était reçu quotidiennement. Les agriculteurs y faisaient livrer leurs animaux de ferme et leurs machines agricoles.

Le service de passagers de la gare était vital pour la population locale. C'était un point de départ pour ceux qui faisaient des affaires ou visitaient des amis

ou des proches dans d'autres communautés. C'était également un point d'aller-retour pour les personnes fréquentant les écoles secondaires, ou travaillant à la Ville de Québec. Comme il n'y avait pas d'école secondaire à Shannon, les étudiants se rendaient à Québec et Loretteville en train. Ce service de passagers a été maintenu jusqu'à la fin des années 1950. La gare a été en activité jusqu'à la fin des années 1970.



Source : « Valcartier d'hier à aujourd'hui (1914-2014) » par Michel Litalien

En raison de sa proximité avec le Camp Valcartier, la gare de Valcartier a joué un rôle crucial dans les efforts de guerre du Canada. Après la déclaration de guerre le 4 août 1914 par l'Empire britannique, le Camp Valcartier est devenu une zone de rassemblement et d'entraînement pour les forces terrestres. Le 8 septembre, à peine un mois plus tard, le Camp Valcartier avait déjà rassemblé et formait environ 33 000 hommes et 5 000 chevaux pour former le 1<sup>er</sup> contingent de la Force expéditionnaire canadienne. La plupart des hommes et des chevaux, en provenance de nombreuses régions du Canada, ainsi que tout ce qui était nécessaire pour les loger, les nourrir et les soutenir dans leur formation de base passaient par la gare de Valcartier.

Plus tard, ces mêmes hommes et chevaux ont quitté par la gare afin d'être transportés jusqu'aux quais de Québec pour embarquer sur les navires qui

les emmèneraient outre-mer. De même, pendant la Seconde Guerre mondiale et la Guerre de Corée, les soldats entraînés et leur équipement ont embarqué à la gare de Valcartier pour être relayés vers un autre point d'embarquement où ils étaient transportés à l'étranger.



Le fret arrivant aux quais en provenance de la gare Valcartier était parfois surprenant.

Source : « *Valcartier d'hier à aujourd'hui (1914-2014)* » par Michel Litalien

Au fil des décennies où elle était en activité, la gare de Valcartier a joué un rôle important dans la vie des habitants et des communautés environnantes ainsi que dans l'évolution et le développement de ces dernières. Cependant, elle a également joué un rôle vital sur la scène mondiale. Les milliers de soldats qui ont embarqué dans les trains depuis son quai pour combattre dans les tranchées de France, sur les plages de Dieppe, de Normandie ou de Sicile, ou sur les fronts de bataille entre le Sud et le Nord de la Corée, etc., ont mené le combat qui a permis de rendre le monde meilleur. Relativement peu de gares peuvent s'enorgueillir d'un tel accomplissement.



2-3 octobre 1941 – Les soldats quittant pour Hong Kong  
Source : bac-lac.gc.ca - Bibliothèque et archives Canada—PA116794

Alors que la Première Guerre mondiale touchait à sa fin, la crise financière de plus en plus grave dans l'industrie ferroviaire du Canada a conduit le gouvernement fédéral à nationaliser de nombreux chemins de fer à travers le pays. Le *Canadian Government Railways* avait été formé en 1915 dans ce but précis. En 1918, le nom fut changé pour *Canadien National (la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada)*.

Après la Première Guerre mondiale, la plupart des chemins de fer au Canada étaient en sérieuse difficulté financière. En 1919, le *Canadian Government Railways* a été créé afin de prendre le contrôle de ces chemins de fer. Peu de temps après, ce nom serait changé.

En plus des multiples chemins de fer qui traversaient la région, les principales sources de transport à l'époque étaient le cheval et la voiture à cheval, ou les chariots à deux roues. À l'époque, les résidents du côté nord de la rivière Jacques-Cartier devaient passer par Sainte-Catherine pour se rendre à Québec ou à Loretteville.

Il convient de noter le rôle joué par la gare de Valcartier pour un service de passagers particulier durant la Seconde Guerre mondiale. L'usine de munitions, les Arsenaux canadiens, qui employait des milliers de personnes pendant cette sombre période, nécessitait un train pour amener ses employés au travail et les ramener dans leurs communautés. Plutôt que de retourner en ville pour la journée, ce train passait son « temps mort » sur l'une des voies d'évitement de la gare. Il était informellement désigné sous le nom de « Train de l'Arsenal ».

À son apogée, cette gare disposait d'un chef de gare, d'un surveillant de gare ainsi que de divers autres employés. Elle avait des bâtiments adjacents : une maison pour son chef de gare, une maison pour son surveillant, ainsi que des hangars et des installations de stockage. Elle pouvait accueillir et loger des équipes de travail itinérantes qui pouvaient passer une semaine ou plus dans la région. Seul un bâtiment subsiste. Il s'agit de ce qui était la maison du surveillant. C'est la maison à deux étages qui se trouve maintenant au 30, rue de la Station. Elle a été déplacée plusieurs fois depuis son emplacement d'origine. Monsieur Paul Beurivage était l'un des surveillants.



J.M. Barbeau, James O'Donnell & Alex Côté  
Édifices adjacents à la Gare – Source: Archives de Shannon

Le premier chef de gare a été M. Maurice Frédéric et le dernier M. Gérard Morency. Il y avait toujours beaucoup d'activités autour de la gare avec les arrivées et les départs des trains de marchandises et de passagers.



M. et M<sup>me</sup> Roger et Yvette Linteau - 1946  
Source: Collection privée de M<sup>me</sup> Beverley Bowles Denis



Membres des familles Frédéric/Linteau/Bowles -1948  
Source: Collection privée de M<sup>me</sup> Beverley Bowles Denis



Membres des familles Frédéric/Linteau/Bowles -1952

Les cinq enfants de M<sup>me</sup> Monique Frédéric et M. Jimmy Bowles sont en avant (de gauche à droite) : Ronny, Beverley, Peter, Viviane et André Bowles

Source: Collection privée de M<sup>me</sup> Beverley Bowles Denis