

*Étude relative à la citation de monument historique  
de l'ancienne gare de l'ONR de Noranda*

Mars 2010

## **ONT PARTICIPÉ À LA RÉALISATION DE L'ÉTUDE**

### **POUR LA VILLE DE ROUYN-NORANDA**

Lise Paquet, Services communautaires et de proximité, coordonnatrice administrative

Robert Deschênes, Service de l'aménagement du territoire, adjoint au directeur et responsable du Module urbanisme

### **PROFESSIONNELS AYANT RÉALISÉ L'ÉTUDE**

Jonathan Barrette, historien, recherche historique

Christian Dubé, géographe, Devamco, étude des utilisations possibles de la gare

Julien Rivard, urbaniste, Devamco, chargé de projet

Manon Sarthou, spécialiste en conservation du patrimoine bâti, (supervision de la recherche historique), évaluation patrimoniale, avenues de mise en valeur patrimoniale, analyse des travaux à réaliser selon la conservation et énoncé de valeurs patrimoniales)

Manon Théberge, architecte, TRAME, identification des travaux requis sur le bâtiment et estimation des coûts

Le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec a contribué au financement de la présente étude.

## TABLE DES MATIERES

<b>1. PRESENTATION .....</b>	<b>1</b>
<b>2. HISTORIQUE .....</b>	<b>2</b>
2.1 La Temiskaming and Northern Ontario Railway et l'Ontario Northland Railway.....	2
2.2 Mine et fonderie Horne, Noranda, Rouyn.....	4
2.3 Historique de la gare de Noranda .....	6
2.4 Le bâtiment et son utilité en regard des autres gares locales.....	11
2.5 Évolution de la gare et travaux .....	15
2.6 Témoignages.....	19
2.7 Pistes de recherches .....	20
<b>3. ÉVALUATION PATRIMONIALE.....</b>	<b>22</b>
3.1 L'extérieur .....	23
3.2 L'intérieur .....	28
3.3 Motifs en faveur de la citation.....	30
3.4 Énoncé de la valeur patrimoniale et éléments patrimoniaux à mettre en valeur.....	36
<b>4. UTILISATIONS POTENTIELLES ET AVENUES DE MISE EN VALEUR .....</b>	<b>40</b>
4.1 Occupation actuelle .....	40
4.2 Utilisations potentielles.....	41
4.3 Avenues d'aménagement : charte de Venise .....	45
<b>5. LES TRAVAUX A REALISER SUR LE BATIMENT ET LES COUTS .....</b>	<b>47</b>
5.1 Conserver le bâtiment en bon état.....	47
5.2 Rétablir des éléments patrimoniaux d'architecture et d'aménagement extérieurs.....	50
5.3 Estimation des coûts .....	57
5.4 Sources potentielles de financement des travaux.....	59
<b>6. DEMARCHES MENANT A LA CITATION DE MONUMENT HISTORIQUE .....</b>	<b>62</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>64</b>
<b>ANNEXE 1 : LISTE DE PHOTOGRAPHIES ANCIENNES ET RECENTES .....</b>	<b>67</b>
<b>ANNEXE 2 : PLANS D'ARCHIVE D'INTERET .....</b>	<b>71</b>
<b>ANNEXE 3 : TRANSCRIPTION D'ENTREVUES D'ANCIENS EMPLOYES DE LA GARE .....</b>	<b>73</b>
Transcription de l'entrevue avec Pauline Nadeau, téléphoniste à la gare .....	74
Transcription de l'entrevue avec Stan Marshel (interprète : Ken Brushey) .....	79
Transcription de l'entrevue avec M. Gordon Mallin .....	85

### **LISTE DES TABLEAUX**

Tableau 1	Coûts des travaux de restauration, recherche et exposition.....	57
Tableau 2	Superficies de plancher.....	61

### **LISTE DES ILLUSTRATIONS**

Illustration 1.	Publicité du TNOR en 1909.....	2
Illustration 2.	Tracé du TNOR de North Bay à Cochrane .....	3
Illustration 3.	Premiers quartiers planifiés près de la gare TNOR et de la mine Horne.....	5
Illustration 4.	Ontario et Québec vers 1913.....	7
Illustration 5.	Fonction des pièces du rez-de-chaussée selon divers témoignages.....	16
Illustration 6.	Plan du rez-de-chaussée, du sous-sol et de l'étage en 2010.....	18
Illustration 7.	Les voies ferrées en 1954 .....	22
Illustration 8.	Complexe minier Horne en vue axonométrique .....	23
Illustration 9.	Cadastre de la gare .....	24
Illustration 10.	Élévations et plan de la gare de New Liskeard .....	26
Illustration 11.	Élévations de 1940 de la gare de Noranda.....	26
Illustration 12.	Plan au sol de la gare d'Earlton.....	29
Illustration 13.	Plan au sol de l'étage de la gare de Noranda en 1997 .....	29
Illustration 14.	Élévation des façades nord et ouest, 1997 et 2010.....	53
Illustration 15.	Élévation des façades sud et est, 1997 et 2010.....	54

### **LISTE DES PHOTOS**

Photo 1.	Gare du TNOR en 1933 .....	8
Photo 2.	Gare du TNOR.....	9
Photo 3.	L'entrepôt et la gare du TNOR dans leur environnement, 1938.....	9
Photo 4.	Gare du TNOR de Noranda en 1952 .....	10
Photo 5.	Téléphonistes en 1947.....	11
Photo 6.	Gare du TNOR de Rouyn-1 .....	12
Photo 7.	Gare du TNOR de Rouyn, entre 1929 et 1935.....	12
Photo 8.	Gare du TNOR de Rouyn-2 .....	12
Photo 9.	Maisons alignées près de la gare de Rouyn au bout de la rue Perreault Ouest.....	13
Photo 10.	Gare de Rouyn du Canadien National.....	13
Photo 11.	Les 3 gares de Noranda et de Rouyn en 1956.....	14
Photo 12.	La gare aujourd'hui.....	23
Photo 13.	Gare du TNOR de Rouyn .....	24
Photo 14.	Gare vue du côté du porche, maintenant fermé.....	25
Photo 15.	Gare de Woonsocket .....	25
Photo 16.	Gare de Cobalt en Ontario selon les plans de John M. Lyle en 1910 .....	27
Photo 17.	Gare du TNOR de Noranda en 1933 .....	27
Photo 18.	Console sous la corniche débordante de la gare Noranda .....	27

Photo 19.	Gare côté rue Portelance-1 .....	31
Photo 20.	Gare vue de la rue .....	31
Photo 21.	Gare côté rue Portelance-2 .....	31
Photo 22.	Gare côté quai d'embarquement .....	32
Photo 23.	Section des voyageurs.....	32
Photo 24.	Face latérale, section des voyageurs .....	32
Photo 25.	Face latérale section marchandises.....	33
Photo 26.	Intérieur de l'entrepôt non chauffé.....	33
Photo 27.	Gare côté quai d'embarquement .....	33
Photo 28.	Intérieur du bureau du chef de gare .....	34
Photo 29.	Mobilier intégré du bureau du chef de gare .....	34
Photo 30.	Bureau du chef de gare : porte à vantail coupé et fenêtres à guillotine .....	34
Photo 31.	Intérieur des combles .....	35
Photo 32.	Intérieur des lucarnes ajoutées dans les combles.....	35
Photo 33.	Sous-sol, soupirail à meneaux et croisillons.....	35
Photo 34.	Sous-sol, tableau des branchements pour la salle de téléphonie – est-ce d'époque ?	36
Photo 35.	Bureau au rez-de-chaussée en 2009 .....	40
Photo 36.	Cuisine aménagée au rez-de-chaussée en 1997 pour le Centre Bernard-Hamel.....	40
Photo 37.	Le salon de l'étage, inoccupé en 2009.....	41
Photo 38.	Le sous-sol sert pour les utilités et un peu d'entreposage .....	41
Photo 39.	La fonderie Horne, voisine de la gare en 1952.....	46
Photo 40.	Infiltration d'eau sous les corbeaux soutenant la console .....	47
Photo 41.	Infiltration d'eau sous les appuis et les corbeaux .....	48
Photo 42.	Problème de rejointoiement à l'angle des murs de brique .....	48
Photo 43.	Infiltration d'eau à la cave à résorber.....	49
Photo 44.	Lambris appliqués aux murs et plafond à préserver et repeindre .....	49
Photo 45.	Moulures et luminaires à préserver .....	49
Photo 46.	Encadrement du guichet et encadrements à embrasure profonde à préserver .....	50
Photo 47.	Poutre détériorée de la corniche débordante .....	50
Photo 48.	Consoles et corbeaux à préserver comme décor d'architecture essentiel.....	51
Photo 49.	Treillis à enlever autour des fondations .....	51
Photo 50.	Balustrades en bois à enlever pour donner au bâtiment une ligne plus nette.....	52
Photo 51.	La façade en 1998, avec des portes d'origine en l'occurrence.....	52
Photo 52.	La gare côté rue Portelance avant les travaux de 1979.....	55
Photo 53.	Portes de garage du porche fermé côté rue Portelance .....	55
Photo 54.	Portes condamnées .....	55
Photo 55.	Porte d'origine vue de l'intérieur, avec panneaux encaissés et fenêtres à carreaux...	56
Photo 56.	Rétablir l'entrée principale du côté de la voie ferrée.....	56

## **1. PRESENTATION**

Dans le cadre de sa politique culturelle et selon les recommandations de son Comité histoire et patrimoine, la Ville de Rouyn-Noranda envisage de procéder à la citation de monument historique de l'ancienne gare de l'ONR à Noranda, dont elle est propriétaire. Cette initiative s'inscrit dans une démarche amorcée par la nouvelle Ville de Rouyn-Noranda à la suite du regroupement des municipalités de l'ancienne MRC en 2002. Dès 2003, la Ville réalisait une étude d'ensemble et un inventaire du patrimoine bâti de ses quartiers ruraux et urbains. Puis, elle prenait diverses initiatives pour sensibiliser les propriétaires de bâtiments d'intérêt patrimonial et pour faire connaître ces bâtiments.

Cette démarche relative à l'ancienne gare de l'ONR et d'autres qui sont en cours fait en sorte que le patrimoine bâti de Rouyn-Noranda est de mieux en mieux connu, mis en valeur et protégé.

Pour la présente étude, la Ville de Rouyn-Noranda a décidé de réaliser les tâches suivantes :

- ◇ Établir l'historique de la gare et argumenter sur les motifs de citation
- ◇ Faire un recensement de photographies anciennes et récentes
- ◇ Dresser la liste des démarches menant à la citation
- ◇ Proposer des avenues de mise en valeur de la gare selon diverses vocations potentielles
- ◇ Établir la liste des travaux à effectuer sur la gare et en évaluer les coûts
- ◇ Établir les diverses sources potentielles de financement pour la restauration et la mise en valeur

Le présent document porte sur ces questions. Il faut noter que la recherche historique permet de bien situer le contexte de la construction de la gare et son évolution, mais qu'elle n'est pas aussi complète que l'on pourrait le souhaiter. Les moyens disponibles n'ont pas permis de déplacement pour consulter des archives à North Bay ou ailleurs. Néanmoins, cette recherche a permis d'identifier des pistes de recherches visant à approfondir la compréhension de la gare et de son utilisation en rapport à son milieu et en comparaison à d'autres gares.

Par ailleurs, le texte fait état d'une liste d'utilisations possibles de la gare qui ont été identifiées auprès de différents intervenants intéressés par ce bâtiment.

De plus, l'étude qui suit porte un éclairage sur les caractéristiques de la gare en vue de mettre en évidence ses forces et ses faiblesses sous l'angle patrimonial, de manière à orienter le projet de citation, qui devrait inclure un projet de restauration architecturale respectant les enjeux patrimoniaux déterminants. L'étude est également sous l'angle du réalisme, faisant une distinction entre les travaux de restauration qui paraissent essentiels pour maintenir le bâtiment en état et pour assurer sa valeur patrimoniale. Elle s'appuie sur un corps théorique patrimonial tel la Charte de Venise et un énoncé de valeurs patrimoniales. Enfin, une liste de démarches est identifiée en vue de la citation, tout cela convergeant vers la protection du caractère patrimoniale de la gare.

## 2. HISTORIQUE

La gare du Temiskaming and Northern Ontario Railway (TNOR) de Noranda fut inaugurée en octobre 1927. Les lignes qui suivent explorent le contexte dans lequel la gare est apparue et présentent son évolution.

### 2.1 LA TEMISKAMING AND NORTHERN ONTARIO RAILWAY ET L'ONTARIO NORTHLAND RAILWAY.

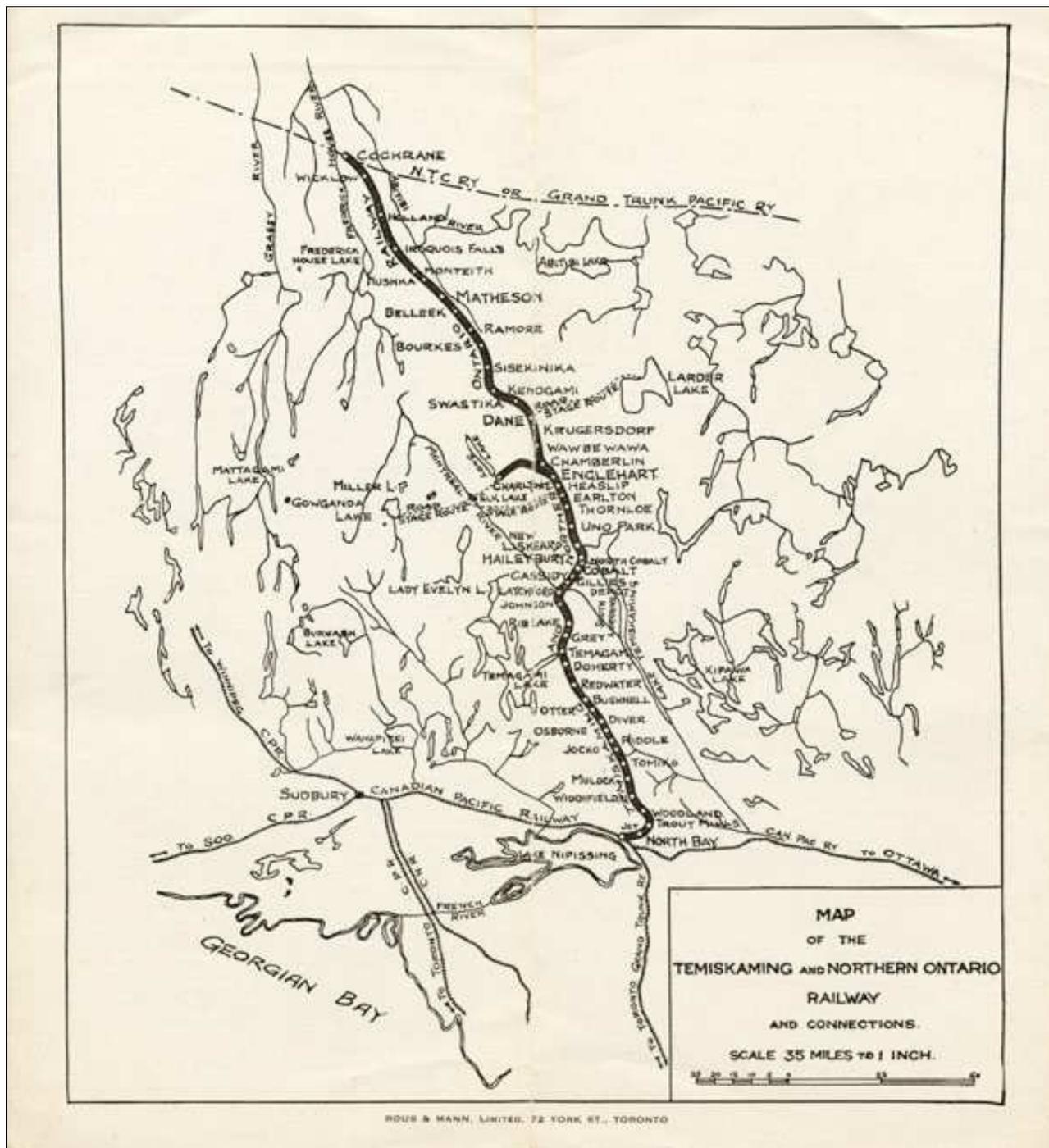
La Commission de transport Ontario Northland (CTON), fondée en **1902**, existe encore aujourd'hui. C'est une société appartenant à la province ontarienne, relevant du ministère du Développement du Nord et des Mines, et qui exploite un réseau de transport et de communication dans sa section nord-est. Elle a été fondée sous le nom de **Temiskaming and Northern Ontario Railway, TNOR**, qui, après 1946 portera le nom de **l'Ontario Northland Railway** ou **ONR**. Son but premier était de donner accès aux ressources du nord de l'Ontario et de favoriser la colonisation du nord à partir de North Bay.



**Illustration 1. Publicité du TNOR en 1909**

Source : Temiskaming and Northern Ontario Railway, covers and map 1909. Temiskaming & Northern Ontario Railway Library and Archives Canada/Merrilees Transportation, collection/2709 : <http://www.collectionscanada.gc.ca/obj/h30/f1/nlc003075.1-v6.jpg>

Entre 1903 et 1909, cette commission construit un tronçon de voie ferrée de 309 km en vue de relier North Bay et le Nord-Est ontarien au chemin de fer Transcontinental à Cochrane. Elle ajoute des lignes secondaires qui rendent possible l'exploitation des ressources minérales et forestières, de même que la fondation de villes telles que Cobalt, Timmins et Iroquois Falls. Dans les années 1920, elle construit deux nouveaux tronçons de voie ferrée, l'un vers le nord, de Cochrane à Moosonee en bordure de la baie James, l'autre de Swastika vers l'est jusqu'aux gisements aurifères de Kirkland Lake et ceux de cuivre et de zinc de Rouyn-Noranda.



**Illustration 2. Tracé du TNOR de North Bay à Cochrane**

Plus de 40 lieux sont nommés le long de cette voie

Source : Temiskaming and Northern Ontario Railway, covers and map 1909. Temiskaming & Northern Ontario Railway Library and Archives Canada/Merrilees Transportation, collection/2709, <http://www.collectionscanada.gc.ca/obj/h30/f1/nlc003075.1-v6.jpg>

Au cours de cette période, la Temiskaming and Northern Ontario Railway Commission atteint trois objectifs, l'un de supporter l'ouverture de mines d'or lucratives comme les mines Hollinger, Dome, McIntyre, Lake Shore et Teck ; un deuxième d'acheminer vers le sud des produits forestiers ; et un troisième d'ouvrir en même temps le Nord-Est ontarien à la colonisation agricole. Les quatre premières décennies de son histoire seront aussi étroitement liées à la vie culturelle et sociale du Nord-Est, jusqu'à l'avènement de chemins carrossables.

La commission est demeurée de propriété publique jusqu'à aujourd'hui. Les politiques partisanes des gouvernements successifs ont la plupart du temps avantagé les dirigeants de petites entreprises du Nord et maintenu son rôle de véhicule de développement selon une véritable approche commerciale. **En 1946**, le gouvernement ontarien, sous la houlette du premier ministre George Drew, a voulu démontrer l'importance grandissante du rôle de cette Commission dans tout le nord-est de l'Ontario et lui a donné dès lors un nouveau nom, celui de Commission de transport Ontario Northland (CTON). C'est à ce moment qu'apparaît la désignation de **Ontario Northland Railway** et de son sigle **ONR**.

Durant les décennies 1950-1960, les locomotives diesel remplacent les locomotives à vapeur. Le dernier train à vapeur serait arrivé à Noranda en 1957 selon Gordon Mallin, ancien employé du TNOR<sup>1</sup>. L'importance du train a ainsi diminué avec le temps en raison de l'acquisition par la compagnie de camions, d'autobus, de bateaux et même d'avions de type Otter. L'ONR fit aussi des investissements afin d'acquérir des moyens électroniques nécessaires à l'intégration de réseaux interurbains de téléphones et de télécommunications.

## 2.2 MINE ET FONDERIE HORNE, NORANDA, ROUYN

La décision d'enclencher la construction de la fonderie Horne est prise dans les années 1920. À partir de ce moment, les dirigeants de la nouvelle compagnie Noranda Mines Ltd, conscients de l'importance du développement urbain qui prend forme et préoccupés par l'afflux de travailleurs que demande l'exploitation d'une telle entreprise, décident que la ville de Noranda sera moderne et planifiée, comprenant des espaces verts, des maisons bien alignées et un quartier commercial bien délimité<sup>2</sup>. Le transport des marchandises et des matériaux se fit tout d'abord par voie d'eau et sur des chemins rudimentaires avec des chevaux. En 1926, Le Canadien National terminait la construction de l'embranchement de la voie ferrée reliant Taschereau, localisé le long du chemin de fer Transcontinental plus au nord, à Noranda. Puis, en 1927, la voie du TNOR relie Noranda et Rouyn à Swastika, à quelques kilomètres de Kirkland Lake (Ontario).

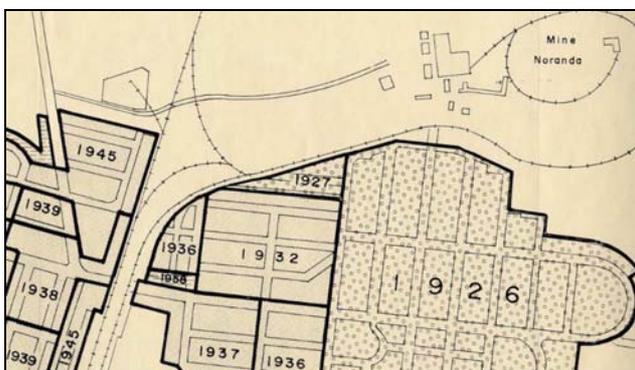
Les premières constructions aux alentours de la mine et de la fonderie consistaient en de grands bâtiments servant de dortoirs et de logements pour les mineurs. Il s'agissait de six maisons cubiques en bordure de la 7<sup>e</sup> Rue, entre les avenues Portelance (anciennement 4<sup>e</sup> Avenue) et Carter (anciennement 3<sup>e</sup> Avenue), de même que de deux *bunkhouses*, sur l'avenue Portelance.

---

<sup>1</sup> Voir entretien avec Gordon Mallin à la fin du chapitre

<sup>2</sup> S.n., *Développement historique de Rouyn-Noranda*, 2, Comité histoire et patrimoine de Rouyn-Noranda, Ville de Rouyn-Noranda, [http://www.ville.rouyn-noranda.qc.ca/culture/pdf/patrimoine\\_1930-1950.pdf](http://www.ville.rouyn-noranda.qc.ca/culture/pdf/patrimoine_1930-1950.pdf).

La compagnie procéda alors au débroussaillage du site où serait érigée la nouvelle ville de Noranda, au tracé des rues, à l'installation des services, puis à la construction de résidences pour les dirigeants et les mineurs. Elle divisa la ville de Noranda en zones commerciales et résidentielles selon un plan d'urbanisme précis. Ce dernier comprend à l'origine cinq avenues aménagées selon un axe ouest-est et neuf rues établies selon un axe nord-sud, toutes identifiées par des chiffres. La 1<sup>ère</sup> et la 2<sup>e</sup> Rue prévues au plan d'urbanisme n'ont jamais été construites. Le site des églises, écoles et édifices publics fut déterminé et les commerçants purent bâtir le long des rues prévues à cet effet. Plusieurs îlots ont ainsi été délimités de façon rectangulaire<sup>3</sup>. La compagnie conserva une bonne partie des lots pour y construire des maisons qu'elle louait à ses employés et pour permettre l'installation d'équipements collectifs<sup>4</sup>. Une ville ordonnée et bien organisée venait de naître et continuera à croître sous la mainmise de la compagnie Noranda<sup>5</sup>.



**Illustration 3. Premiers quartiers planifiés près de la gare TNOR et de la mine Horne**

Source : P77 -P11. Partie de : Évolution historique des quartiers, 1981, Citée de Rouyn. Archives nationales du Québec, Direction régionale de ATNQ

Plusieurs styles architecturaux sont privilégiés par les résidents des villes de Noranda et de Rouyn. À Noranda, les secteurs sont assez bien circonscrits. La rue Trémoy, qui borde le lac Osisko est un exemple de diversité dans la construction résidentielle. On y trouve des demeures de « prestige » pour l'époque, tout comme l'extrémité est des avenues Carter et Murdoch (aujourd'hui ce quartier se nomme le quartier des Dirigeants), alors que sur les autres rues, l'architecture est plus modeste et aussi plus répétitive.

Entre 1926 et 1939, le territoire de Noranda s'étend entre le lac Osisko au sud et à l'est, la mine au nord et les voies ferrées du Canadien National et de l'ONR à l'ouest. En 1931, Noranda et Rouyn comptent 5 742 habitants. Puis, pour Noranda, ce seront 4 576 habitants en 1941 et 11 471 en 1961<sup>6</sup>.

<sup>3</sup> Julien Rivard et Manon Sarthou, *Étude d'ensemble et inventaire du patrimoine bâti de Rouyn-Noranda*, Devamco, Rouyn-Noranda, décembre 2003, p. 18.

<sup>4</sup> Nicole Berthiaume, *Rouyn-Noranda, le développement d'une agglomération minière au cœur de l'Abitibi-Témiscamingue*, Cahiers du département d'histoire et de géographie, Collège du Nord-Ouest, Rouyn, 1981, p 23.

<sup>5</sup> S.n., *Développement historique de Rouyn-Noranda, 1*, Comité histoire et patrimoine de Rouyn-Noranda, Ville de Rouyn-Noranda, 1 p.; voir [http://www.ville.rouyn-noranda.qc.ca/culture/pdf/patrimoine\\_1923-1930.pdf](http://www.ville.rouyn-noranda.qc.ca/culture/pdf/patrimoine_1923-1930.pdf).

<sup>6</sup> Benoît-Beaudry Gourd, *Rouyn-Noranda, une ville nouvelle*, document non publié, PAT Communications, Rouyn-Noranda, 2005, pp. 6, 9.

### 2.3 HISTORIQUE DE LA GARE DE NORANDA

En 1925, la compagnie Noranda prend la décision d'ériger sur le site de sa propriété Horne une mine, une fonderie de cuivre et une ville. Se pose très tôt le problème de l'aménagement de routes et surtout de voies ferrées. La construction du chemin de fer vers le camp minier de Rouyn conduira à une lutte politique entre le Québec et l'Ontario. Le TNOR se trouvant à moins de 50 kilomètres de la frontière interprovinciale, le gouvernement ontarien entreprendra de prolonger son réseau ferroviaire vers Rouyn avec l'intention de pousser ultérieurement sa ligne jusqu'au lac De Montigny, où commençait le développement minier de ce qui deviendra Val-d'Or au milieu des années 1930. Ce projet entraîne une farouche opposition du Québec qui refuse catégoriquement que l'Ontario détourne pour elle ce fabuleux développement minier qui s'amorce. Le gouvernement québécois cherche plutôt à établir un embranchement entre Rouyn et le chemin de fer Transcontinental qui traverse l'Abitibi quelques dizaines de kilomètres plus au nord. Québec conteste en Cour suprême du Canada, puis au Conseil privé de Londres, le droit du TNOR d'opérer sur son territoire. Il profite du délai ainsi obtenu pour financer, avec la compagnie Noranda, la construction d'une ligne de chemin de fer entre Taschereau et Rouyn. Même si le Québec perd sa cause devant le Conseil privé, le TNOR renonce à étendre sa ligne au-delà de Rouyn<sup>7</sup>.

L'argument invoqué par le Conseil privé de Londres en faveur de la TNOR est que la charte de la Nipissing Central Railway, une filiale de la TNOR, lui permet de construire des lignes de chemin de fer n'importe où au Canada<sup>8</sup>. Dans son argumentaire, la Ville de Rouyn « faisait valoir ses 1,200 âmes de population tandis que la ville de Noranda montrait les bases de ses gigantesques fourneaux métallurgiques qui vont coûter plus de \$3,000,000 »<sup>9</sup>.

La gare du TNOR de Noranda fut inaugurée en octobre 1927. La même année, la compagnie construisit une seconde gare à moins de 2 kilomètres au sud, sur le territoire de la Ville de Rouyn, à l'extrémité ouest de la rue Perreault. La voie ferrée entre les deux gares fut complétée à

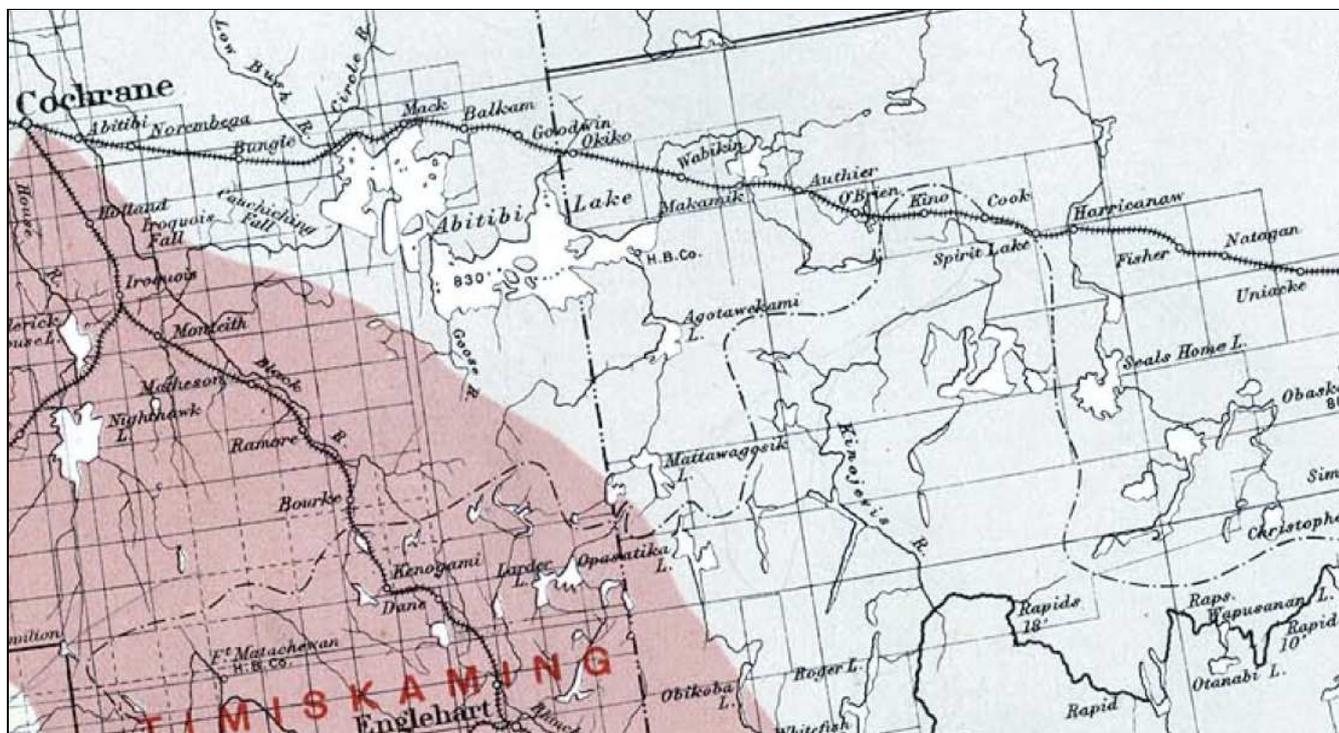
---

<sup>7</sup> Sources multiples : Pierre Barrette, *Noranda, de Murcoch à Pannell*, Groupe de Communication PAT, Rouyn-Noranda, 2008, pp. 22-23. Jean-Paul Michaud, *La gare de Noranda, propos de Jean Racicot*, Le Babillard, vol. 4, no.2, décembre 2007, p. 12. Douglas Smith, *A Century of Travel on the Ontario Northland Railway*, Trackside Canada, Ottawa, 2004, p. 87. Jocelyne Saucier, *Rouyn-Noranda Quelle histoire ...en photos 1926-2001*, Comité des festivités du 75<sup>e</sup> anniversaire de Rouyn-Noranda, Rouyn-Noranda, 2001, p. 13. Odette Vincent (dir.), *Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue*, IQRC, Ste-Foy, 1995, p. 333. Robert J. Surtees, *The Northern Connection, Ontario Northland Since 1902*, Captus Press, North York, 1992, pp. 115-119. Jocelyne Saucier, *L'Express sillonne la région de l'Abitibi-Témiscamingue*, Productions Abitibi-Témiscamingue, Rouyn-Noranda, 1984, p.42. Benoît-Beaudry Gourd, *Le Klondyke de Rouyn et la famille Dumulon*, Cahiers du département d'histoire et de géographie, Collège de l'Abitibi-Témiscamingue, Rouyn, mai 1982, pp. 61-62. Nicole Berthiaume, *Rouyn-Noranda, le développement d'une agglomération minière au cœur de l'Abitibi-Témiscamingue*, Cahiers du département d'histoire et de géographie, Collège du Nord-Ouest, Rouyn, 1981, p. 30. Albert Tucker, *Steam into Wilderness*, Fitzhenry & Whiteside, Don Mills, 1978, pp. 85-86. Paul Lefort, *La région de Rouyn-Noranda*, École des Hautes études commerciales de Montréal, Montréal, mars 1937, p. 37.

<sup>8</sup> Leslie Robert, *Noranda*, Clarke, Irwin & Company Limited, Toronto, 1956, p. 86.

<sup>9</sup> S.n., *La Gazette du Nord*, 15 octobre 1926, p. 1, tiré de Jean J. Laurendeau, *Rouyn-Noranda, tome I*, Société nationale des Québécois d'Abitibi-Témiscamingue, Rouyn, 1982, p. 30.

l'automne 1928<sup>10</sup>. Le premier agent de la gare de Noranda fut R.S. Marshall, provenant du nord-est de l'Ontario. Il résidait tout près de la gare dans une maison construite par le TNOR et qui était toujours en place en 1976<sup>11</sup>.



**Illustration 4. Ontario et Québec vers 1913**

Chemin de fer Transcontinental du CN au nord et chemin de fer de l'ONR en Ontario

Source : Atlas du Canada chemin de fer – Ontario et Québec (vers 1913) :

[http://atlas.nrcan.gc.ca/site/francais/maps/archives/2ndedition/economic/transportationandcommunications/page43\\_44?maxwidth=1200&maxheight=1000&mode=navigator&upperleftx=750&upperlefty=0&lowerrightx=1150&lowerrighty=397&mag=1.0](http://atlas.nrcan.gc.ca/site/francais/maps/archives/2ndedition/economic/transportationandcommunications/page43_44?maxwidth=1200&maxheight=1000&mode=navigator&upperleftx=750&upperlefty=0&lowerrightx=1150&lowerrighty=397&mag=1.0)

Le site de la gare de Noranda, selon les titres de propriété, a appartenu successivement aux noms inscrits suivant de manière chronologique :

- 14 mai 1927 à 4 janvier 1928 : Harry C. Scarth, qui fut commissaire de la 1<sup>ère</sup> commission scolaire protestante de Noranda en 1928
- 4 janvier 1928 à 25 octobre 1928 : J.A. Lalonde Limited ; cette société gérait des portefeuilles ainsi qu'un bureau d'ingénieurs
- 25 octobre 1928 à 29 octobre 1997 : The Nipissing Central Railways ; il s'agit d'une subdivision régionale du TNOR-ONR

<sup>10</sup> Douglas Smith, *A century of travel on the Ontario Northland Railway*, Trackside Canada, Ottawa, 2004, p. 88.

<sup>11</sup> S.n., *La noce d'or : Rouyn-Noranda : 1926-1976*, Imprimerie Lebonfon, s.l., 1976, n.p. ; <http://www.ville.rouyn-noranda.qc.ca/visiteurs.asp?mode=affiche&titre=Histoire%20de%20Rouyn-Noranda&page=histoire#premiers>.

- 29 octobre 1997 à aujourd’hui : Ville de Rouyn-Noranda<sup>12</sup>.

De 1927 jusqu’en 1979, la gare servait au transport de passagers et à l’*express*, c’est-à-dire de colis (« des boîtes »), l’équivalent des messageries d’aujourd’hui (des marchandises fractionnées dites « *less than load* » ou *LTL*). Un entrepôt à marchandise occupait la partie est de la gare à cette fin, de même que le « bureau de l’express ». La manipulation des marchandises se faisait par un chariot manuel pour le transport des marchandises entre l’extérieur et l’intérieur par la « porte de l’express ». Cet entrepôt desservait la compagnie Noranda Mines, des commerçants et la population en général, pour des marchandises courantes incluant, par exemple, l’expédition de lingots d’or ou la réception du vin de messe.

Immédiatement à l’ouest de la gare, se trouvait un entrepôt où arrivaient des marchandises en grands volumes, par wagons entiers. Selon deux anciens employés, messieurs Racicot et Mallin, il servait, par exemple, pour des pommes de terre, de farine, du ciment, des appareils ménagers, des animaux, ou encore les cadeaux de Noël de la compagnie Avon. Avant que le transport par camion prenne de l’importance, cet entrepôt était largement utilisé pour la réception et l’envoi de marchandises et colis par des commerces, diverses entreprises et la population en général. Il y avait également un entrepôt voisin de la gare de Rouyn du TNOR et cet entrepôt aurait été plus utilisé que celui de Noranda.



**Photo 1. Gare du TNOR en 1933**

Il n’y a pas de lucarnes.

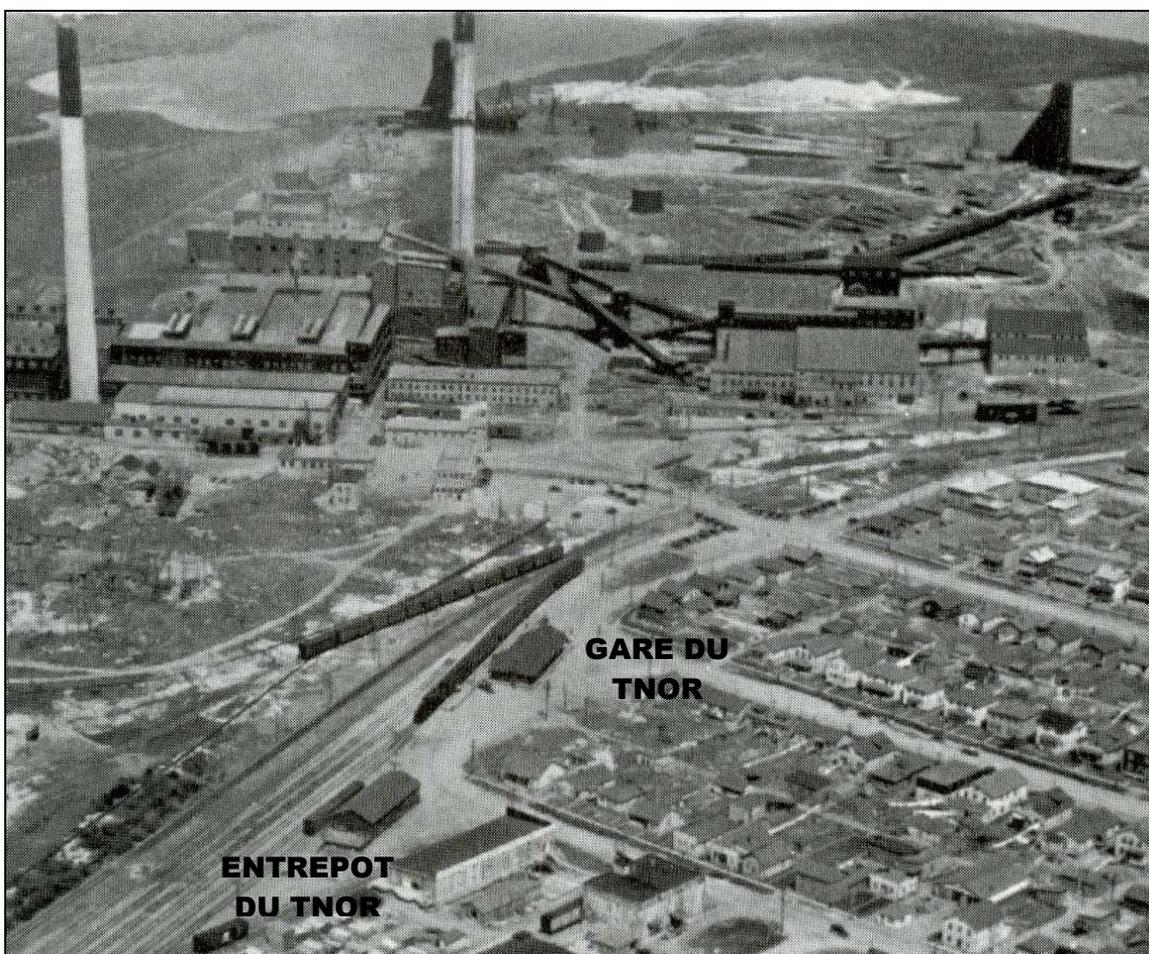
Source : Ville de Rouyn-Noranda, collection Roméo Blais

<sup>12</sup> Bureau d’enregistrement du Québec, voir dans dossier Gare du Timiskaming and Northern Ontario Railways, 165, avenue Portelance, Noranda, Hôtel de ville de Rouyn-Noranda, Services communautaires et de proximité.



**Photo 2. Gare du TNOR**

Source : BANQ, Fonds Bolduc, 08Y P124 P422-1-5, non daté



**Photo 3. L'entrepôt et la gare du TNOR dans leur environnement, 1938.**

Fonderie et mine Horne au nord, entrepôt du TONR à l'ouest, quartier résidentiel au sud  
 Source : Ministère de l'Énergie et des Ressources, photographie aérienne, 1938, ACP174001



**Photo 4. Gare du TNOR de Noranda en 1952**

Source : BANQ P123P435, Fonds Canadien National

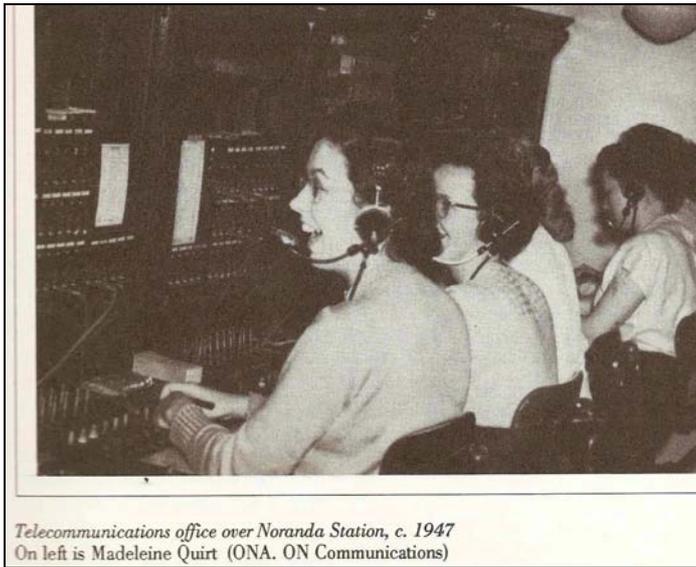
Si le rez-de-chaussée régulaient le trafic des marchandises et des voyageurs, l'étage sous les combles de la gare servait de centrale téléphonique pour les appels interurbains jusqu'aux années 1950 (photo 5). Selon Gordon Mallin, c'était la centrale de l'Ontario Northland Communication, mais il est possible que la compagnie ait d'abord opéré sous un autre nom. Au départ, les téléphonistes étaient bilingues et auraient auparavant acquis de l'expérience dans le nord de l'Ontario. Selon Jean Racicot, la compagnie employait environ cinq téléphonistes, qui étaient souvent une ou deux à travailler en même temps. Reprenons ici les propos de M. Racicot, sur ce qui s'y passait :

Dans presque toutes ces gares-là, il y avait un deuxième étage. [...] La gare ONR de Noranda a eu un service spécial. [...] Il faut rappeler que le téléphone est arrivé en même temps que le chemin de fer, soit en 1927. Il y avait une télégraphiste qui était en devoir 24 heures par jour. La ligne téléphonique, en broche, suivait les voies de chemin de fer, c'était pas encore le sans-fil. La compagnie s'en servait pour les communications internes tout en donnant un service public<sup>13</sup>.

Dans les années 1950, l'étage fut converti en logement pour des employés de l'ONR. Il est possible qu'il ait été peu transformé depuis.

---

<sup>13</sup> Jean-Paul Michaud, « La gare de Noranda, propos de Jean Racicot », *Le Babillard*, vol.4, no.2, décembre 2007, p. 13.



**Photo 5. Téléphonistes en 1947**

Madeleine Quirt et autres téléphonistes de la centrale téléphonique à l'étage de la gare de Noranda

Tiré de : Robert Surtees, *The Northern Connection, Ontario Northland since 1902*, Captus Press, North York, 1992, p.179.

Le 26 avril 1979, le Canadien National décidait d'interrompre définitivement le service de trains pour voyageurs Québec-Cochrane et Senneterre-Noranda. Le 27 septembre de la même année, le TNOR décidait lui aussi de mettre fin au service entre Swastika et Noranda, puis, le 12 octobre, il abandonnait sa subdivision Rouyn<sup>14</sup>. Le bâtiment de la gare changea ainsi de vocation du fait de l'abandon du service de transport de passagers. Il servit principalement de lieu d'entreposage<sup>15</sup> et de bureau administratif pour la compagnie Ontario Northland Railway, ce qui se poursuivit jusqu'en 1997, au moment de la fermeture des bureaux. La compagnie céda alors la gare à la Ville de Rouyn-Noranda, qui la loua au Centre Bernard-Hamel (une banque alimentaire), puis au Projet Jeunesse Saint-Michel, un groupe qui fournit à des jeunes de 12-17 ans de Rouyn-Noranda l'opportunité d'acquérir une expérience de travail par des activités de bénévolat.

#### 2.4 LE BATIMENT ET SON UTILITE EN REGARD DES AUTRES GARES LOCALES

Trois gares ont existé à Rouyn-Noranda et celle de Noranda est la seule restante. Elle fait partie de celles qui ont été construites selon l'un des plans types dont disposaient les compagnies des chemins de fer durant le premier quart du XX<sup>e</sup> siècle. Selon la recherche historique, l'autre gare du TNOR, établie du côté de Rouyn, a été plus achalandée, tant par les passagers que par le trafic de marchandises de l'express<sup>16</sup>. Ainsi, la gare de Rouyn, édiflée en 1927, la même année que celle de Noranda, a elle aussi été d'une grande importance dans le développement de Noranda dans les années 1920 par la masse des travailleurs qui y arrivaient (voir les photos 6 à 9).

Il est à noter que la maison Angus & Taylor, de North Bay, construisit la voie ferrée entre Cheminis (à la frontière Ontario Québec) et Rouyn. C'est aussi cette compagnie qui a eu le contrat de

<sup>14</sup> S.n., *Annexe « A », Comité des transports par chemin de fer, décisions rendues en 1979*, s.é., s.l, 1 p., collection Jean Racicot.

<sup>15</sup> Jean-Paul Michaud, « La gare de Noranda, propos de Jean Racicot », *Le Babillard*, vol.4, no.2, décembre 2007, p. 13.

<sup>16</sup> Julien Rivard et Manon Sarthou, *Inventaire du patrimoine bâti de Rouyn-Noranda, Gare du Timiskaming and Northern Ontario Railways*, Ville de Rouyn-Noranda, Services communautaires et de proximité.

construction de la gare de la TNOR à Rouyn, qui était située sur le boulevard Québec, au bout de la rue Perreault.



**Photo 6. Gare du TNOR de Rouyn-1**

Carte postale. La gare est similaire à celle de Noranda. Elle fut incendiée en 1979

Source : Lamiechat-Collection, n.d. <http://www.lamiechat-collections.com/patrimoine.asp?pkus=142>



**Photo 7. Gare du TNOR de Rouyn, entre 1929 et 1935**

Source : BANQ, 08Y\_P123S1P120



**Photo 8. Gare du TNOR de Rouyn-2**

Carte postale. La gare est similaire à celle de Noranda. Elle fut incendiée en 1979

Source : Lamiechat-Collection, n.d. <http://www.lamiechat-collections.com/patrimoine.asp?pkus=142>



**Photo 9. Maisons alignées près de la gare de Rouyn au bout de la rue Perreault Ouest**

Circa 1940, carte postale  
Noranda\_train : en provenance du Conseil de la culture, tiré de BANQ, non daté



**Photo 10. Gare de Rouyn du Canadien National**

BANQ, 08Y\_P124P426-44-3, 1944

En plus des gares de l'ONR de Rouyn et de Noranda, il y eut une troisième gare à Rouyn, bâtie en 1926 par le Canadien National, qui était située à quelques centaines de mètres au sud de l'édifice actuel de Radio-Nord (photo 10). Son premier chef, M. J.R. Raymond, demeurait au premier étage<sup>17</sup>. Tout comme les deux autres gares, celle-ci fut aussi désaffectée et abandonnée en 1979<sup>18</sup>. La gare de l'ONR côté Rouyn fut quant à elle démolie dès l'automne 1979<sup>19</sup>. Quant à la gare du CN, au début de 1989, un Comité de sauvegarde de la gare du Canadien National de Rouyn est mis sur pied par des citoyens, afin de préserver cet édifice, mais le 11 juin de la même année, la gare est détruite par un incendie<sup>20</sup>.

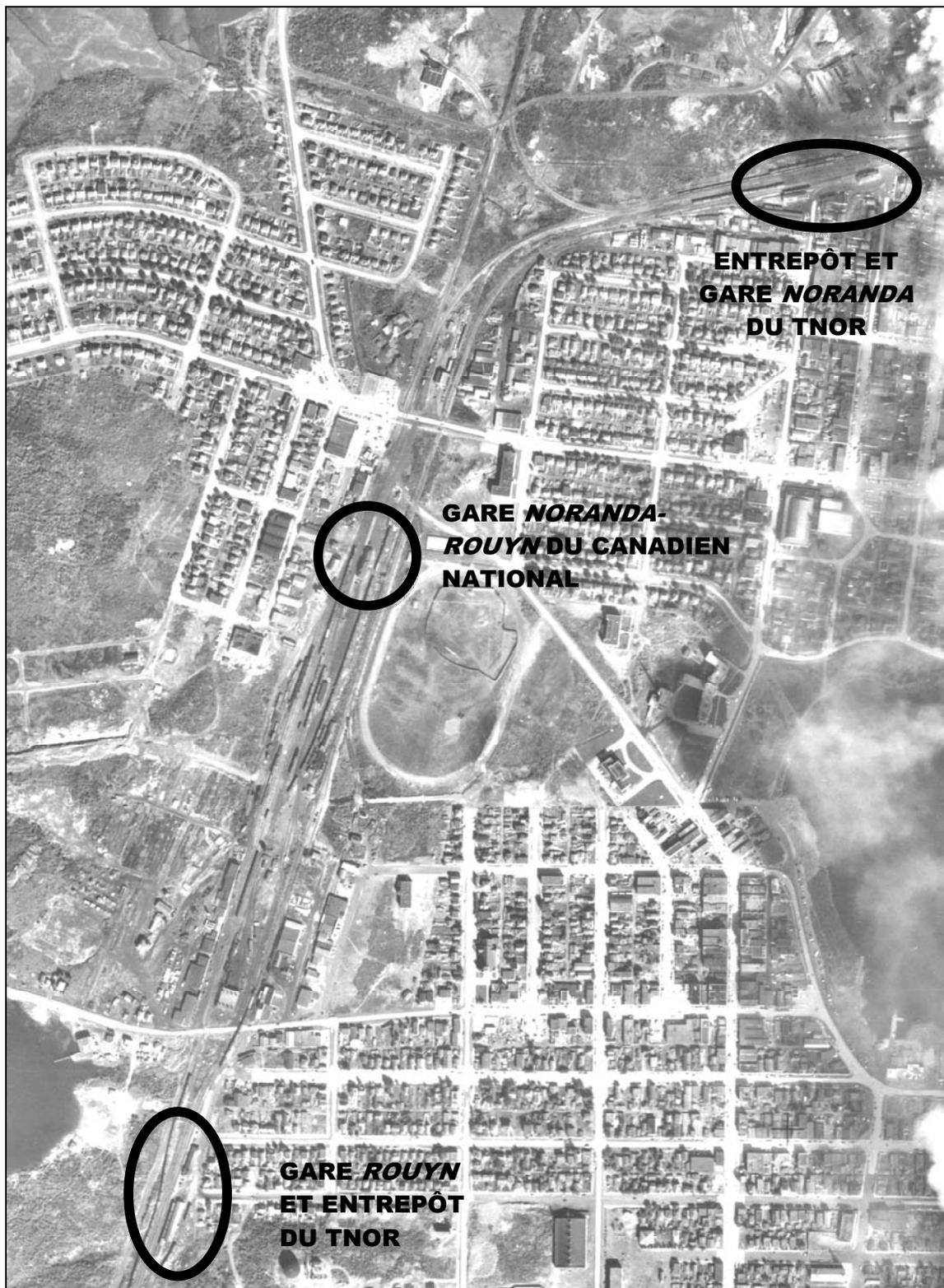
<sup>17</sup> Ville de Rouyn-Noranda, *Histoire de Rouyn-Noranda*, en ligne : <http://www.ville.rouyn-noranda.qc.ca/visiteurs.asp?mode=affiche&titre=Histoire%20de%20Rouyn-Noranda&page=histoire#transport>. S.n., *La noce d'or : Rouyn-Noranda : 1926-1976*, Imprimerie Lebonfon, s.l., 1976, n.p.

<sup>18</sup> Jean-Paul Michaud, *La gare de Noranda, propos de Jean Racicot*, Le Babillard, vol. 4, no. 2, décembre 2007, pp. 12-13.

<sup>19</sup> Denys Chabot, *L'Abitibi minière*, Société d'histoire et de généalogie de Val-d'Or, Val-d'Or, 2002, p.69.

<sup>20</sup> BANQ, Pistar, en ligne : [http://pistard.banq.qc.ca/unite\\_chercheurs/description\\_fonds?p\\_anqid=200912132135431218&p\\_classe=P&p\\_fonds=220&p\\_centre=08Y&p\\_numunide=750097](http://pistard.banq.qc.ca/unite_chercheurs/description_fonds?p_anqid=200912132135431218&p_classe=P&p_fonds=220&p_centre=08Y&p_numunide=750097).

Pour de plus amples détails, voir Annette Lacasse-Gauthier, « Pauline Germain-Cadorette. La gare du Canadien National », *Héros sans panache, volume un*, Éditions Maxime, Montréal, 1999, pp. 86-92.



**Photo 11. Les 3 gares de Noranda et de Rouyn en 1956.**

Source : Ministère de l'Énergie et des Ressources, photo aérienne au 1 : 15 840, #855-128

Il est étonnant de constater qu'il y ait eu 3 gares (photo 11) sur moins de deux kilomètres et surtout que le TNOR ait construit 2 gares rapprochées la même année, un an après celle du CN. Selon Gordon Mallin, le TNOR a d'abord construit la gare de Rouyn. Au même moment, la compagnie Noranda Mines, dont les bureaux étaient à Toronto, aurait exigé une seconde gare tout près de la mine et de la fonderie Horne, alors en construction. L'un des motifs aurait été que les dirigeants de la compagnie faisaient très souvent le trajet entre Toronto et Noranda et souhaitaient un lien direct avec le site de l'usine.

Autre point d'intérêt, que ce soit pour le transport de passagers ou de marchandises, les gares du TNOR de Noranda et de Rouyn faisaient le lien entre Rouyn-Noranda et l'Ontario, principalement le Nord-Est ontarien et Toronto. La gare du CN, pour sa part servait beaucoup plus pour le transport de marchandises et de passagers entre la ville et le sud du Québec. En effet, selon les illustrations 2 et 4 la gare de Noranda était plutôt en lien avec le réseau ontarien.

## 2.5 ÉVOLUTION DE LA GARE ET TRAVAUX

L'intérieur de la gare de Noranda était aménagé de la façon suivante selon les propos de Jean Racicot recueillis par Jean-Paul Michaud :

...au centre de la gare, il y avait une partie avancée et vitrée occupée par le contrôleur du trafic des trains. Il recevait par télégraphe les messages concernant l'horaire des trains. Il pouvait communiquer avec l'agent de la gare voisine et recevoir des ordres quand les trains se rencontraient. Il avait une vue sur les passagers et les piétons qui circulaient sur la grande plate-forme de bois. Il vendait aussi les billets. De chaque côté, il y avait une salle d'attente, l'une pour les dames qui étaient accompagnées, l'autre pour les hommes seuls. Ils avaient chacun leur toilette. [...] À un bout de la gare, il y avait un endroit pour entreposer les bagages des gens qui voyageaient, et aussi la marchandise légère qui arrivait par express ou la messagerie<sup>21</sup>.

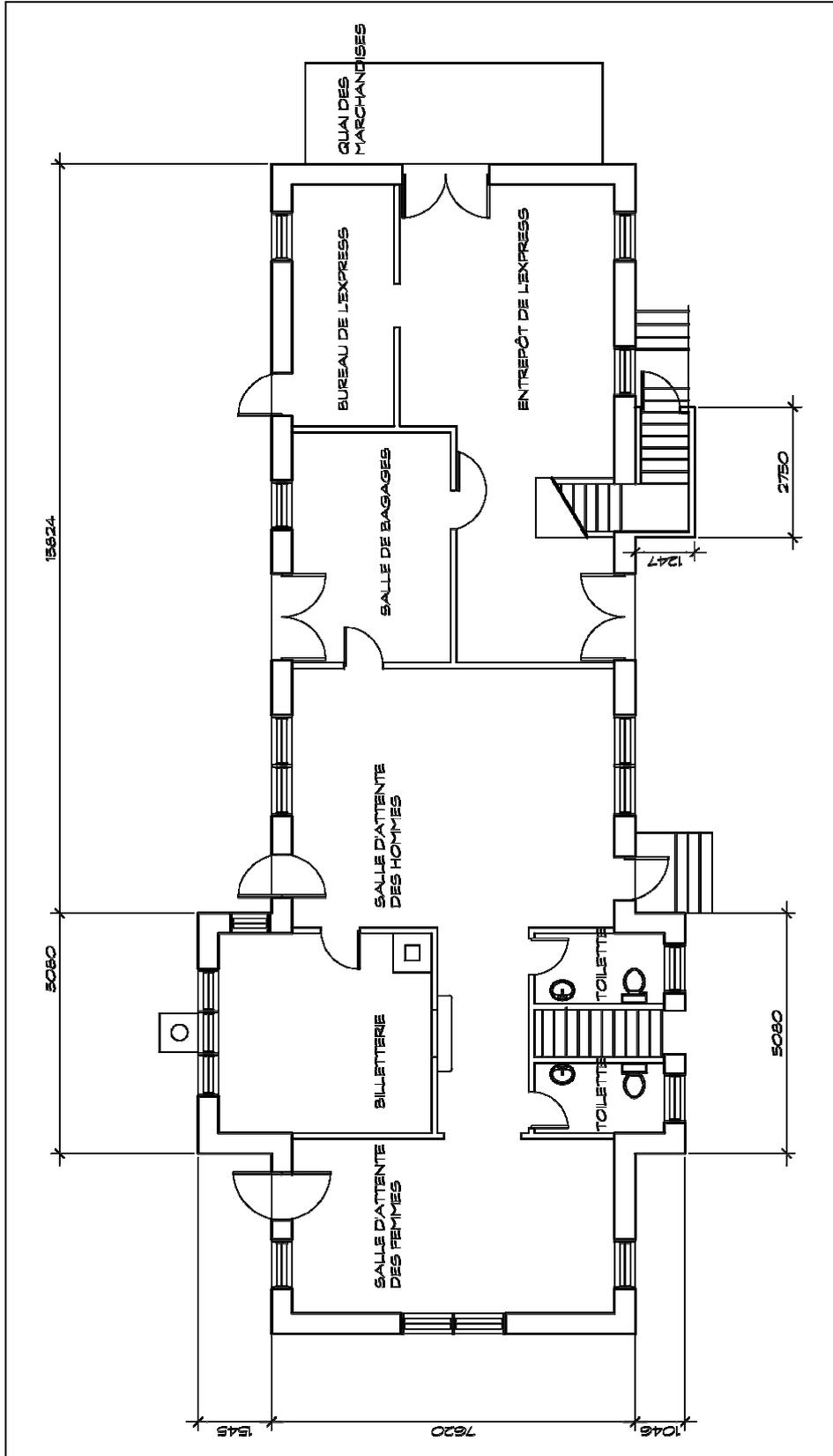
La recherche historique a permis de retrouver les plans extérieurs d'origine de la gare de 1940 seulement. Une visite des lieux en compagnie de Jean Racicot et de Gordon Mallin, qui y ont tous deux travaillé, a aidé à reconstituer le plan qui apparaît à l'illustration 5 (à valider par une recherche historique additionnelle). Les pièces du rez-de-chaussée au moment où le train de passagers était en exploitation, probablement jusqu'en 1979, sont les suivantes :

- Billetterie (*ticket office*), aussi salle de télégraphie et de contrôle du quai
- Salle d'attente des femmes (à l'ouest)
- Salle d'attente des hommes (au centre)
- Toilette des femmes et toilette des hommes
- Salle des bagages
- Entrepôt de l'express (messagerie) à l'est
- Bureau de l'express (avec ouverture sur l'entrepôt, mais sans porte)

Le sous-sol, pour sa part, servait à stocker le charbon et loger la fournaise au charbon qui elle était reliée à des calorifères à eau chaude. Quatre ouvertures dans le mur de fondation (deux à l'ouest, une au nord et une au sud) servaient de chutes à charbon. Il ne semble pas y avoir de mur de fondation sous l'entrepôt, le bureau de l'express et la salle des bagages.

---

<sup>21</sup> Jean-Paul Michaud, « La gare de Noranda, propos de Jean Racicot », *Le Babillard*, vol.4, no.2, décembre 2007, p. 12.



**Illustration 5. Fonction des pièces du rez-de-chaussée selon divers témoignages**

Dessin : S. Rocheleau, révisé par Manon Théberge, TRAME

La gare a connu diverses transformations de ses pièces et appartements:

- L'étage a été transformé une première fois dans les années 1930 pour y aménager une centrale téléphonique selon les informations recueillies. Il y a tout lieu de croire que la cage d'escalier menant à l'étage a alors été ajoutée à l'extérieur du bâtiment, ce qui permet de comprendre que le mur intérieur de cette cage est en brique. Il faut en conclure que les trois lucarnes, l'une au sud et les deux autres au nord, ont été ajoutées au même moment. La photo 1 permet de constater l'absence de lucarnes en 1933. Lors d'une entrevue, Jean Racicot a affirmé croire que la centrale téléphonique a probablement été aménagée avant 1935.
- L'étage a été converti en logement dans les années 1950, remplaçant la centrale téléphonique.
- D'autres modifications ont été apportées à la toiture. Une photo de 1933 montre qu'il n'y a pas de ventilation de l'entretoit (photo 1) dans le haut de la toiture, alors qu'on en voit sur une photo de 1952 (photo 4). Deux panneaux « NORANDA » sont sur la toiture en 1933 et sous la toiture en 1952. Les photos historiques montrent des acrotères (éléments décoratifs) aux extrémités de la toiture, qui n'y sont plus. La photo de 1933 montre un dispositif d'éclairage du quai, qui est fixé au toit, et qui n'existe plus.
- Du côté est, on retrouvait un quai de bois qui donnait accès à l'entrepôt de marchandises. La toiture débordait du bâtiment pour couvrir ce quai au moins en partie. Deux transformations importantes ont été apportées, peut-être en 1979 : un quai de béton plus grand que l'ancien quai de bois a été construit ; la toiture a été prolongée vers l'est et on a fermé le porche ainsi formé pour en faire un entrepôt non chauffé.
- Il est possible qu'il n'y ait pas eu de modifications importantes au plan du rez-de-chaussée entre 1927 et 1979. Toutefois, un plan de 1979 propose l'enlèvement de cloisons d'un bureau, ce qui laisse penser qu'un bureau aurait été aménagé dans la salle d'attente des hommes avant 1979. Ce même plan propose d'enlever la cloison entre la salle des bagages et l'entrepôt de marchandises. Il illustre également la subdivision de la salle des femmes, alors qu'un plan de 1990 suggère d'enlever cette subdivision pour que la salle devienne une pièce unique (le bureau de M. Mallin).
- Un plan de 1990 identifie des travaux à réaliser sur des boiseries en insistant qu'elles soient le plus semblables possible à celles d'origine. Il est probable que c'est à ce moment qu'une cloison vitrée et une porte ont été ajoutées entre la salle des femmes et le corridor. Il se peut que le bureau actuel, du côté nord de la salle des hommes, ait aussi été ajouté à ce moment.
- Le plancher de l'entrepôt est actuellement plus élevé que celui de l'ancienne salle d'attente des hommes. Il semble que ce plancher soit à l'extérieur du mur de fondation. Il se peut que l'on ait refait un plancher au dessus de l'ancien, possiblement parce qu'il était abimé et pour mettre de l'isolation, mais cela reste à vérifier.
- Une partie du rez-de-chaussée a été modifiée à la fin des années 1990 pour en faire le Centre Bernard-Hamel. Deux portes et une fenêtre ont alors été condamnées du côté nord<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> Alexie Pomerleau, *Recherche été 2008, fiches*, Comité histoire et patrimoine de Rouyn-Noranda, Rouyn-Noranda, 19 novembre 2008, p. 77.



## 2.6 TEMOIGNAGES

La documentation écrite faisant état de témoignages a été consultée. Elle fournit des renseignements précieux.

Le bâtiment est situé tout juste en bordure de l'ancienne mine Noranda et de la fonderie Horne. Il a accueilli nombre de pionniers venus s'installer dans la région, de même que des cargaisons transportées par convois de chemin de fer. Il fait partie des premiers bâtiments de la ville. Il s'agit d'un lieu patrimonial sans équivoque dans l'histoire de l'ouverture de la mine et de l'arrivée de pionniers dans les années 1920<sup>23</sup>.

...le train avait une importance pour les citoyens. En hiver, il était difficile de se déplacer. Les chemins d'hiver ont commencé en 1945 dans la région. En ville, beaucoup de gens ne se servaient pas de leur automobile durant l'hiver parce que ce n'était pas assez déneigé. Dans le temps des Fêtes, on était très occupé à transporter les nombreux cadeaux de Noël. [...] On faisait aussi le service de livraison et de cueillette de ce qui était à expédier. Dans les petites gares comme Arntfield, ce service n'existait pas. À Évain, il n'y avait pas d'agent de gare. Le train arrêta pour amener les gens en ville, on appelait ça [sic] un *flag-stop*<sup>24</sup>.

Les tâches des employés de la gare étaient les suivantes :

Il y avait un préposé sur le train dont la tâche était de séparer et de débarquer la marchandise selon leur destination. Il distribuait aussi les sacs de *malle* [sic] qui étaient remis au préposé du courrier à chacune des gares. [...] Nous recevions la marchandise du train sur des voitures qu'on roulait sur la plate-forme et qu'on entraînait dans notre local. Il y avait des employés assignés à la livraison. Le service intérieur consistait à recevoir les clients et préparer la marchandise à expédier<sup>25</sup>.

Voici un exemple d'horaire en 1937 :

Là (soit à North Bay) nous prenons le T.N.O. à 7h30 a.m. qui nous mène à Swastika pour 1.25 p.m. c'est-à-dire, à l'heure du départ du Nipissing Central Railway, qui nous conduit à Noranda en trois heures. Il est plus avantageux de passer par l'Ontario, car nous économisons six heures, n'ayant pas à attendre en changeant de train : la plupart des voyageurs, d'ailleurs, font cela quand ils vont à Rouyn ou à Noranda<sup>26</sup>.

---

<sup>23</sup> Alexie Pomerleau, *Recherche été 2008, fiches*, Comité histoire et patrimoine de Rouyn-Noranda, Rouyn-Noranda, 19 novembre 2008, p. 77.

<sup>24</sup> Jean-Paul Michaud, « La gare de Noranda, propos de Jean Racicot », *Le Babillard*, vol.4, no.2, décembre 2007, p. 12-13.

<sup>25</sup> Jean-Paul Michaud, « La gare de Noranda, propos de Jean Racicot », *Le Babillard*, vol.4, no.2, décembre 2007, p. 13.

<sup>26</sup> Paul Lefort, *La région de Rouyn-Noranda*, École des Hautes études commerciales de Montréal, Montréal, mars 1937, p. 37.

Selon M. Racicot, le premier train du TNOR arrivait à 9 h du matin et le dernier partait à 6 h du soir<sup>27</sup>.

D'autres personnes ayant travaillé au service de l'ONR, à la gare de Noranda, furent interviewées : madame Pauline Nadeau, téléphoniste ; monsieur Stan Marshall, employé, ainsi que monsieur Gordon Mallin, ancien chef de gare. Le compte rendu de ces entrevues figure en annexe.

## 2.7 PISTES DE RECHERCHES

Les moyens consacrés à la recherche historique ont été insuffisants pour éclairer certains aspects de l'histoire de la gare et de son contexte. Voici quelques pistes de recherche qui pourraient contribuer à mieux comprendre à la fois l'histoire de la gare elle-même et celle de la ville de Rouyn-Noranda.

- L'existence de deux gares du TNOR construites en 1927 à moins de deux kilomètres l'une de l'autre a de quoi intriguer. Il serait intéressant d'appuyer par des documents de l'époque l'explication fournie par Gordon Mallin à l'effet que la compagnie Noranda Mines a fait pression sur le TNOR pour qu'il construise une seconde gare à côté de la mine et de la fonderie Horne pour que ses dirigeants de Toronto puissent descendre directement sur le site.
- L'aménagement de l'étage en centrale téléphonique ne semble pas d'origine. La cage d'escalier qui conduit à l'étage à partir de l'extérieur est mal intégrée au bâtiment. Il serait intéressant de tenter de trouver des plans d'origine et des transformations au fil des années, notamment l'aménagement de la centrale téléphonique, peut-être dans le milieu des années 1930, puis la conversion de l'étage en logement dans les années 1950. De tels plans permettraient probablement d'établir que l'ajout de deux lucarnes du côté train et d'une autre du côté de la rue s'est fait au moment de l'aménagement de la centrale.
- Il serait intéressant d'en savoir plus sur la compagnie a exploité la centrale téléphonique, probablement l'Ontario Northland Communication et l'exploitation de la centrale. Cette centrale pourrait être mise dans le contexte de la compétition d'autres compagnies et des facteurs qui ont conduit à sa fermeture.
- Il serait intéressant de valider par des plans et d'autres documents d'époque les transformations apportées à la gare et quelle était la fonction de chaque pièce, les aménagements (bancs pour voyageurs, éclairage...) et le vécu de leur utilisation.
- Des recherches historiques pourraient être poursuivies, notamment au centre d'archives de North Bay, dans les bureaux de l'ONR à North Bay, ou encore en faisant un appel à la population pour trouver des photos anciennes de la gare et des témoignages du vécu relié à la gare<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> Jean-Paul Michaud, « La gare de Noranda, propos de Jean Racicot », *Le Babillard*, vol.4, no.2, décembre 2007, p.13.

<sup>28</sup> Agnes Legault, commis aux communications pour l'Ontario Northland a fourni des plans de 1979 et de 1990. Pour la rejoindre : 555, rue Oak Street Est, North Bay ON P1B 8L3. Tél. : 705 472-4500, poste 276. Télécopieur : 705 476-5598.

Le North Bay Museum possède également des plans d'archive. Contact : Jennifer Buell, 100, Ferguson Street, North Bay ON P1B 1W8. Tél. : 705-476-2323 - education@heritagenorthbay.com.

- Une recherche historique pourrait documenter l'importance relative du transport de passagers et de marchandises entre l'Ontario et les gares du TNOR de Noranda et de Rouyn en comparaison à celui du CN entre la ville et le sud du Québec. Jusqu'au début des années 1970, une opinion largement répandue en région était que le commerce de Rouyn-Noranda était plus important du côté de l'Ontario que du Québec (une étude l'OPDQ a alors établi l'inverse). L'avènement du camionnage dans les années 1950 aurait pu favoriser un déclin progressif de la proportion du commerce avec l'Ontario.

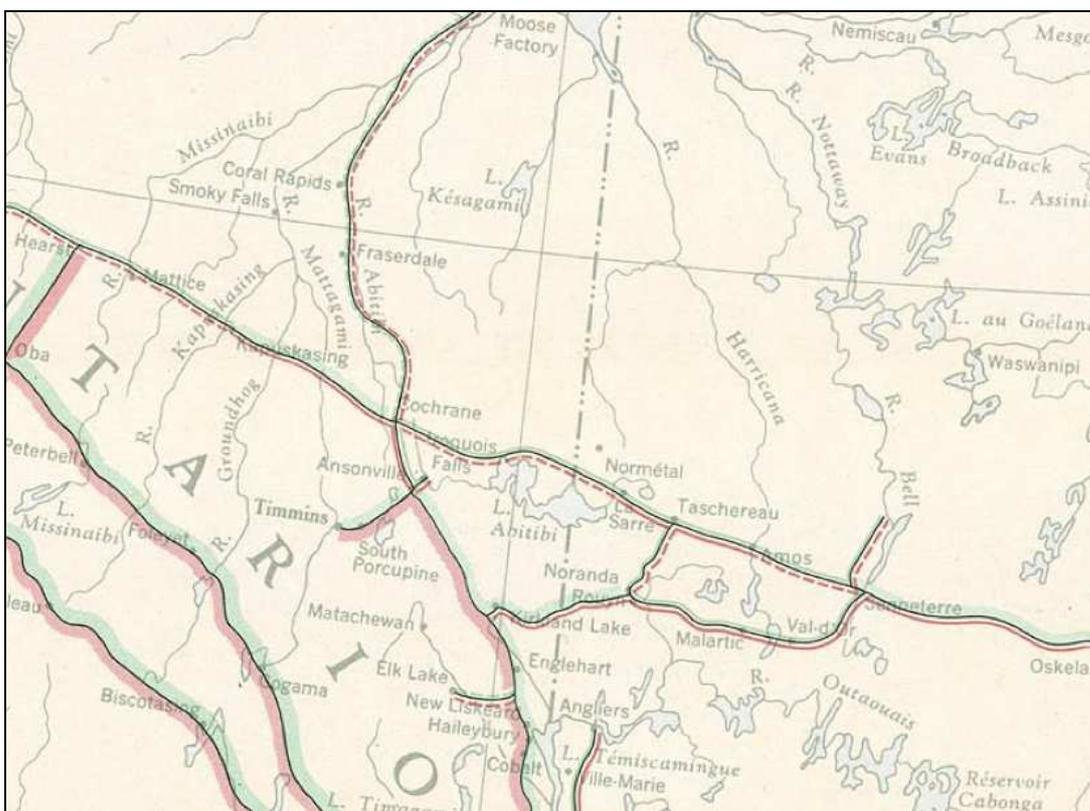
### 3. ÉVALUATION PATRIMONIALE

Le présent chapitre décrit les éléments architecturaux extérieurs et intérieurs qui confèrent un statut patrimonial à la gare. De plus, les éléments d'aménagement du site et l'environnement de la gare sont abordés afin de voir dans quelle mesure le bâtiment s'en trouve mis en valeur.

La gare de Noranda construite en 1927 possède des qualités architecturales rattachées à la fois au patrimoine ferroviaire et au patrimoine industriel. En effet, ce bâtiment a servi de lieu de transport à la fois pour la population locale et pour la mine Horne, de cuivre et d'or, et de la fonderie de cuivre du même nom de la compagnie Noranda.

La carte de 1909 permet de visualiser le parcours de la compagnie ontarienne de chemin de fer Temiskaming and Northern Ontario Railway, TNOR de Cochrane à Norh Bay (revoir Illustration 2). Une carte de 1954 (Illustration 7) fait voir le tracé de la TNOR qui se rattache au chemin de fer original de 1909 à partir de Kirkland Lake vers Noranda.

On comprend que la gare et son circuit ferroviaire sont directement reliés aux gares de l'Ontario étant donné la proximité de la frontière. De plus, l'histoire de Noranda débute aussi avec des prospecteurs venus de l'Ontario et des États-Unis.

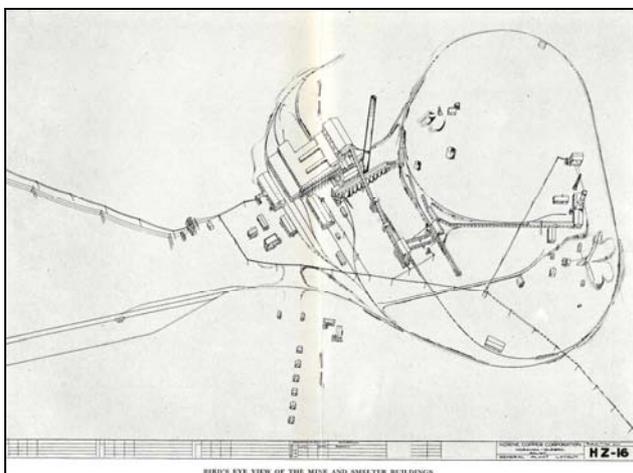


**Illustration 7. Les voies ferrées en 1954**

Source : Atlas du Canada, Trafic marchandises des chemins de fer, 1954

<http://atlas.nrcan.gc.ca/site/francais/maps/archives/3rdedition/economic/transportationandcommunications/084>

La gare est aussi en lien étroit avec son milieu, car elle se situe entre le premier quartier résidentiel de Noranda et le complexe minier et industriel de la Horne qui démarre son activité en même temps que les constructions des premières maisons (voir illustration 3).



**Illustration 8. Complexe minier Horne en vue axonométrique**

Source : Noranda Mines Alexandre Edouard McDonald. History of Noranda Mines Limited, Toronto, Noranda Mines Limited, 1927, pp. 16-17



**Photo 12. La gare aujourd'hui**

En arrière plan la fonderie de cuivre de Xstrata (anciennement Noranda Mines)

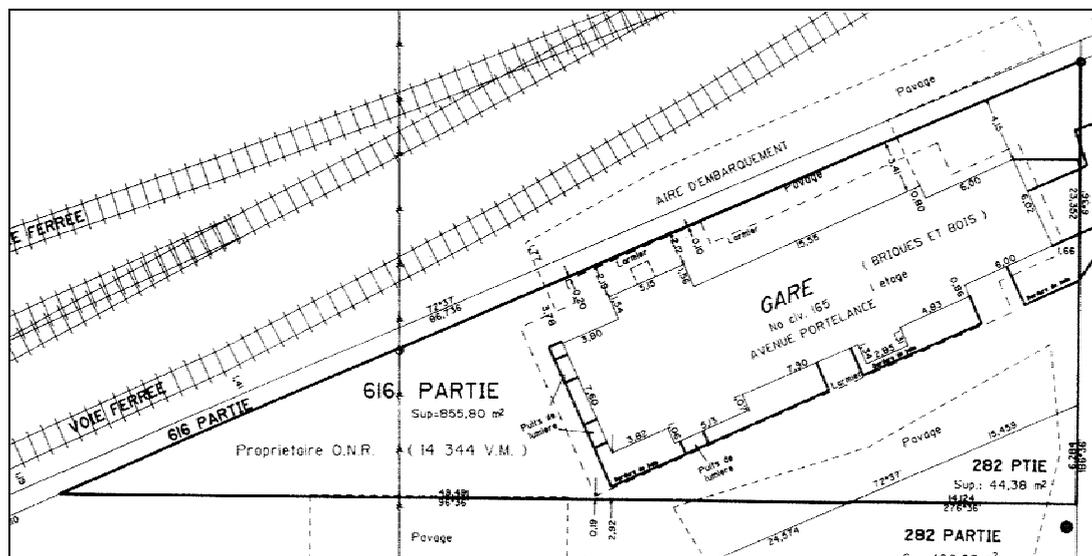
Photo : source inconnue

### 3.1 L'EXTERIEUR

La gare de Noranda possède une architecture de type Régency/Arts et Métiers, ce qui peut paraître contradictoire avec son environnement industriel. En effet, on utilisait ces styles pour des lieux de villégiature. Cependant, les gares du patrimoine industriel nord-américain correspondent bien à ce style architectural, peut-être en raison de la dureté paysagère des lieux industriels. Les styles Régency/Arts et Métiers peuvent ainsi se décrire :

- un long rectangle implanté de manière barlongue (le côté le plus long donnant sur la rue) face aux voies ferrées (voir illustration 9) ;
- une toiture imposante en pavillon à quatre versants à pente moyenne, percée de lucarnes à pignon lui conférant le type Régency ;

- une toiture à la corniche débordante (ou égout retroussé), soutenue par de massives consoles et appuyée sur des corbeaux lui conférant le type Arts et Métiers;
- des ouvertures souvent jumelées, des fenêtres à guillotine à carreaux associées au style Néotudor, mais repris dans le style Arts et Métiers.



**Illustration 9. Cadastre de la gare**

Ce cadastre est celui du lot acquis par la Ville de Rouyn-Noranda en 1997  
La gare rectangulaire et alignée sur les voies ferrées a un corps de bâtiment barlong



**Photo 13. Gare du TNOR de Rouyn**

Aperçu du côté du porche ouvert de la gare de Rouyn, avec trottoir de bois pour le quai d'embarquement. Le porche de la gare de Noranda était similaire.

Source : gare de Rouyn, 9 mai 1947, tiré de Michael Barnes, *Link with a Lonely Land: the Temiskaming and Northern Ontario Railway*, Erin, Boston Mill Press, 1985, p.133.



**Photo 14. Gare vue du côté du porche, maintenant fermé**

Le toit a été percé de lucarnes et le trottoir de bois a été enlevé

Photo : Manon Sarthou, 2003

### Comparaison avec d'autres gares nord-américaines et ontariennes

Ce modèle de gare est similaire à celui de gares construites dans un environnement industriel, comme celle de Woonsocket dans l'état américain du Rhode Island, capitale de l'industrie lainière (photo 15) et beaucoup d'autres.



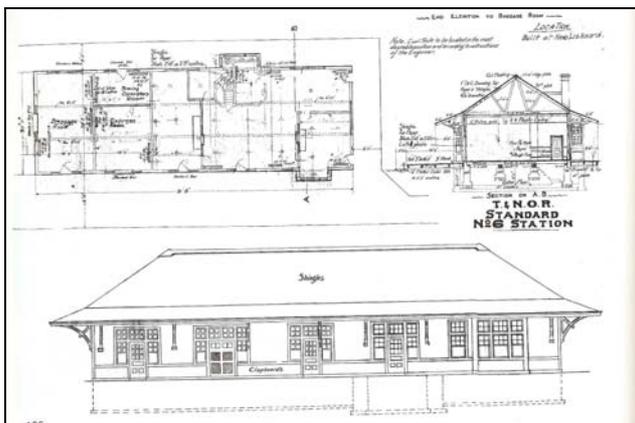
**Photo 15. Gare de Woonsocket**

Dans le Rhode Island aux Etats-Unis, capitale de l'Industrie lainière au XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle

Source : *Le patrimoine industriel des États-Unis*, 2000, p. 204

Plus encore, la gare de Noranda s'associe aux gares «standard» que faisait construire la TNOR pour les stations de sa ligne entre Cochrane et North Bay.

Ainsi, la gare de New Liskeard Circa 1904 (illustration 10), dont on ne connaît pas l'architecte, possède la même toiture en pavillon et les mêmes types d'ouverture de fenêtres à guillotine. Cependant, celle-ci a un toit plus lourd que celle de la gare de Noranda (illustration 11) et est démunie de pignons qui créent une animation dans la toiture. Par contre, la régularité des triplets de baies apporte une lecture plus nette des ouvertures. Enfin, les corbeaux (les pièces en saillie des murs qui supportent les consoles) appuyés sur les consoles (les pièces de charpente courbées qui supportent la toiture) sont identiques à celle de la gare de Noranda.



**Illustration 10. Élévations et plan de la gare de New Liskeard**

Gare édiflée en 1904 par la TNOR sur la ligne Cochrane-North Bay

Source : newliskeard2 : plan de la gare de New Liskeard, gare de Haileybury, tiré de Douglas Smith, *A Century of Travel on the Ontario Northland Railway*, Trackside Canada, Ottawa, 2004, p.108.

Ainsi, on sait que l'architecte H.W. Angus a dessiné les bureaux de la compagnie à North Bay, de même que les gares de Rouyn, Temagami, Englehart et Timmins. Cependant, on ne connaît pas l'architecte de la gare de Noranda.



**Illustration 11. Élévations de 1940 de la gare de Noranda**

Les lucarnes pourraient avoir été quelques années plus tôt

Source : Archives du TNOR

Quant aux stations de Cobalt, Matheson et Cochrane, ce fut selon les plans de l'architecte **John M. Lyle** (1872-1945) qu'elles ont été édiflées. La gare de Cobalt, construite en 1910, a été mise sous la protection du patrimoine ontarien en 1993 (photo qui suit). Elle est associée à la fois à l'histoire du chemin de fer et aux premiers établissements du nord de l'Ontario. Lyle (1845-1945) est un architecte réputé. Il a notamment fait partie des artistes postimpressionnistes canadiens du

groupe des sept et il a préparé les plans de bâtiments de prestige comme le Théâtre Royal Alexandre de Toronto. L'architecte Angus n'a pas cette aura prestigieuse. On peut quand même considérer qu'il a été inspiré par l'architecture Régency/Arts et Métiers des gares de la TNOR construites selon les plans de Lyle, tout comme les autres architectes responsables des stations de la compagnie.



**Photo 16. Gare de Cobalt en Ontario selon les plans de John M. Lyle en 1910**

Source : Fiducie du patrimoine ontarien  
[http://www.heritagefdn.on.ca/userfiles/HTML/nts\\_1\\_8873\\_2.html](http://www.heritagefdn.on.ca/userfiles/HTML/nts_1_8873_2.html)



**Photo 17. Gare du TNOR de Noranda en 1933**

Il n'y a pas de lucarnes du côté nord. L'esprit architectural est le même que celui de la gare de Cobalt

Source : Ville de Rouyn-Noranda, collection Roméo Blais (reprise de la photo 1)



**Photo 18. Console sous la corniche débordante de la gare Noranda**

Photo : Manon Sarthou, 2003

La gare de Noranda possède aussi des ressemblances avec celle de Cobalt. Si on compare cette photo de la gare de Cobalt (construite en 1910 selon les plans de John M. Lyle) à celle de la gare de Noranda (construite en 1927) prise sous le même angle, le style est moins précis et raffiné, mais les similitudes architecturales sont discernables par la présence des corbeaux sous consoles ainsi que par le toit à pavillon.

Cependant, le toit en pavillon possède une corniche à égout retroussé ayant une courbe plus prononcée. Également, la gare de Cobalt possède un pignon flamand qui vient interrompre une ligne de toit pavillon en surplomb indiquant l'entrée principale et le bureau du chef de gare.

On peut donc dire que la valeur patrimoniale en terme d'aspect intrinsèque ou de style architectural est assez bonne. Ce style Régency/Aers et Métiers, quoique moins bien exécuté, est fort représentatif des gares de la TNOR et aussi des gares du patrimoine industriel nord-américain du début du XX<sup>e</sup> siècle.

### 3.2 L'INTERIEUR

L'aménagement des pièces de la gare peut se répartir en trois sections du bâtiment : le rez-de-chaussée, partie marchandises ; le rez-de-chaussée, partie voyageurs ; les combles ayant servi de salle de télégraphie et de téléphonie, puis de logement pour les employés de la gare.

Il n'a pas été possible de retrouver les plans intérieurs d'origine de la gare de Noranda. Néanmoins, les plans de la gare d'Earlton permettent une comparaison plausible avec notamment les sections rez-de-chaussée/voyageurs et combles, quoique des différences existent dans la disposition des pièces, notamment la présence de la salle des bagages du côté droit alors qu'elle est à gauche des salles d'attente à Noranda. L'illustration 12 de la gare d'Earlton aide à émettre cette hypothèse sur la fonction des pièces de la gare de Noranda.

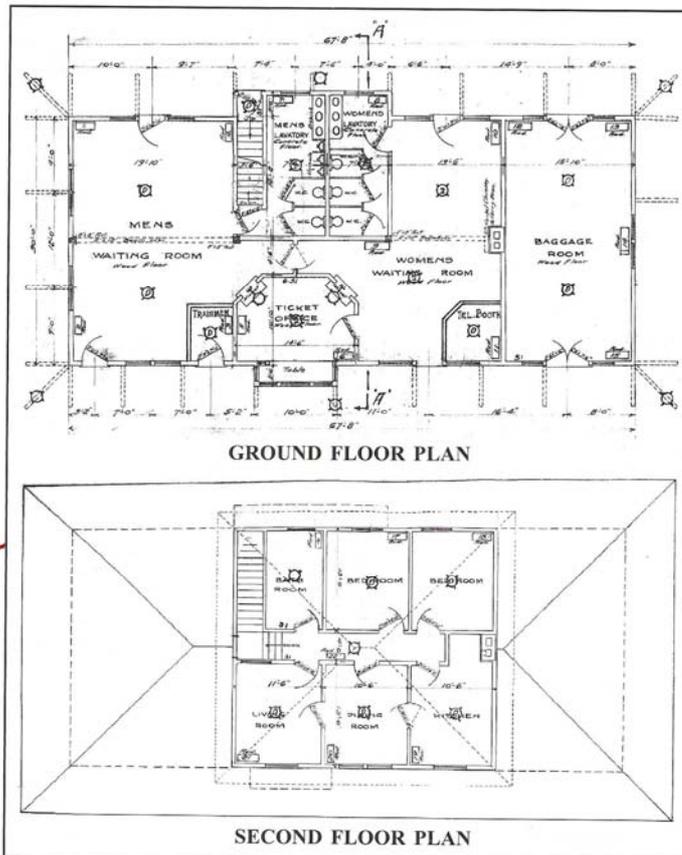
#### Rez-de-chaussée marchandises

Le rez-de-chaussée marchandises possédait d'abord un porche ouvert afin de faire descendre ou monter les marchandises des camions qui se garaient en bordure du trottoir de bois et pour les charriots servant à transporter les colis entre le train et l'entrepôt. Ce dernier occupait la surface du porche de même que celle du quai d'embarquement et une partie des bordures du bâtiment côté rue Portelance (photo gare en 1933). Une porte principale permettait d'accéder à une pièce et des doubles portes donnaient accès à une plus grande salle. Les portes doubles ouvraient sur le porche d'embarquement et débarquement. En saillie, côté rue Portelance se trouvait aussi le porche fermé, qui était muni de l'escalier conduisant à l'appartement à l'étage.

#### Rez-de-chaussée voyageurs

La section rez-de-chaussée voyageurs (illustration 5) possède une organisation spatiale similaire à celle de la gare d'Earlton (illustration 12). On y voit la salle d'attente pour hommes (*men waiting room*) et celle des femmes (*women waiting room*), ce qui correspond aussi aux fonctions de ces pièces de la gare de Noranda. Le bureau du contrôleur côté quai d'embarquement est aussi au même endroit soit au centre de la section côté quai d'embarquement. Une petite pièce avait été

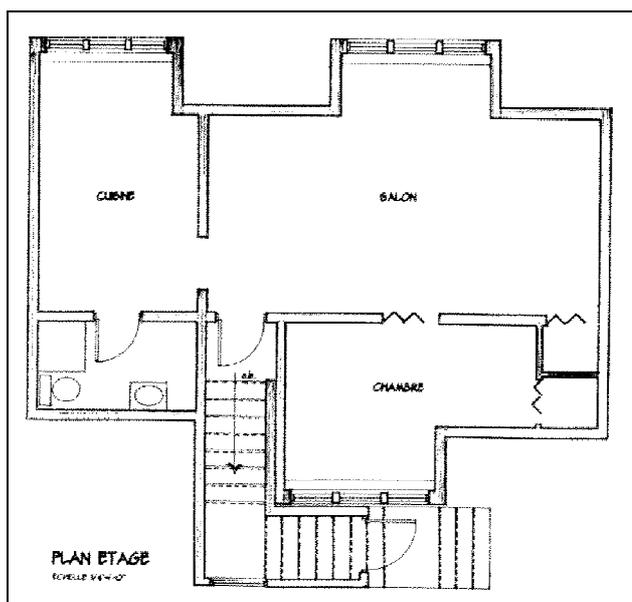
aménagée pour le téléphone, mais cela ne semble pas le cas à Noranda. Enfin, le bloc toilette et escalier conduisant à la cave est au même endroit.



**Illustration 12. Plan au sol de la gare d'Earlton**

Le rez-de-chaussée est occupé par les salles d'attente pour femmes d'un côté, pour hommes de l'autre, de même que les salles de toilettes, des bagages et une pièce pour le contrôleur

Tiré de Douglas Smith, *A Century of Travel on the Ontario Northland Railway*, Trackside Canada, Ottawa, 2004, p. 109.



**Illustration 13. Plan au sol de l'étage de la gare de Noranda en 1997**

Cuisine, salon, chambre, salle de toilette et escalier.

Source : Ville de Rouyn-Noranda 1997

### **Étage: salle de téléphonie, puis logement**

La partie combles de la gare de Noranda comprend l'escalier et 4 pièces : cuisine, salon, chambre et salle de toilette. Ce plan est fort différent de celui de la gare d'Earlton sur le plan ci-haut, qui est divisé en six petites pièces, trois d'un côté et trois de l'autre, avec un corridor au centre.

### **3.3 MOTIFS EN FAVEUR DE LA CITATION**

La gare de Noranda possède des éléments patrimoniaux à préserver et à mettre en valeur sous plusieurs aspects. La Ville de Rouyn-Noranda peut procéder à sa citation de monument historique en vertu de pouvoirs définis dans la Loi sur les biens culturels. Une telle citation apporterait un encadrement à la fois légal et patrimonial. Elle peut être faite en invoquant plusieurs motifs, que voici.

#### **Motifs de protection du patrimoine et de reconnaissance historique**

La loi sur les biens culturels apporte les éléments juridiques adéquats pour protéger un bâtiment par un règlement orienté sur les besoins de protection et de reconnaissance historique.

#### **Motif de mise en valeur architecturale et d'arrêt des interventions non patrimoniales**

La citation de monument historique est un outil pour stopper les interventions néfastes par un rééquilibre dans les apports valables des différentes époques successives à la construction de la gare tout en mettant en valeur son style architectural.

#### **Motif d'attrait public**

La citation de monument historique confère au bâtiment un prestige susceptible d'en faire un attrait pour la population locale et les visiteurs, favorisant un rayonnement culturel.

#### **Motif d'expression de l'époque**

La citation en monument historique permet de localiser dans la « ligne du temps » le développement de Noranda au moment où la gare a été construite et également de la situer par rapport aux deux autres gares de l'époque à Rouyn-Noranda (TNOR Rouyn et CN Rouyn), toutes deux disparues, et à celles similaires dans le Nord-Est ontarien en particulier (Earlton et Cobalt).

Le conseil de la culture de l'Abitibi-Témiscamingue, par Yannick Rocheleau, agent Villes et villages des arts et de patrimoine, reconnaît ainsi la pertinence de préserver la gare et de la mettre en valeur, sans toutefois évoquer le moyen de citation :

...cette gare est intimement liée au développement de la jeune ville minière, car elle permettait l'expédition des marchandises de la mine vers le sud. C'est cette importance historique qui fait de cette gare, à l'aspect extérieur encore intact, un monument à conserver. De plus, la gare possède encore son aspect extérieur quasi original et plusieurs éléments intérieurs ont été conservés en très bon état. L'architecture est également un élément non négligeable dans la volonté de la Ville de protéger ce bâtiment. La conservation du patrimoine bâti de Rouyn-Noranda étant

pour la Ville une priorité, la mise en valeur de cette gare, sous l'aspect d'un musée, d'un site d'interprétation ou autres serait bienvenue<sup>29</sup>.



**Photo 19. Gare côté rue Portelance-1**

Photo : Ville de Rouyn-Noranda



**Photo 20. Gare vue de la rue**

Cette partie servait aux marchandises de l'express. La toiture a été allongée, le quai a été agrandi et fermé

Photo : Ville de Rouyn-Noranda



**Photo 21. Gare côté rue Portelance-2**

Les fenêtres à guillotine sont à meneaux et croisillons

Photo : Ville de Rouyn-Noranda

<sup>29</sup> S.n., *Gare de chemin de fer de l'Ontario Northland Railway (ONR)*, Conseil de la culture de l'Abitibi-Témiscamingue, Rouyn-Noranda, p. 2.



**Photo 22. Gare côté quai d'embarquement**

Photo : Manon Sarthou 2003



**Photo 23. Section des voyageurs**

Les portes doubles de la salle des bagages ont été condamnées  
La division en saillie est le lieu où se trouvait la pièce-guichet

Photo : Christian Dubé, 2009



**Photo 24. Face latérale, section des voyageurs**

Aperçu du dénivelé asphalté

Photo : Christian Dubé, 2009



**Photo 25. Face latérale section marchandises**

Le quai de bois a été remplacé par du béton, il a été agrandi, tout comme la toiture, et des murs ont été ajoutés pour créer un entrepôt non chauffé, peut-être en 1979

Photo : Manon Sarthou, 2003



**Photo 26. Intérieur de l'entrepôt non chauffé**

Porte de garage

Photo : Christian Dubé, 2009



**Photo 27. Gare côté quai d'embarquement**

Il y a animation dans l'alignement des pignons et lucarnes

Photo : Manon Sarthou, 2003



**Photo 28. Intérieur du bureau du chef de gare**

Ouverture à large encadrement de bois avec une fenêtre givrée à coulisse

Photo : Manon Théberge, 2009



**Photo 29. Mobilier intégré du bureau du chef de gare**

Photo : Manon Théberge 2009



**Photo 30. Bureau du chef de gare : porte à vantail coupé et fenêtres à guillotine**

Encadrement de bois à embrasure profonde

Photo : Christian Dubé, 2009



**Photo 31. Intérieur des combles**

Photo : Christian Dubé, 2009



**Photo 32. Intérieur des lucarnes ajoutées dans les combles**

Peut-être ajoutées dans les années 1940

Photo : Christian Dubé, 2009



**Photo 33. Sous-sol, soupirail à meneaux et croisillons**

Photo : Manon Théberge, 2009



**Photo 34. Sous-sol, tableau des branchements pour la salle de téléphonie – est-ce d'époque ?**

Photo : Robert Deschênes, 2010

### **3.4 ÉNONCÉ DE LA VALEUR PATRIMONIALE ET ELEMENTS PATRIMONIAUX A METTRE EN VALEUR**

La valeur patrimoniale d'un grand nombre de gares qui appartiennent toujours aux compagnies ferroviaires au Canada est reconnue en vertu de la *Loi sur la protection des gares patrimoniales*, adoptée en 1990. Dès qu'une gare est ainsi reconnue, elle est l'objet d'un énoncé de la valeur patrimoniale. Toutes les interventions sur de telles gares doivent alors être conformes à ces valeurs<sup>30</sup>. La gare de Noranda n'est pas couverte par cette loi. Toutefois, il est utile de procéder à un énoncé de valeurs, qui consiste à inscrire en quoi la valeur patrimoniale de l'édifice est présente et à mettre en évidence ses principales caractéristiques et qualités. La Commission des biens culturels du Québec, pour sa part, préconise elle aussi une gestion du patrimoine bâti par valeurs<sup>31</sup>.

Voici un énoncé de valeurs propres à l'ancienne gare de l'ONR de Noranda.

---

<sup>30</sup> Joann Latremouille et Natalie Bull. *Conservation : le passé conjugué au présent .Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales*. Patrimoine Canadien, Parc Canada, brochure non paginée, 1994.

<sup>31</sup> Commission des biens culturels du Québec, *La gestion par les valeurs : exploration d'un modèle*, juin 2004, 48 p.

## Valeur 1 :

***Un important témoin de l'intense développement lié à l'ouverture de mines et de villes le long de la faille de Cadillac en Ontario et au Québec dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle.***

Éléments justifiant cette valeur :

- La gare a été construite par la compagnie de chemin de fer Temiscaming and Northern Ontario Railway, une compagnie du gouvernement de l'Ontario. Par un embranchement à Swastika, elle est reliée au réseau ferroviaire de l'Ontario, notamment à la voie ferrée entre North Bay et Cochrane qui a été développée à compter de 1902, faisant partie du réseau ferroviaire ontarien, incluant le chemin de fer Transcontinental du Canadien National.
- La construction de cette gare a été au cœur d'une importante bataille économique et juridique entre les gouvernements du Québec et de l'Ontario relativement aux retombées du développement minier en Abitibi dans les années 1920 et 1930. Cette bataille opposait également le CN et la TNOR. Le gouvernement ontarien visant à ce que la transformation des anodes de cuivre se fasse dans le sud de l'Ontario, mais il se fera à Montréal et le transport sera fait par le CN par un embranchement de Taschereau à Noranda. Il visait également à desservir en transport les camps miniers de Cadillac, Malartic et Val-d'Or, dont le développement s'amorçait alors, mais c'est finalement le CN qui jouera ce rôle.
- Cette gare est la seule restante des trois gares construites à Noranda et Rouyn en 1926 et 1927 sur une distance de moins de 2 kilomètres, ce qui constitue un fait rare, sinon unique.
- La gare a joué un rôle majeur dans le développement de Noranda et de Rouyn à la fin des années 1920 et par la suite.

## Valeur 2 :

***Une gare qui a longtemps été intimement liée à la vie locale, au déplacement des travailleurs et de leurs familles, aux activités de la mine et de la fonderie Horne, aux activités des commerces, de même qu'aux relations entre Rouyn-Noranda et l'Ontario (Nord-Est ontarien et Toronto).***

Éléments justifiant cette valeur :

- De nombreux travailleurs et leurs familles sont arrivés à cette gare. Plusieurs l'ont fréquenté régulièrement pour leurs déplacements vers l'Ontario.
- La gare a facilité le maintien pendant longtemps de liens très étroits entre Rouyn-Noranda et le Nord-Est ontarien et Toronto au moins jusque dans les années 1970. Les gares du TNOR de Noranda et de Rouyn ont joué un rôle de premier plan en ce sens, tant pour le transport de personnes que de marchandises.
- La gare a joué un rôle majeur dans l'approvisionnement des commerces jusque dans les années 1950, avant que le transport par camion prenne de l'importance.
- L'entrepôt de l'express et le bureau de l'express ont servi à la réception et à l'envoi de colis pour la population et les entreprises de Noranda.

- La gare a longtemps été un important centre local de téléphonie et de télégraphie.

#### **Valeur 3 :**

***Un bâtiment dont le style architectural Régency/Arts & métiers est bien exécuté et qui représente bien de nombreuses gares du premier tiers du XX<sup>e</sup> siècle, qui sont d'un style similaire.***

Éléments justifiant cette valeur :

- Le style Régency/Arts et métiers est représenté à travers le toit à pavillon, la corniche débordante, les consoles sur corbeaux présents sur le bâtiment construit en 1927.
- Ce modèle architectural Régency/Arts & Métiers était utilisé pour d'autres gares de la TNOR en Ontario à compter de 1902. L'architecte qui a conçu les plans de la gare reste à identifier. On peut penser qu'il a été inspiré par l'architecte de renom J.M. Lyle qui a signé les plans d'autres gares du TNOR, dont celle de Cobalt construite en 1910.
- Un modèle architectural similaire a été utilisé pour la construction de gares ailleurs en Amérique du Nord, notamment dans des lieux industriels.

#### **Valeur 4 :**

***Une gare dont l'utilisation a évolué au fil des ans en fonction des changements économiques et technologiques, tout en préservant ses éléments patrimoniaux essentiels.***

Éléments justifiant cette valeur :

- Le bâtiment a probablement été construit pour servir exclusivement de gare.
- Une centrale de téléphone et de télégraphe a probablement été ajoutée à l'étage assez tôt après la construction du bâtiment. Dans les années 1950, l'étage a été converti en logement. Des lucarnes ont été ajoutées du côté nord à un moment qu'il reste à identifier. Il se peut que la lucarne du côté sud soit aussi un ajout.
- Le rez-de-chaussée, pour sa part, pourrait avoir conservé l'essentiel de ses subdivisions originales jusqu'à la fermeture de la gare en 1979, mais cela reste à établir. Il a alors été converti en bureaux et en espaces d'entreposage. Puis, en 1997, la Ville de Rouyn-Noranda en fera l'acquisition pour le convertir en locaux communautaires. Le bureau du guichetier (*ticket office*) est la pièce la mieux conservée, notamment pour son mobilier. Des témoignages et des plans de l'ONR de 1979 et 1990 attestent du souci du respect des caractéristiques du bâtiment lors de modifications apportées à certaines pièces.
- Malgré les réaménagements, la gare a conservé son corps de bâtiment original. Le porche ouvert du quai des marchandises a été fermé, mais son volume est demeuré le même. Des portes ont été fermées ou modifiées mais les ouvertures n'ont pas changé.

## Synthèses des éléments patrimoniaux à préserver et à mettre en valeur

### Extérieur

- Corps de bâtiment rectangulaire créant une ligne horizontale
- Fondations surhaussées
- Ouvertures jumelées parfois et fenêtres à guillotine
- Triplet de baies pièce du guichetier face au quai
- Portes rythmées à intervalles réguliers et presque en vis-à-vis avec les portes côté rue et les portes côté quai
- Corniche débordante
- Consoles sous corbeaux
- Toiture imposante à pavillon, percée de lucarnes à pignons
- Aménagement extérieur :
  - Porche à pignon sur la face latérale est
  - Pièce de guichetier en saillie
  - Cage d'escalier conduisant aux combles et à la cave

### Rez-de-chaussée

- Encadrements à embrasure profonde
- Grandes moulures de bois vernis
- Porte à vantail (panneau mobile qui pivote) coupé donnant sur la salle du guichetier
- Ouverture du guichet avec fenêtre à coulisse givrée
- Lambris de bois appliqués au mur et sous l'escalier
- Meuble intégré du guichetier avec tiroirs en bois à prises tirettes en laiton
- Moulures des bois à mi-hauteur, appliquées au mur et à la rencontre des murs/plafonds
- Luminaires suspendus (à valider l'âge)
- Aménagements :
  - Disposition des pièces selon une organisation spatiale typique des gares : guichet au centre et de chaque côté les salles d'attente des hommes et des femmes
  - Bloc de toilettes face au guichet

### Étage (combles)

- Porte à caisson

#### **4. UTILISATIONS POTENTIELLES ET AVENUES DE MISE EN VALEUR**

La Ville de Rouyn-Noranda souhaite identifier des avenues de mise en valeur de la gare selon diverses vocations potentielles. C'est ce qui est exploré dans le chapitre suivant.

##### **4.1 OCCUPATION ACTUELLE**

En 2010, le **rez-de-chaussée** de l'ancienne gare est occupé par le Projet Jeunesse St-Michel, un organisme à but non lucratif qui offre à des jeunes de 12 à 17 ans l'occasion d'acquérir une expérience de travail en faisant du bénévolat. Cet organisme est loin d'avoir besoin de tout cet espace, dont une partie n'est pas utilisée ou sert de lieu d'entreposage.

Le bail est consenti gratuitement de février 2010 à janvier 2013, en renouvellement d'un premier bail de trois ans. La Ville peut reprendre l'édifice par un préavis de 6 mois. Le bail exclut l'utilisation des locaux et du terrain pour de l'entreposage de matériaux, outillages ou équipements. Le locataire doit assumer les dépenses courantes comme le chauffage, l'électricité et les taxes. Ces coûts sur une base annuelle ont varié entre 8 700 \$ et 9 500 \$ depuis 2007.



**Photo 35. Bureau au rez-de-chaussée en 2009**

Photos : Christian Dubé, nov. 2009



**Photo 36. Cuisine aménagée au rez-de-chaussée en 1997 pour le Centre Bernard-Hamel**

Photos : Christian Dubé, nov. 2009

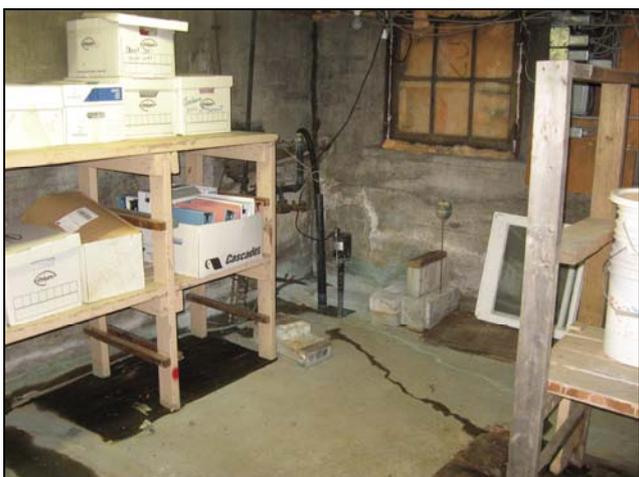
Le logement localisé à l'**étage** est vacant. Le bruit continu de la fonderie voisine réduit l'intérêt qu'il serve à nouveau d'habitation.

Le **sous-sol** sert surtout pour les utilités (fournaise, entrée électrique, eau chaude). On y retrouve un peu d'entreposage.



**Photo 37.** Le salon de l'étage, inoccupé en 2009

Photo : Christian Dubé, nov. 2009



**Photo 38.** Le sous-sol sert pour les utilités et un peu d'entreposage

Photo : Christian Dubé, nov. 2009

## 4.2 UTILISATIONS POTENTIELLES

La Ville de Rouyn-Noranda a acquis l'ancienne gare de *The Nipissing Central Railway Company* le 27 octobre 1997 pour la somme de 1 \$. L'une des deux « Obligations spéciales » de la transaction est la suivante :

« La présente vente a été consentie, en outre, suite aux représentations de l'acquéreur à l'effet que l'immeuble vendu ne sera utilisé par l'acquéreur, ses préposés ou mandataires, que pour des fins charitables, humanitaires ou municipales, sans quoi la présente vente n'aurait pas été consentie.

En conséquence, le vendeur fait une condition de la présente vente, et l'acquéreur accepte de s'y conformer, que l'immeuble ci-dessus vendu ne sera utilisé par l'acquéreur, ses préposés ou ses mandataires, que pour des fins charitables ou humanitaires, tel que le définit les lois fiscales provinciale du Québec et fédérale du Canada, ou des fins municipales. [...]

Les présentes conditions devront être respectées par tout acquéreur, propriétaire et/ou utilisateur de l'immeuble et seront perpétuelles. »

Ces conditions obligent la Ville à utiliser la gare à des fins charitables, humanitaires ou municipales, ce qui exclut tout projet privé de nature lucrative.

Par ailleurs, il y a lieu de prendre en considération le point de vue suivant :

*« La conservation des monuments est toujours favorisée par l'affectation de ceux-ci à **une fonction utile à la société**; une telle affectation est donc souhaitable, mais elle ne peut altérer l'ordonnance ou le décor des édifices. C'est dans ces limites qu'il faut concevoir et que l'on peut autoriser les aménagements exigés par l'évolution des usages et des coutumes<sup>32</sup> ».*

### **Critères pour établir la vocation de l'ancienne gare**

1. Le respect du caractère patrimonial du bâtiment.

L'utilisation qui sera faite de l'ancienne gare doit permettre de préserver les caractéristiques patrimoniales. Idéalement, elle devrait faciliter le rétablissement de certaines caractéristiques qui ont été perdues et contribuer à faire connaître l'histoire du bâtiment et sa contribution au développement de la ville et à la vie urbaine. À l'opposé, l'utilisation ne doit pas porter atteinte à ces caractéristiques patrimoniales.

2. La pertinence de l'utilisation

Le bâtiment doit être utilisé de manière à répondre à un besoin de la communauté. Plus le besoin est important, plus l'utilisation sera pertinente.

3. La durabilité de la vocation

Il est préférable que la vocation retenue s'inscrive dans une perspective à long terme. Il est souhaitable que la vocation retenue puisse survivre à des changements de projets ou de porteurs de projets.

4. L'accès public au bâtiment

Dans la mesure du possible, l'utilisation devrait favoriser un accès public au bâtiment, de manière à ce que bon nombre de citoyens puissent visiter le bâtiment dans le cadre des activités de l'organisme ou des organismes qui l'occuperont.

---

<sup>32</sup> Icomos (Conseil international des monuments et des sites). *Charte sur la conservation et la restauration des monuments et des sites*, (Charte de Venise, article 5), 1964, en ligne : <http://www.icomos.org/docs/venise.html>.

5. L'existence d'un porteur de projet

La meilleure des vocations peut rester lettre morte sans porteur de projet. La crédibilité et les antécédents du porteur de projet sont idéalement solides.

6. La capacité d'autofinancement de l'organisme

Les activités de l'organisme (ou des organismes) qui occupera (occuperont) le bâtiment devraient générer des revenus suffisants pour couvrir le coût de la transformation initiale des locaux et les frais annuels du bâtiment, incluant certains montants pour un entretien à long terme. Toutefois, la Ville de Rouyn-Noranda pourrait assumer une part ou la totalité des coûts visant à remettre en état les éléments les plus détériorés du bâtiment et à rétablir certains éléments patrimoniaux qui ont été perdus.

7. Une utilisation à ses fins charitables, humanitaires ou municipales

Cette exigence est inscrite dans le contrat d'acquisition de l'immeuble en 1997.

### **Personnes consultées**

Quelques personnes qui ont été consultées pour obtenir leur avis sur l'utilisation possible de l'ancienne gare. Elles ont été choisies pour leur connaissance des organismes communautaires et des besoins de la communauté<sup>33</sup>.

- Denise Lavallée, coordonnatrice de Rouyn-Noranda Ville et villages en santé
- Lise Paquet, coordonnatrice administrative aux Services communautaires et de proximité de la Ville de Rouyn-Noranda
- Annie Bélanger, adjointe en tourisme au CLD de Rouyn-Noranda
- Gérard Paquet, directeur Service de l'animation en loisir et espaces verts à la Ville de Rouyn-Noranda
- Chantal Polard, directrice de la Corporation de la Maison Dumulon et de l'église orthodoxe russe
- Laval Laflamme, trésorier de l'Alliance des organismes communautaires
- Claude Vaugeois, Les intrépides à domicile
- Michel Lessard, de Vélo-Cité, un projet de location de vélos à Rouyn-Noranda
- Jean-Jacques Adjizian, Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec

### **Liste d'utilisations possibles**

- Centre d'interprétation (minier, ferroviaire, patrimoine bâti ou autre)

Le maire de Rouyn-Noranda a évoqué l'idée d'un centre d'interprétation sur l'histoire, les chemins de fer en Abitibi., ou encore du développement de Noranda et Rouyn. Cette idée

---

<sup>33</sup> Au moment d'écrire ces lignes, il n'a pas été possible de connaître l'opinion d'un responsable de la compagnie Xstrata Cuivre, Fonderie Horne, quoique des démarches aient été faites à cet effet.

peut présenter un intérêt si un tel centre d'interprétation se démarque de ce qui se fait déjà en région et ailleurs et s'il y a un porteur de projet<sup>34</sup>.

- Espace muséal en lien avec la fonderie Horne

En 1997, l'ONR avait identifié la compagnie Noranda (fonderie Horne) comme premier acheteur. Aujourd'hui, la compagnie Xstrata, qui a acquis la fonderie, n'aurait pas manifesté d'intérêt à acquérir cette propriété. Il reste toutefois à vérifier son intérêt pour y déplacer son espace muséal qui est actuellement dans un wagon et la maison en bois rond qui est sur le terrain de la fonderie. L'intérêt de la compagnie pourrait être conditionnel aux engagements qu'elle prendra ou non concernant sa présence à Rouyn-Noranda à moyen et long terme.

- Centre de diffusion du patrimoine local

Il a été évoqué d'utiliser des locaux de l'ancienne gare comme centre de diffusion du patrimoine local, notamment pour faire des présentations à des groupes. La Maison Dumulon sert actuellement à cette fin, mais l'espace est trop exigü pour cette fonction. On pourrait y présenter le patrimoine bâti, de même que des objets d'intérêt patrimonial. Dans cette éventualité, la Société d'histoire et de généalogie de Rouyn-Noranda pourrait y avoir son bureau et il serait possible d'ajouter le centre d'archives privé que la Société veut développer. Toutefois, d'autres options sont à l'étude tant pour les bureaux que pour le centre d'archives.

- Vitrine culturelle sur les arts d'ici

Dans un contexte où il existe une volonté parmi les organismes culturels de faire du Vieux-Noranda le quartier culturel à Rouyn-Noranda, l'ancienne gare pourrait avoir une vocation culturelle. Plusieurs variantes de projets ont été suggérées, dont celle d'une maison des festivals. Il s'agirait d'un espace où les organisateurs des différents festivals auraient leur bureau et où ils pourraient partager des ressources et des équipements.

- Locaux communautaires

De façon régulière, des organismes communautaires de Rouyn-Noranda recherchent des locaux, mais très peu ont la capacité d'assumer seuls les dépenses courantes d'un bâtiment. Le partage des locaux du bâtiment et des frais pourrait être une option. Différentes gares aujourd'hui désaffectées sont utilisées de cette manière, par exemple, celle de Val-d'Or qui sert au Centre de bénévolat<sup>35</sup>. L'utilisation actuelle, par le Projet Jeunesse St-Michel, va en ce sens.

- Maison du vélo

Il est envisageable que l'ancienne gare serve pour le vélo. Deux pistes ont été identifiées,

---

<sup>34</sup> S.n. *L'histoire de Noranda dans une gare*, *La Frontière*, 6 mai 2009, p. 8.

<sup>35</sup> Sylvain Paradis. *Val-d'Or pourrait relocaliser le Centre de bénévolat*, *Le Citoyen*, 16 février 2003, p.4.

l'une étant d'en faire un relai de la Route verte, qui traversera Rouyn-Noranda. L'autre est à l'effet de mettre en place un centre de location de vélo. Dans les deux cas, un café pourrait être aménagé à l'intérieur. Ailleurs au Québec, quelques gares sont utilisées en lien avec le vélo et le tourisme, notamment à Acton Vale<sup>36</sup> et dans les Laurentides en bordure du parc linéaire du P'tit train du Nord<sup>37</sup>. Bien que ces idées présentent un grand intérêt, elles ont l'inconvénient que les activités ne s'étendraient que pendant quelques mois dans l'année. Il est donc souhaitable que d'autres organismes occupent une partie du bâtiment.

- Plateau de travail dans le cadre d'un programme de choix de carrière

Il a été proposé de créer un plateau de travail dans le cadre d'un programme de choix de carrière. Il s'agit d'un espace où des jeunes effectueraient des tâches se rapprochant le plus possible d'une expérience réelle de travail.

- Bureaux municipaux

Un service de la Ville pourrait être localisé dans l'ancienne gare. Cette option aurait plus d'intérêt si le public avait affaire à ce service. Toutefois, la localisation n'est pas optimale pour un service accessible au public.

## Appel de projets

Dans le but d'offrir une chance égale à tous les porteurs de projets potentiels, la Ville de Rouyn-Noranda pourrait choisir de procéder à un appel de projets. De nouvelles idées pourraient émerger et de nouveaux porteurs de projet pourraient se manifester. D'un point de vue éthique, une démarche d'appel de projet semble transparente et équitable. Les projets seraient évalués sur la base des critères définis plus haut dans le texte. La pondération pour chaque critère reste à établir.

### 4.3 AVENUES D'AMENAGEMENT : CHARTE DE VENISE

La restauration de la gare doit s'appuyer sur des principes patrimoniaux établis par des Chartes reconnues par ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) et écrites par des intervenants en patrimoine de plusieurs pays depuis plusieurs décennies. Parmi ces chartes, celle de Venise (1964) nous semble un bon point de départ afin de proposer des avenues de mise en valeur et des utilisations potentielles en vue de la citation de la gare en monument historique. Cette Charte prévoit que toute intervention architecturale doit se distinguer du monument sur lequel elle s'applique et doit être réversible : «**Tout travail de complément reconnu indispensable**

---

<sup>36</sup> Marie-Paule Rajotte Labrèque. *Un nouveau départ. La gare d'Acton Vale*, Cap-aux-diamants, no.54, été 1998, p.37.

<sup>37</sup> Martial Dassylva. *Le Parc linéaire le P'tit Train du Nord : c'est presque fini*, La Presse, 9 septembre 1995, p. H11.

***pour raisons esthétiques ou techniques relève de la composition architecturale et portera la marque de notre temps***» (Source : <http://www.icomos.org/docs/venise.html> article 9).

Cette avenue de mise en valeur crée une souplesse dans l'intervention qui peut alors être moderne, mais sans altérer le bâtiment patrimonial. « ***Les apports valables de toutes les époques à l'édification d'un monument doivent être respectés, l'unité de style n'étant pas un but à atteindre au cours d'une restauration*** ». (Source : <http://www.icomos.org/docs/venise.html> article 11).

Selon la charte de Venise également il est important de ne pas supprimer certaines utilisations antérieures : « ***Lorsqu'un édifice comporte plusieurs états superposés, le dégagement d'un état sous-jacent ne se justifie qu'exceptionnellement et à condition que les éléments enlevés ne présentent que peu d'intérêt, que la composition mise au jour constitue un témoignage de haute valeur historique, archéologique ou esthétique, et que son état de conservation soit jugé suffisant*** » (Source : <http://www.icomos.org/docs/venise.html> article 11). Il s'agit d'aller vers une amélioration du lieu plutôt que d'une remise à l'état d'origine du lieu. En conséquence, c'est plutôt l'espace architectural contemporain qui doit apporter un changement par son apport positif du modernisme dans l'ancien et ce dernier ne doit pas en être altéré pour autant.



**Photo 39. La fonderie Horne, voisine de la gare en 1952**

La fonderie de cuivre de Xstrata appelée autrefois Horne date de 1926, tout comme l'ancienne mine

Photo : Archives nationales du Québec de Rouyn  
[http://pistard.banq.qc.ca/unite\\_chercheurs/description\\_fonds?p\\_anqid=201002021050001272&p\\_classe=P&p\\_fonds=213&p\\_centre=08Y&p\\_nu\\_munide=759641](http://pistard.banq.qc.ca/unite_chercheurs/description_fonds?p_anqid=201002021050001272&p_classe=P&p_fonds=213&p_centre=08Y&p_nu_munide=759641)

Enfin, l'environnement entourant la gare demeure une contrainte importante, car la fonderie Horne de la compagnie Xstrata, toute proche voisine, est une source assez importante de bruit. Cela limite les utilisations potentielles, notamment pour la fonction de logement social. Même en tenant compte du voisinage de ce « géant industriel », des aménagements extérieurs adéquats sont à planifier pour améliorer l'esthétique et rétablir certains éléments patrimoniaux de l'époque de l'occupation originale de la gare.

## 5. LES TRAVAUX A REALISER SUR LE BATIMENT ET LES COUTS

La conservation des monuments impose d'abord la permanence de leur entretien (ICOMOS, Charte de Venise, article 4, <http://www.icomos.org/docs/venise.html>).

De prime abord, cet article de la charte de Venise peut paraître un vœu pieux. Il est cependant nécessaire comme prémisses de toute restauration architecturale. Dans le cas de l'ancienne gare, il est très important de tenir compte des éléments majeurs patrimoniaux à restaurer, mais aussi à entretenir.

Dans ce chapitre consacré aux travaux à réaliser, les travaux prioritaires sont identifiés tout en cherchant à conserver une envergure raisonnable aux coûts.

### 5.1 CONSERVER LE BATIMENT EN BON ETAT

Le corps du bâtiment a préservé son intégrité architecturale et, malgré la fermeture du porche latéral, la gare n'a pas perdu l'équilibre de sa composition.

La restauration architecturale doit plutôt s'effectuer vers une remise en état des matériaux détériorés par le manque d'entretien et le temps. Ainsi, les problèmes d'infiltration sous les appuis des fenêtres et des corbeaux sont majeurs de même l'état de la brique à certains endroits et il y a lieu de commencer à intervenir sur cela.



**Photo 40. Infiltration d'eau sous les corbeaux soutenant la console**

Photo : Manon Théberge, 2009



**Photo 41. Infiltration d'eau sous les appuis et les corbeaux**

Photo : Manon Théberge, 2009



**Photo 42. Problème de rejointoiement à l'angle des murs de brique**

Manon Théberge, 2009

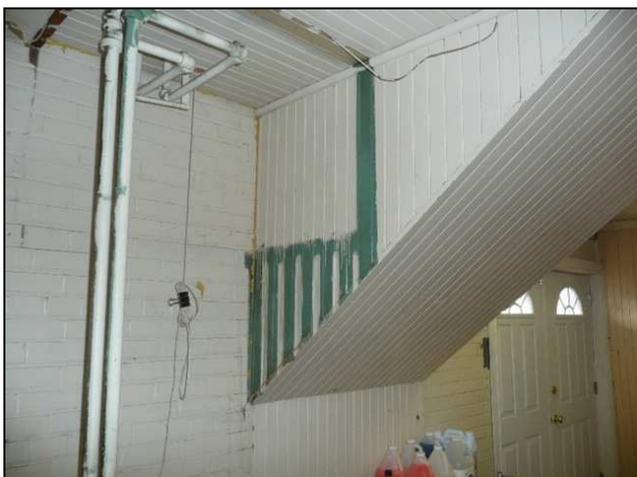
À l'intérieur du bâtiment, les interventions contemporaines qui pourraient avoir nui à la préservation du patrimoine sont plus difficiles à différencier, faute d'information historique suffisante. À cet égard, des pistes de recherches ont été soulevées au point 2.7 de même qu'au chapitre 4. Il y a tout simplement lieu de préserver le plus possible les éléments qui sont en place et d'effectuer la restauration architecturale intérieure uniquement lorsque les transformations successives seront mieux connues. Le plus important, demeure encore une fois l'entretien, soit repeindre les lambris des murs et s'occuper des problèmes d'infiltration d'eau à la cave.



**Photo 43. Infiltration d'eau à la cave à résorber**

Manon Théberge, 2009

De manière générale, hormis la reconstitution des pièces d'origine (chapitre 3), il est important de préserver les lambris des murs, les moulures des plafonds et des murs, les luminaires et les encadrements des ouvertures et fenêtres.



**Photo 44. Lambris appliqués aux murs et plafond à préserver et repeindre**

Photo : Manon Théberge, 2009



**Photo 45. Moulures et luminaires à préserver**

Photo : Manon Théberge, 2009



**Photo 46. Encadrement du guichet et encadrements à embrasure profonde à préserver**

Photo : Manon Théberge, 2009

## **5.2 RETABLIR DES ELEMENTS PATRIMONIAUX D'ARCHITECTURE ET D'AMENAGEMENT EXTERIEURS**

### **Détails d'architecture**

Corniche, corbeau, console et couleur d'origine : ces détails d'architecture sont essentiels à la préservation patrimoniale de l'ancienne gare. Ils doivent faire partie des priorités d'intervention.



**Photo 47. Poutre détériorée de la corniche débordante**

Photo : Manon Théberge, 2009



**Photo 48. Consoles et corbeaux à préserver comme décor d'architecture essentiel**

Photo : Manon Théberge, 2009

Certains éléments sont à revoir parce qu'ils diminuent la valeur patrimoniale :

- Les treillis sur les fondations sont inappropriés et devraient être enlevés. Ils sont en rupture avec la ligne horizontale du profil des fondations surhaussées. Cependant, après avoir enlevé les treillis, il serait nécessaire de réparer et repeindre les fondations selon une couleur classique, soit dans des tons de gris ou crème allant même jusqu'au jaune clair, à la condition que ces couleurs se retrouvent également dans celle de l'encadrement de portes, fenêtres et lucarnes extérieures.
- La porte en PVC (ou métal ?) ne respecte pas le caractère d'origine et ne s'harmonise pas avec les fenêtres à guillotine.
- Les balustrades des perrons, en bois traité, sont inadéquates.



**Photo 49. Treillis à enlever autour des fondations**

Photo : Christian Dubé, 2009



**Photo 50. Balustrades en bois à enlever pour donner au bâtiment une ligne plus nette**

Photo : Christian Dubé, 2009

### Ouvertures conservées

Il semble que la plupart des ouvertures possèdent encore leurs dimensions d'origine et les fenêtres guillotine sont toujours là. Il y aurait lieu de connaître un détail à savoir si la table du guichetier se trouvait sous les appuis du triplet de fenêtres de la pièce du contrôleur. Enfin, les lucarnes qui ont été ajoutées, probablement dans les années 1940, apportent une animation dans le profil de la toiture à pavillon. Malgré leur forme plus contemporaine, elles sont en harmonie avec les ouvertures à guillotine sans doute par leur découpage en triplets de carreaux.

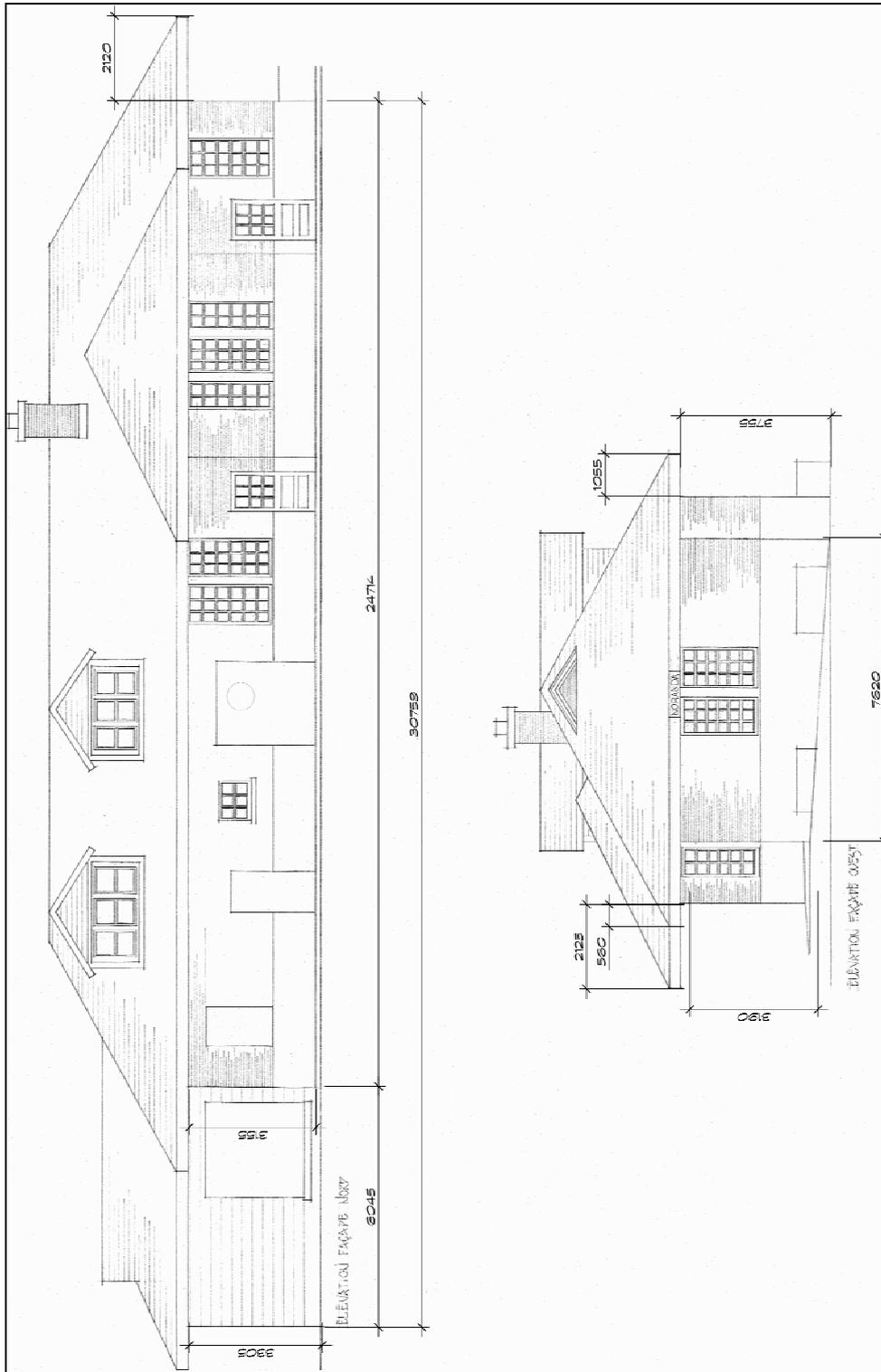
Également, même si le porche du quai d'embarquement a été fermé, il n'a pas perdu son volume d'origine et sa toiture de toit à pan coupé. Les portes de garage pourraient soit faire l'objet de murales historiques rappelant l'embarquement des marchandises, soit être changées pour de nouvelles portes rappelant les anciennes à panneaux encaissés.

Les portes en métal (ou PVC) sont inadéquates à cause de ce matériau et des détails des panneaux encaissés en demi-lune. Il faudrait les remplacer par des portes en bois à panneaux rectangulaires. Cependant, pour une bonne isolation, il serait possible de créer un faux décor sur les portes en PVC en y appliquant des panneaux rectangulaires identiques à ceux des portes d'origine.



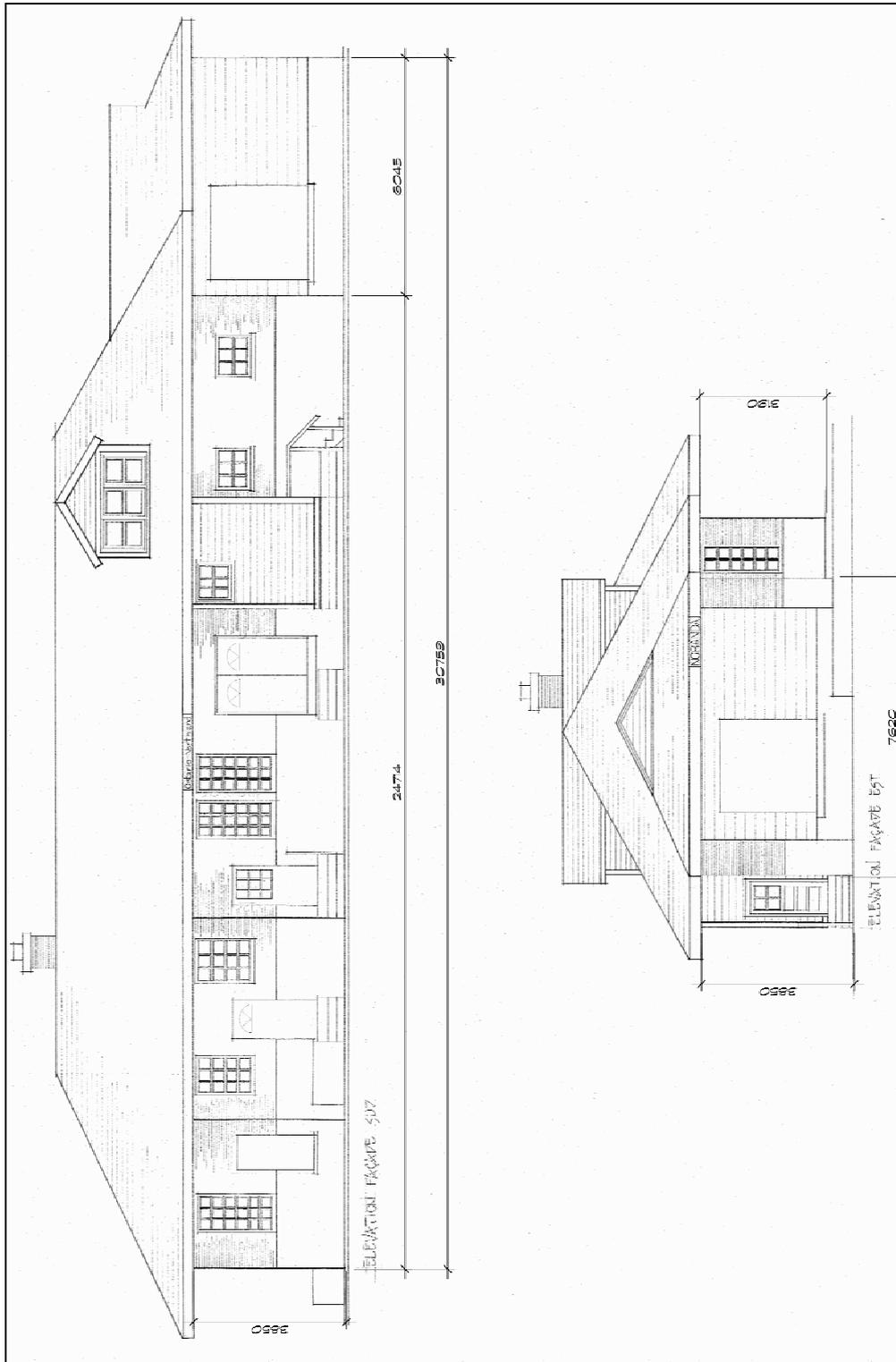
**Photo 51. La façade en 1998, avec des portes d'origine en l'occurrence**

Photo : La Frontière, reproduit dans Jocelyne Saucier, *Rouyn-Noranda. Quelle histoire...en photos I, 1926-2001*, Comité des festivités du 75<sup>e</sup> anniversaire de Rouyn-Noranda, p.97.



**Illustration 14. Élévation des façades nord et ouest, 1997 et 2010**

Dessin : FRAME



**Illustration 15. Élévation des façades sud et est, 1997 et 2010**

Dessin : TRAME



**Photo 52. La gare côté rue Portelance avant les travaux de 1979**

Les portes à panneaux encaissés rectangulaires et les fenêtres à guillotine sont en harmonie

Source : Ruph79 : Gare Ontario Northland, prise par François Ruph, 1979, Centre collégial de matériel didactique, en ligne : <http://www.ccdmd.qc.ca/monde/ressource/?id=35285&demande=desc>



**Photo 53. Portes de garage du porche fermé côté rue Portelance**

On pourrait y faire des murales créant des effets de marchandises accumulées

Photo : Christian Dubé, 2009



**Photo 54. Portes condamnées**

On pourrait y faire un trompe-l'œil imitant les anciennes portes

Photo : Christian Dubé, 2009

Quant aux portes condamnées du côté du quai d'embarquement, on pourrait y peindre des trompe-l'œil imitant les portes d'origine en bois à panneaux encaissés ou, encore mieux, les changer pour y mettre des portes comme celles d'origine.

Il est également pertinent de rétablir l'entrée principale du côté du quai d'embarquement afin de recréer «l'ambiance côté train». Il y aurait lieu alors de recréer une relation entre le ciel et le bâtiment en rétablissant, par exemple, les luminaires sur le quai et en bordure du toit de la gare de même que l'indicateur d'entrée en gare. On pourrait aussi ajouter des éléments d'embellissements en installant des élévations ou acrotères aux pignons de la toiture.



**Photo 55. Porte d'origine vue de l'intérieur, avec panneaux encaissés et fenêtres à carreaux**

Photo : Manon Théberge, 2009



**Photo 56. Rétablir l'entrée principale du côté de la voie ferrée**

Photo : Manon Sarthou, 2008

### 5.3 ESTIMATION DES COÛTS

Le tableau de la page qui suit présente une liste des éléments architecturaux de la gare à restaurer et une estimation des coûts. Une distinction est faite entre une restauration minimale et optimale. Des coûts de recherche historique et d'exposition s'ajoutent.

Dans le cas du quai d'embarquement en bois, une superficie de 200 m<sup>2</sup> est considérée en s'en tenant au terrain de la Ville. S'il était possible de déborder sur le terrain du CN (le propriétaire actuel de la voie ferrée) comme au temps du transport de passagers, il faudrait ajouter environ 250 m<sup>2</sup> de superficie de quai.

**Tableau 1 COÛTS DES TRAVAUX DE RESTAURATION, RECHERCHE ET EXPOSITION**

	Restauration minimale	Restauration optimale	TOTAL
<b>AMÉNAGEMENT EXTÉRIEUR</b>			
1. Enlever l'asphalte et reconstruire le trottoir de bois du côté du train en s'en tenant à la propriété actuelle de la Ville (bois traité, 180 m <sup>2</sup> )	27 000	0	<b>27 000</b>
2. Rejointoiement de la brique	5 980	0	<b>5 980</b>
3. Corniche - remplacer les poutres pourries, les peindre	6 780	0	<b>6 780</b>
4. Fondation et encadrement des portes et fenêtres - les peindre; enlever les treillis de bois	4 130	0	<b>4 130</b>
5. Portes			
Portes en pvc avec baies en demi-cercle - peindre un décor de panneaux encaissés sur les 3 portes	1 200	0	<b>1 200</b>
Portes en pvc avec baies en demi-cercle - remplacer les 3 portes (coûts en sus de la ligne précédente)	0	5 760	<b>5 760</b>
Porte de garage - peindre une murale	2 500	2 800	<b>5 300</b>
Porte double quai - peindre un trompe-l'oeil	2 500		<b>2 500</b>
6. Balustrades en bois traité - remplacer par du fer forgé ou un autre matériaux compatible	6 300	0	<b>6 300</b>
7. Toiture			
Réparation d'infiltration (noue)	1 100		<b>1 100</b>
Ajout d'amortissement ou acrotère au sommet des pignons (girouette ou simple élévation verticale)		1 230	<b>1 230</b>
8. Signalisation - remettre un panneau «Noranda» sur le bas de la toiture à l'ouest et au nord, ainsi que le bras de signalisation fixé à la toiture (photos 1 et 2)		800	<b>800</b>
9. Installer 2 lampadaires comme ceux de l'époque		10 000	<b>10 000</b>
10. Autres interventions extérieures (stationnement, paysagement...)	4 000	4 000	<b>8 000</b>
<b>COÛT DE CONSTRUCTION EXTÉRIEURE, TOTAL 1 à 10</b>	<b>61 490</b>	<b>24 590</b>	<b>86 080</b>

Le tableau se continue à la page qui suit

(suite du tableau de la page qui précède)

	<b>Restauration minimale</b>	<b>Restauration optimale</b>	<b>TOTAL</b>
<b>AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR</b>			
11. Murs et sous l'escalier - repeindre les lambris	1 125		<b>1 125</b>
12. Sous-sol, éliminer l'infiltration d'eau	4 800		<b>4 800</b>
13. Isolation, économie d'énergie			
Ajouter de l'isolant dans les murs	10 200		<b>10 200</b>
Ajouter de l'isolant dans l'entretoit	3 300		<b>3 300</b>
Calfeutrer les fenêtres, installer ventilateur de plafond salle hommes	1 200		<b>1 200</b>
14. Cloisons r.d.c - enlever les cloisons inappropriées, rétablir les pièces du temps de la gare : salle des hommes, bureau de l'express... (note 3)		22 280	<b>22 280</b>
15. Planchers r.d.c - enlever le plancher actuel, remettre en état (note 3)		17 824	<b>17 824</b>
16. Étage, réaménagement en salle de téléphonie (note 3)		20 000	<b>20 000</b>
17. Autre aménagements intérieurs (bancs, mobilier, équipements, selon les résultats de la recherche historique)	5 000	5 000	<b>10 000</b>
<b>COÛT DE CONSTRUCTION INTÉRIEURE, TOTAL 11 à 17</b>	<b>25 625</b>	<b>65 104</b>	<b>90 729</b>
<b>AMÉNAGEMENT EXÉTERIEUR ET INTÉRIEUR - SOUS-TOTAL</b>	<b>87 115</b>	<b>89 694</b>	<b>176 809</b>
18. Imprévus construction 20%	17 423	17 939	<b>35 362</b>
<b>TOTAL DU COÛT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION, 1 À 18</b>	<b>104 538</b>	<b>107 633</b>	<b>212 171</b>
<b>RECHERCHE HISTORIQUE ET EXPOSITION</b>			
19. Faire une recherche historique nécessaire pour effectuer correctement la restauration (gare et centrale téléphonique)	10 000		<b>10 000</b>
20. Exposition, interprétation			
Concevoir, réaliser et installer au rez-de-chaussée une exposition de photos et plans d'époque de la gare (visites guidées par la Maison Dumulon)	20 000		<b>20 000</b>
Reconstituer l'équipement de télégraphie dans la billetterie	1 500		<b>1 500</b>
Concevoir, réaliser et installer à l'étage une exposition de photos et plans d'époque de l'ancienne centrale téléphonique		5 000	<b>5 000</b>
<b>COÛT RECHERCHE ET EXPOSITION TOTAL 19 à 20</b>	<b>31 500</b>	<b>40 000</b>	<b>36 500</b>
<b>COÛT TOTAL CONSTRUCTION, RECHERCHE ET EXPOSITION</b>	<b>136 038</b>	<b>112 633</b>	<b>248 671</b>

\*\* La brique à réparer se situe dans les parties supérieures des murs en avancée vers la voie ferrée et aux coins opposés du bâtiment nord-ouest et sud-est

Note 1 : Les coûts incluent les honoraires professionnels, les taxes applicables et le profit de l'entrepreneur

Note 2 : Les coûts identifiés pour la restauration optimale sont en sus de ceux de la restauration minimale

Note 3 : Les coûts pour cet item sont approximatifs et dépendent en partie des résultats de la recherche historique et des choix qui seront fait quant à la restauration

#### 5.4 SOURCES POTENTIELLES DE FINANCEMENT DES TRAVAUX

Trois sources principales de financement des travaux sur la gare ont été identifiées : MCCCCF (dont le Fonds du patrimoine culturel québécois), des montants venant du budget de la Ville de Rouyn-Noranda et troisièmement, le loyer.

1. **Fonds du patrimoine culturel québécois, volet 2.** Ce programme est le seul qui ait été identifié pour les interventions extérieures en rapport au contexte de Rouyn-Noranda, ce qui n'exclut pas que d'autres programmes existent. Le MCCCCF est responsable du fonds. Le Volet 2 vise les « bâtiments, sites et ensembles d'intérêt patrimonial significatif »<sup>38</sup> et s'applique aux bâtiments reconnus comme biens culturels par le gouvernement (aire de protection, arrondissement historique, etc.) ou par la municipalité, par la citation de monument historique ou autrement.

Une personne physique ou morale (la Ville est une personne morale) propriétaire d'un bien d'intérêt patrimonial peut bénéficier de ce fonds via un programme municipal. La contribution gouvernementale maximale est de 25 % des coûts admissibles, mais peut atteindre 50 % « pour des biens qui ont une vocation culturelle ou qui sont ouverts au public ». Les choix que fera la Ville touchant la vocation de l'ancienne gare pourrait avoir une incidence sur l'ampleur de l'aide dont elle pourrait bénéficier.

La Ville doit prendre en considération le fait qu'elle envisage de se doter d'un fonds d'aide professionnelle et d'aide aux travaux s'adressant aux propriétaires de bâtiments d'intérêt patrimonial. Une partie de ce fonds pourrait provenir du programme provincial, auquel cas les montants qu'elle allouera à l'ancienne gare de l'ONR pourraient réduire l'enveloppe disponible pour les autres propriétaires de bâtiments patrimoniaux.

Le ministère exige la production d'un énoncé décrivant et présentant la valeur patrimoniale et les éléments caractéristiques du bien patrimonial. Un carnet de santé faisant état des besoins et des travaux à effectuer doit être fourni pour un projet.

Pour restaurer **l'intérieur de l'ancienne gare**, une aide pourrait être obtenue à même le budget régulier du MCCCCQ.

2. **Des montants venant du budget de la Ville de Rouyn-Noranda.** La Ville de Rouyn-Noranda peut allouer, à même son budget, des montants pour financer des travaux sur l'ancienne gare de l'ONR. Elle peut également créer un fonds du patrimoine bâti dans lequel elle peut verser un montant annuel et qui pourrait recevoir des montants du programme provincial et d'autres sources. Un tel fonds pourrait contribuer au financement de travaux sur l'ancienne gare.

---

<sup>38</sup> Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, *Fonds du patrimoine culturel québécois Volet 2 – Bâtiments, sites et ensemble d'intérêt patrimonial significatif*, <http://www.mcccf.gouv.qc.ca/index.php?id=2290>, consulté en février 2010.

3. **Le loyer.** La Ville de Rouyn-Noranda charge un loyer au locataire actuel, qui correspond essentiellement aux coûts annuels de l'édifice : taxes provinciales, eau, égouts, rebuts et matières recyclables, déneigement, électricité, chauffage, entretien, conciergerie, systèmes d'alarme incendie et vol. Le chauffage et l'électricité coûtent actuellement près de 10 000 \$.

Si la Ville choisissait d'utiliser l'ancienne gare comme locaux municipaux, elle pourrait assumer une partie ou la totalité du financement des travaux sur le bâtiment, comme elle le fait pour d'autres bâtiments qu'elle occupe. Il serait alors utile de comparer les coûts annuels par mètre carré ou par employé à ceux de ses autres bâtiments.

Si la Ville choisissait de louer l'ancienne gare à un ou de plus d'un groupe communautaire, le loyer devrait idéalement couvrir les coûts réguliers d'opération du bâtiment et même une part des coûts de restauration du bâtiment et de transformation des locaux.

Un comparatif pour établir le loyer vient de l'Alliance des organismes communautaires de Rouyn-Noranda, qui fournit des locaux à des organismes communautaires et qui déclare charger un prix annuel de 70 \$ le mètre carré (6,50 \$/pi<sup>2</sup>), tout compris, incluant notamment l'électricité et le chauffage. Pour l'entretien ménager est inclus, il faut ajouter 21,5 \$ le m<sup>2</sup> (2 \$ le pied carré). Ces prix portent sur la superficie nette des locaux, sans compter les espaces communs (corridors, salles de toilette et autres). Il faut toutefois considérer que des coûts aussi bas sont possibles parce que l'organisme compte sur divers projets subventionnés, tant pour les locaux que pour l'entretien ménager. Un loyer non subventionné est sensiblement plus élevé.

Pour l'ancienne gare, ces paramètres donnent ce qui suit :

- |   |                        |
|---|------------------------|
| • Rez-de-chaussée, espace chauffés sans les espaces communs : | 117 m <sup>2</sup>     |
| • Étage sans l'escalier :                                     | 38 m <sup>2</sup>      |
| • Superficie chauffée nette en location :                     | 155 m <sup>2</sup>     |
| • Loyer (sans l'entretien ménager) de :                       | 70 \$ / m <sup>2</sup> |
| • Coût du loyer annuel :                                      | 10 850 \$              |

Le coût de chauffage et d'électricité assumé par le locataire actuel (Projet Jeunesse St-Michel) est d'environ 1 000 \$ inférieur à ce montant.

Les méthodes de calcul des superficies utilisées dans le privé comprennent souvent les espaces communs et les prix au mètre carré sont nettement plus élevés.

Le tableau qui suit donne les superficies approximatives des pièces.

**Tableau 2 SUPERFICIES DE PLANCHER**  
Local

	<b>Superficie approximative en m<sup>2</sup></b>
<b>Rez-de-chaussée</b>	
• bureau et salle de réunion	24,9
• secrétariat (ticket office)	18,8
• cuisine	16,2
• salle de réunion	11,6
• tri et entreposage	35,1
• chambre froide	6,6
• bureau contrôleur	4,1
• entrepôt non chauffé	33,3
• toilettes, corridor, escaliers, murs intérieurs...	56,5
<b>Total rez-de-chaussée</b>	<b>207</b>
<b>Étage</b>	
• cuisine	11,1
• salon	27,3
• chambre	7,1
• toilette, corridor, escaliers, murs intérieurs...	6,4
<b>Total étage</b>	<b>52</b>
<b>Sous-sol</b>	<b>60,6</b>

## 6. DEMARCHES MENANT A LA CITATION DE MONUMENT HISTORIQUE

Une municipalité peut procéder à la citation de monument historique de certains bâtiments patrimoniaux. La Ville de Rouyn-Noranda l'a déjà fait pour l'église orthodoxe russe Saint-Georges. L'étude réalisée pour la Ville en 2008 présente ainsi la citation :

« La citation de monument historique impose, en vertu de la Loi sur les biens culturels, des obligations assez importantes à un propriétaire, ce qui en fait un outil réglementaire très efficace de préservation (articles 79 à 81), notamment du fait qu'elles confèrent automatiquement des pouvoirs additionnels à ceux d'un règlement de zonage :

- il doit le conserver en bon état ;
- s'il l'altère, le restaure, le répare ou en modifie l'apparence extérieure, il doit respecter les conditions de conservation définies par règlement du conseil de la municipalité ;
- il doit donner un avis de 45 jours à la municipalité avant de poser une telle action ;
- il ne peut, sans l'autorisation du conseil, le démolir en totalité ou en partie, le déplacer ou l'utiliser comme adossement à une construction<sup>39</sup>.

Toutefois, les démarches conduisant à la citation devraient s'accompagner d'un travail visant à augmenter la connaissance historique et architecturale, de manière à bien orienter toutes les interventions qui seront faites sur le bâtiment, à l'intérieur et à l'extérieur et autour.

Ainsi, il faudrait mieux connaître le rôle de chaque pièce, notamment celles affectées aux marchandises, selon les informations recueillies qui restent à valider. Également, il faudrait savoir pourquoi la TNOR a-t-elle construit deux gares si près l'une de l'autre ? De même, l'espace de centrale téléphonique à l'étage a été peu explicité.

En parallèle, il y a également lieu **d'effectuer le plus rapidement possible les travaux extérieurs et intérieurs impliquant une restauration minimale** (voir chapitre 5).

La gare de Noranda demeure un **témoin local** de l'histoire ferroviaire puisqu'elle est maintenant la seule restante parmi les trois gares de Rouyn-Noranda. De plus, son histoire reliée au conflit Ontario-Québec fait partie de l'histoire de la colonisation du Nord et elle en devient alors un témoin privilégié. Enfin sous l'angle intrinsèque ou architectural, la gare possède les qualités stylistiques qui représentent bien non seulement des gares de style Régency-Arts et Métiers, mais aussi des gares du circuit ferroviaire d'origine de la TNOR.

---

<sup>39</sup> Devamco et Ciné-Cité. *Protection et mise en valeur du patrimoine bâti – Quartier des Dirigeants et bâtiments de l'inventaire de 2003*, Ville de Rouyn-Noranda, octobre 2008.

### Étapes menant à la citation (procédurier)

1. Obtenir du conseil le mandat d'élaborer un règlement de citation de la gare.
2. Rédaction du projet de règlement de citation en prenant comme référence principale la présente étude. L'objet de la citation devrait être la gare et le lot sur lequel elle se trouve.
3. Adoption du projet de règlement de citation par le conseil.
4. Formulation, par un conseiller lors d'une séance du conseil, d'un avis de motion du règlement de citation mentionnant :
  - a. l'ancienne gare qui sera désignée monument historique ;
  - b. les motifs de la citation ;
  - c. la date à laquelle le règlement prendra effet ;
  - d. la possibilité pour toute personne intéressée de faire des représentations auprès du comité consultatif
5. Publication d'un avis faisant état
6. Signification par le greffier au propriétaire (la Ville elle-même) d'un avis indiquant notamment les obligations reliées à la citation (articles 79 à 82 de la Loi sur les biens culturels).
7. Transmission d'une copie de cet avis à la ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine.
8. Demande d'un avis au comité consultatif d'urbanisme sur le projet de règlement.
9. Adoption du règlement au moins 60 jours et au plus 120 après l'avis de motion.
10. Transmission d'une copie certifiée conforme du règlement au propriétaire et au ministre.

Le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine fournit des exemples de documents légaux produits par des municipalités relativement à des citations de monument historique : avis de motion, avis public, certificat de publication, plan, recommandation du C.C.U., règlement de citation : <http://www.mcccf.gouv.qc.ca/index.php?id=2377>.

## BIBLIOGRAPHIE

- Barrette Pierre. *Noranda, de Murcoch à Pannell*, Groupe de Communication PAT, Rouyn-Noranda, 2008, 142 pages.
- Bergeron, Louis et Maria Teresa Maiullari-Pontois. *Le patrimoine industriel des États-Unis*, Hoëbeke, Paris, 2000, 288
- Berthiaume Nicole. *Rouyn-Noranda, le développement d'une agglomération minière au cœur de l'Abitibi-Témiscamingue*, Cahiers du département d'histoire et de géographie, Collège du Nord-Ouest, Rouyn, 1981,
- Chabot, Denis. *L'Abitibi minière*, Société d'histoire et de généalogie de Val-d'Or, Val-d'Or, 2002,
- Devamco et Ciné-Cité. *Étude d'ensemble et inventaire du patrimoine bâti à La Sarre*, Société d'histoire et du patrimoine de la région de La Sarre, décembre 2008. 47 p.
- Devamco et Ciné-Cité. *Étude d'ensemble et inventaire du patrimoine bâti de Rouyn-Noranda*, Ville de Rouyn-Noranda et Ministère de la Culture et des Communications du Québec, 2003, 70 p.
- Devamco, Ciné-Cité, Groupe PAT. *Protection et mise en valeur du patrimoine bâti – Quartier des Dirigeants et bâtiments de l'inventaire de 2003*, Ville de Rouyn-Noranda et Ministère de la Culture et des Communications du Québec, 2003, 70 p.
- Fiducie du patrimoine ontarien. *La gare de Cobalt*.  
[http://www.heritagefdn.on.ca/userfiles/HTML/nts\\_1\\_8873\\_2.html](http://www.heritagefdn.on.ca/userfiles/HTML/nts_1_8873_2.html)
- Gourd, Benoît-. *Le Klondyke de Rouyn et la famille Dumulon*, Cahiers du département d'histoire et de géographie, Collège de l'Abitibi-Témiscamingue, Rouyn, mai 1982
- Gourd, Benoît-B. *Rouyn-Noranda, une ville nouvelle*, document non publié, PAT Communications, Rouyn-Noranda, 2005.
- Icomos (Conseil international des monuments et des sites). *Charte sur la conservation et la restauration des monuments et des sites* (Charte de Venise), 1964 : <http://www.icomos.org/docs/venise.html>.
- Lacasse-Gauthier, Annette et Pauline Germain-Cadorette. *La gare du Canadien National* dans Héros sans panache, volume un, Éditions Maxime, Montréal, 1999,
- Latremouille, Joann et Natalie Bull. *Conservation : le passé conjugué au présent .Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales*. Patrimoine Canadien, Parc Canada, brochure non paginée, 1994.
- Lefort, Paul. *La région de Rouyn-Noranda*, École des Hautes études commerciales de Montréal, Montréal, mars 1937, p. 37.
- Michaud, Jean-Paul, *La gare de Noranda, propos de Jean Racicot*, Le Babillard, vol. 4, no.2, décembre 2007.
- Pomerleau, Alexie. *Recherche été 2008, fiches*, Comité histoire et patrimoine de Rouyn-Noranda, Rouyn-Noranda, 19 novembre 2008.
- Rivard, Julien et Manon Sarthou, *Étude d'ensemble et inventaire du patrimoine bâti de Rouyn-Noranda*, Devamco, Rouyn-Noranda, décembre 2003.
- Robert, Leslie, *Noranda*, Clarke, Irwin & Company Limited, Toronto, 1956.
- Saucier, Jocelyne. *Rouyn-Noranda Quelle histoire ...en photos 1926-2001*, Comité des festivités du 75e anniversaire de Rouyn-Noranda, Rouyn-Noranda, 2001,
- Saucier, Jocelyne. *L'Express sillonne la région de l'Abitibi-Témiscamingue*, Productions Abitibi-Témiscamingue, Rouyn-Noranda, 1984,
- Smith, Douglas. *A Century of Travel on the Ontario Northland Railway*, Trackside Canada, Ottawa, 2004,
- S.n. *La noce d'or : Rouyn-Noranda : 1926-1976*, Imprimerie Lebonfon, s.l., 1976, n.p. ;  
<http://www.ville.rouyn-noranda.qc.ca/visiteurs.asp?mode=affiche&titre=Histoire%20de%20Rouyn-Noranda&page=histoire#premiers>

Ville de Rouyn-Noranda, *Histoire de Rouyn-Noranda*, en ligne : <http://www.ville.rouyn-noranda.qc.ca/visiteurs.asp?mode=affiche&titre=Histoire%20de%20Rouyn-Noranda&page=histoire#transport>.

Vincent, Odette (dir.). *Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue*, IQRC, Ste-Foy, 1995.



## **ANNEXE 1 : LISTE DE PHOTOGRAPHIES ANCIENNES ET RECENTES**

Plusieurs photographies sont livrées sur un cd-rom. En voici les références selon leur classement par dossier, selon le modèle suivant :

nom\_du\_fichier : référence

### **BANQ ou BANQAT (Bureau des archives nationales du Québec – Abitibi-Témiscamingue)**

BANQ, Pistar, en ligne :

[http://pistard.banq.qc.ca/unite\\_chercheurs/description\\_fonds?p\\_anqid=200912132135431218&p\\_classe=P&p\\_fonds=220&p\\_centre=08Y&p\\_numunide=750097](http://pistard.banq.qc.ca/unite_chercheurs/description_fonds?p_anqid=200912132135431218&p_classe=P&p_fonds=220&p_centre=08Y&p_numunide=750097).

Gare\_CdeC001 : vue aérienne de la gare, vers 1947, livre anniversaire des Chevaliers de Colomb de la région, 1947.

insuranceplan51 : Insurance plan of the city of Noranda, 1951, BANQAT , en ligne :

[http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000237494&db=notice&app=ca.BANQ.sdx.cep&field=lieu\\_nav&value=^\[nN\].\\*&mode=alpha&col=\\*&p=1&dbrqp=list\\_notice&qid=sdx\\_q1&view=CARTES\\_PLANS/237494/237494\\_09.tif](http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000237494&db=notice&app=ca.BANQ.sdx.cep&field=lieu_nav&value=^[nN].*&mode=alpha&col=*&p=1&dbrqp=list_notice&qid=sdx_q1&view=CARTES_PLANS/237494/237494_09.tif).

Map27 : BANQAT, sans cote.

P77, P11 : carte de l'évolution historique des quartiers, 1981, faite par la Cité de Rouyn

P123,S1,P120 : Vue de la gare du T.N.O.R à Rouyn / Vavasour & Dick, entre 1928 et 1935 :

[http://pistard.banq.qc.ca/unite\\_chercheurs/description\\_fonds?p\\_anqid=201002041431331920&p\\_classe=P&p\\_fonds=123&p\\_centre=08Y&p\\_numunide=759987](http://pistard.banq.qc.ca/unite_chercheurs/description_fonds?p_anqid=201002041431331920&p_classe=P&p_fonds=123&p_centre=08Y&p_numunide=759987)

P123,S1,P229 : Photographie d'un hangar de la gare du T.N.O.R. située au bout des rues Perreault et Taschereau à Rouyn / Vavasour & Dick, entre 1928 et 1935

P123, S1, P286 : Fonds Xstrata fonderie Horne, vue générale de Noranda, 1930-35

P123, S1, P278 : Fonds Xstrata fonderie Horne, vue générale de Noranda et de la mine Noranda, 1933.

P123, S1, P339 : Fonds Xstrata fonderie Horne, vue générale de la mine Noranda et du quartier environnant, 1930-35.

P123, S1, P343 : Fonds Xstrata fonderie Horne, [Vue de la mine Noranda et de la gare du T.N.O.R. à Noranda](#), 1930-35.

P124, P426-40-1, Fonds Bolduc, 1940 (P124, S43), CN Rouyn, non daté.

P124, P426-1-1, Fonds Bolduc (P124, S43) CNR et cheminée de la mine.

P124, P426-44-3, Fonds Bolduc, 1944 (P124, S43), CN, la gare, mai 1944.

P124, P422-1-5 : Fonds Bolduc, (P124, S1), enterrement d'un franc-maçon, CN, non daté.

P213, P435, Fonds Canadien national, vue de la mine et de la gare TNOR de Noranda, 1952.

### **Autres ressources**

ACP174001 : photographie aérienne 1938 (ministère de l'Énergie et des Ressources), tiré de Denys Chabot, *L'Abitibi centenaire*, Société d'histoire et de généalogie de Val-d'Or, 1998, p.174.

Frontiere98 : la gare de l'extérieur en 1998, prise par la Frontière, dans Jocelyne Saucier, *Rouyn-Noranda. Quelle histoire...en photos !, 1926-2001*, Comité des festivités du 75<sup>e</sup> anniversaire de Rouyn-Noranda, p.97.

gare ancienne : gare du TNOR de Noranda, année et source inconnues.

Gare Noranda 1933 : Ville de Rouyn-Noranda, collection Roméo Blais, photo RomeoBlaisRouyn1933-C-012.

nadeau : Mme Pauline Nadeau, téléphoniste à la gare, assise sur un chariot de bagages, vers 1943, à l'âge de 17 ans, collection Pauline Nadeau.

Ruph79 : Gare Ontario Northland, prise par François Ruph, 1979, Centre collégial de matériel didactique, en ligne : <http://www.ccdmd.qc.ca/monde/ressource/?id=35285&demande=desc>.

norandatrain : en provenance du Conseil de la culture, tiré de BANQ, non daté. En réalité, c'est la gare du TNOR de Rouyn.

notice77 : avis de requête de suppression de services, 1977, collection Jean Racicot

norandamines : vue aérienne en dessin du complexe, tiré de Alexander Edward Macdonald, *History of Noranda Mines Limited*, Toronto, Noranda Mines Limited, 1927, pp.16-17.

Photo aérienne 1956-2 : Ministère de l'Énergie et des Ressources, #855-128, 1956, échelle 1 : 15 840. On peut y voir les 3 gares.

Rapport31001 : photographie aérienne, *Rapport du ministre des Mines de la province de Québec pour l'année fiscale 1930-31, partie A*, Québec, Rédempti Paradis, 1931.

Souvenir1 : arrivée de leurs excellences Lord et Lady Bessborough (gouverneur général du Canada 1931-35) en 1933, à Rouyn, Chas Ladouceur, *Album souvenir de Rouyn & Noranda*, 1939, p.42.

rouyn.jpg : gare, source inconnue. Il est douteux qu'il s'agisse de la gare du TNOR de Rouyn. Il est possible qu'il s'agisse de celle de Noranda, mais il faudrait le valider.

Souvenir3 : délégation à Québec, 4 au 11 mai 1930, CN, Chas Ladouceur, *Album souvenir de Rouyn & Noranda*, 1939, p.113.

telecommunications : bureau des télécommunications au-dessus de la gare de Noranda, 1947, tiré de Robert Surtees, *The Northern Connection, Ontario Northland since 1902*, Captus Press, North York, 1992, p.179.

## ONTARIO

aires : aires minérales de Cobalt, Porcupine, Gowganda et Rouyn, tiré de Robert Surtees, *The Northern Connection, Ontario Northland since 1902*, Captus Press, North York, 1992, p.108.

cobalt : gare de Cobalt en 1906, HV Nelles, *The Politics of Development, 1974, Forest, mines and hydro-electric power in Ontario, 1819-1941*, Macmillan of Canada, Toronto.

cobalt2 : vers 1907, Archives de l'Ontario, **Reference Code:** RG 13-30 **Item Reference Code:** RG 13-30-1-7.

cobalt3 : <http://www.flickr.com/photos/28551156@N06/2937670032/>.

cobalt4 : intérieur de la gare, 1910, tiré de Robert Surtees, *The Northern Connection, Ontario Northland since 1902*, Captus Press, North York, 1992, p.43.

cobalt5 : première gare de Cobalt, 1908, tiré de Douglas Smith, *A century of travel on the Ontario Northland Railway*, Trackside Canada, Ottawa, 2004, p.102.

cobaltstation : gare de Cobalt, 1905, Archives de l'Ontario, Item Reference Code: C 275-2-0-2 (S 7671).

coupe : coupe longitudinale Swastika-Rouyn, tiré de Robert Surtees, *The Northern Connection, Ontario Northland since 1902*, Captus Press, North York, 1992, p.261.

earlton : Eddie Audet à l'intérieur de la gare d'Earlton, tiré de Robert Surtees, *The Northern Connection, Ontario Northland since 1902*, Captus Press, North York, 1992, p.217.

earlton2 : plan de la gare d'Earlton, tiré de Douglas Smith, *A Century of Travel on the Ontario Northland Railway*, Trackside Canada, Ottawa, 2004, p.109.

gares44 : carte des gares existantes en 1944 du TNOR, tiré de Robert Surtees, *The Northern Connection, Ontario Northland since 1902*, Captus Press, North York, 1992, p.204.

gares71 : carte des gares existantes en 1971 de l'ONR, tiré de Robert Surtees, *The Northern Connection, Ontario Northland since 1902*, Captus Press, North York, 1992, p.216.

haileybury : vers 1920, Archives provinciales de l'Ontario, Reference Code: RG 2-71 Item Reference Code: CNH-6.

haileybury2 : gare en 1985, tiré de Michael Barnes, *Link with a Lonely Land : the Temiskaming and Northern Ontario Railway*, Erin, Boston Mill Press, 1985, p.186.

haileybury3 : la nouvelle gare de Haileybury, construite en 1923, photo de 1925, tiré de Douglas Smith, *A Century of Travel on the Ontario Northland Railway*, Trackside Canada, Ottawa, 2004, p.107.

haileybury4 : gare de Haileybury, vers 1910, tiré de Douglas Smith, *A Century of Travel on the Ontario Northland Railway*, Trackside Canada, Ottawa, 2004, p.107.

haileybury5 : gare de Haileybury, vers 1910, tiré de Douglas Smith, *A Century of Travel on the Ontario Northland Railway*, Trackside Canada, Ottawa, 2004, p.107.

iroquois : gare de Iroquois Falls, tiré de Robert Surtees, *The Northern Connection, Ontario Northland since 1902*, Captus Press, North York, 1992, p.91.

kirkland : 1920, Archives nationales du Canada, MIKAN 3317514-latchford : [http://uwacadweb.uwo.edu/RGodby/Trains/Latchford/rail\\_scenes\\_in\\_latchford.htm](http://uwacadweb.uwo.edu/RGodby/Trains/Latchford/rail_scenes_in_latchford.htm).

latchford : gare de Latchford, non daté, tiré de Michael Barnes, *Link with a Lonely Land : the Temiskaming and Northern Ontario Railway*, Erin, Boston Mill Press, 1985, p.66.

matheson : gare de Matheson 1917, tiré de Michael Barnes, *Link with a Lonely Land : the Temiskaming and Northern Ontario Railway*, Erin, Boston Mill Press, 1985, p.59.

matheson2 : gare de Matheson, vers 2004, tiré de Douglas Smith, *A Century of Travel on the Ontario Northland Railway*, Trackside Canada, Ottawa, 2004, p.113.

newliskeard1 : gare de New Liskeard, vers 1910, gare de Haileybury, tiré de Douglas Smith, *A Century of Travel on the Ontario Northland Railway*, Trackside Canada, Ottawa, 2004, p.108.

newliskeard2 : plan de la gare de New Liskeard, gare de Haileybury, tiré de Douglas Smith, *A Century of Travel on the Ontario Northland Railway*, Trackside Canada, Ottawa, 2004, p.108.

newliskeard3 : gare en 1967, tiré de Douglas Smith, *A Century of Travel on the Ontario Northland Railway*, Trackside Canada, Ottawa, 2004, p.134.

northbay : gare de North Bay, début des années 1920, tiré de Douglas Smith, *A Century of Travel on the Ontario Northland Railway*, Trackside Canada, Ottawa, 2004, p.92.

reseau : reseau des gares de l'ONR, produite par la compagnie, tiré de Douglas Smith, *A Century of Travel on the Ontario Northland Railway*, Trackside Canada, Ottawa, 2004, p.2.

temagami : 195 ?-1978, Archives provinciales de l'Ontario, **Reference Code:** RG 14-151 Item Reference Code: RG 14-151-21-41.

temagami2 : station de Temagami, 1905, tiré de Robert Surtees, *The Northern Connection, Ontario Northland since 1902*, Captus Press, North York, 1992, p.19.

temagami3 : gare en 1912, tiré de Robert Surtees, *The Northern Connection, Ontario Northland since 1902*, Captus Press, North York, 1992, p.239.

timmins : vers 1910, Archives provinciales de l'Ontario, **Reference Code:** RG 2-71  
**Item Reference Code:** CNT-9.

timmins2 : vers 1920, Archives nationales du Canada, **No MIKAN** 3326826.

widdifield : station de Widdifield, tiré de Michael Barnes, *Link with a Lonely Land : the Temiskaming and Northern Ontario Railway*, Erin, Boston Mill Press, 1985, p.20.

## **QUÉBEC**

onrouyn : carte postale montrant la gare de l'ONR de Rouyn, non daté, Lamiechat, en ligne : <http://www.lamiechat-collections.com/patrimoine.asp?pkus=142>.

rouyn : gare de Rouyn, 9 mai 1947, tiré de Michael Barnes, *Link with a Lonely Land : the Temiskaming and Northern Ontario Railway*, Erin, Boston Mill Press, 1985, p.133.

## **VILLE DE ROUYN-NORANDA**

109 photos de l'intérieur et de l'extérieur de la gare, prises le 19 avril 2006.

## **DEVAMCO**

Photos prises le 17 novembre 2009 (Manon Théberge et Christian Dubé) :

- 34 de l'étage
- 64 de l'extérieur
- 79 du rez-de-chaussée
- 42 de la cave

Photos prises le 30 mai 2003 (Manon Sarthou)

- 17 de l'extérieur

## **ANNEXE 2 : PLANS D'ARCHIVE D'INTERET**

Les plans suivants ont été identifiés au Community Museum & Heritage Centre de North Bay (100, Ferguson Street, North Bay ON P1B 1W8 – [education@heritagenorthbay.com](mailto:education@heritagenorthbay.com) - Jennifer Buell – 705 476-2323.

1. Plan - Ontario Northland Railway Proposed Freight Marketing Office Noranda Station
  - title box in lower right corner of plan
  - drwn by W.D.A. and chk'd by A.C.P.
  - pencil-drawn sketches :
    - New Window Detail - upper left corner
    - Entrance Door - upper center
    - Ceiling Layout - upper right
    - Proposed Freight Marketing Office Noranda Station - lower left corner
    - Section A-A - lower right side
2. Plan - Nipissing Central Railway Co. Station - Noranda, P.Q. Floor Plans
  - Date : noted above
  - Rev. : Jan 27 -1940
  - title box located lower right corner of plan
  - approved by : Chief Engr. And Corrected by : Asst. Engr.
  - note in lower left corner reads : For Sections "AA" "BB" "CC" "DD" See Plan D-248
3. Plan - Nipissing Central Railway Noranda P.Q. Plan Showing Details of Bulk Storage Facilities on Site Owned by Texaco Canada Limited
4. Plan - T. and N.O.Ry. Plan of Haileybury Station Ground
  - Scale 50 ft. = 1 in.
  - Date : 50 ft. = 1 in.
  - plan of Haileybury yards on blueprint paper
  - showing proposed freight shed and sidings west of main line
  - title in lower right corner
  - signed by Chief Engineer in North Bay on date noted above
  - directional arrow located in upper center of map
  - lots, streets and individual buildings shown in relation to rail yards
5. Plan - T. & N.O.R. - G.T.R. Plan of Joint Section - North Cobalt, Haileybury and New Liskeard Station Grounds
  - coloured plan
  - left side - North Cobalt Station Grounds, middle - Haileybury Station Grounds and right side - New Liskeard Station Grounds
  - title in lower right corner signed by Chief Engineer and note beside it reads: Plan referred to in Running Rights Agreement between T & NO Ry. Commission and the G.T.R. Company of Canada dated 1st. Day of December 1911 Sheet No. B-9 of 18 sheets.
  - railway lands and buildings shown
6. Drawing - Haileybury Station in Winter

- coloured sketch drawing showing location noted above
- used on promotional calendar

Most of these items are on wide format linen original document. Since none of these items have been digitized, and we do not have access to a wide format scanner there would be a charge. The flat research fee is \$100.00 +\$10.00 per image. This covers the cost of bringing the documents in to be scanned and processed. All of these documents could be sent in PDF format if you like.

### ***ANNEXE 3 : TRANSCRIPTION D'ENTREVUES D'ANCIENS EMPLOYÉS DE LA GARE***

Entrevues réalisées par Jonathan Barrette :

- Transcription de l'entrevue avec Pauline Nadeau, téléphoniste à la gare, le 1<sup>er</sup> déc. 2009
- Transcription de l'entrevue avec Stan Marshel (interprète : Ken Brushey), le 8 déc. 2009
- Transcription de l'entrevue avec M. Gordon Mallin, le 21 déc. 2009

NOTE : Une visite de la gare a été faite par Julien Rivard, Robert Deschênes, Gordon Mallin et Jean Racicot le 22 février 2010. Julien Rivard a alors interviewé Gordon Mallin et Jean Racicot, sans qu'il y ait toutefois d'enregistrement ni de compte rendu écrit. Plusieurs éléments du contenu sont inclus dans le présent document, surtout la partie historique, et il est parfois fait référence à cette entrevue dans le texte.

## TRANSCRIPTION DE L'ENTREVUE AVEC PAULINE NADEAU, TELEPHONISTE A LA GARE

Par Jonathan Barrette, 1<sup>er</sup> déc. 2009

JB : Mme Nadeau, vous, est-ce que vous êtes originaire même de Rouyn ?

PN : Non, je suis née au monde à Toronto. Pis mon père a ensuite déménagé à Blind River, ma grand-mère avait une maison de pension et puis elle trouvait ça un peu difficile donc ils ont déménagé à Blind River, après ça, ils sont venus à Rouyn.

JB : Vous aviez quel âge quand vous êtes venue à Rouyn ?

PN : Ma première année d'école, à peu près 6, 7 ans, on demeurait sur la rue Taschereau.

JB : Vous dites, vous étiez née en quelle année déjà ?

PN : 1926.

JB : 1926, c'est à peu près en 1932-1933 que vous êtes arrivée ici. À Rouyn ou à Noranda ?

PN : À Rouyn. Et puis mon père travaillait à la mine. Dans ce temps-là il y avait eu une grosse grève, c'était difficile.

JB : Comment avez-vous fait pour entrer au service de l'ONR ?

PN : J'avais un cousin que, c'était la chef opératrice qui s'appelait j'oublie son nom, Ida Mercier, c'est elle qui était la chef opératrice, et puis lui était marié avec sa sœur à elle. C'est comme ça que j'ai commencé à travailler pour l'ONR.

JB : Qu'est-ce que vous faisiez en entrant là-bas ?

PN : Ben, ils m'entraînaient là-bas pour faire les *longues distances*.

(Interruption. Passer au deuxième enregistrement)

JB : Donc, vous disiez que vous étiez entrée au service de l'ONR, en quelle année à peu près ? Dans les quels âges ?

PN : J'avais à peu près 17 ans. C'est comme ça que j'ai rentré là, pis j'adorais ça les *longues distances*. Et puis, Racicot, Johnny, il travaillait en bas, à l'express.

JB : M. Jean Racicot ?

PN : M. Racicot, oui.

JB : Vous êtes restée au service de l'ONR pendant combien de temps ?

PN : J'essaie de penser... Je dirais seulement un bon... (inaudible) en 1961, peut-être... une trentaine d'années.

JB : Une trentaine d'années à la gare, donc de 17 à 47 ans environ. À 47 ans, c'était dans quelles années ? Ça veut dire en 1973.

PN : Parce que après ça, j'ai arrêté là, puis j'ai travaillé au laboratoire, au laboratoire j'ai travaillé pendant 40 ans.

JB : Donc vous étiez à la gare de l'ONR de Noranda. Est-ce qu'on peut dire que les gens de Rouyn pis les gens de Noranda avaient leur propre gare ?

PN : Ben, y avait oui, je sais pas pour quelle raison, c'est peu-être qu'il y avait comme, comme quand t'envoyait de la marchandise, ils adressaient ça à Rouyn, je sais pas.

JB : Pis, votre tâche, ça consistait en quoi, exactement ?

PN : (inaudible) C'était des *longs distances*, parce que dans ce temps-là, le téléphone, c'était différents shifts, quand t'appelais un numéro, ou tu voulais appeler Montréal, fallait qu tu passes par le téléphone où ce qu'ils demeuraient, sur la 8<sup>e</sup>, en face de chez Bélisle. Après ça, ils transféraient à l'ONR pour les *longs distances*, le Northern Telephone.

PN : (inaudible) Ça fait tellement longtemps, j'essaie de penser. J'avais cette job-là, fait que ça faisait mon affaire (...) On faisait des voyages, on payait pas pour, quand qu'on voulait aller disons à Toronto, ben on payait le transport (...), après ça, de North Bay, ça nous coûtait...

JB : Pis, est-ce que vous vous souvenez de la façon dont était aménagée la gare ? Comme le rez-de-chaussée, de quoi ça avait l'air ?

PN : Ben, ça avait l'air d'une gare ! Y avait le *ticket office* qu'ils appelaient, où t'achetait tes billets, pour, pis c'était pas bien arrangé rien, c'était juste une bâtisse comme ça, pis il y avait un comptoir pour les billets, tu sais, pour acheter des billets comme pour aller à Toronto, des places comme ça. De l'autre côté, c'était là où Johnny (Racicot) travaillait.

JB : M. Racicot, vous souvenez-vous c'était quoi sa tâche à lui ?

PN : Je sais pas, mais je sais qu'il travaillait dans, pour, comment c'était, pour la livraison des paquets pis des affaires comme ça.

JB : Est-ce qu'il y avait une salle d'attente pour les passagers ?

PN : Le *ticket office*, ça c'était les passagers qui entraient là pour acheter les billets, pis t'attendais là. Peut-être qu'il y avait des bancs, je m'en rappelle pas au juste.

JB : Vous, pour aller au deuxième étage...

PN : Il y avait des escaliers sur le côté. C'était en dedans, sur le côté, c'était fermé, parce qu'ils voulaient pas que personne monte là.

JB : Donc, c'était juste les femmes, les téléphonistes qui avaient...

PN : Juste les femmes qui avaient comme une petite place pour manger, une cuisine où on pouvait se faire quelque chose.

JB : Le deuxième étage, vous souvenez-vous quand il a été rajouté avec le temps, depuis l'ouverture de la gare en 1927?

PN : Ça je sais pas, où il y avait le bureau de téléphone, je m'en rappelle pas. Ça faisait quelques années que c'était ouvert certain.

JB : Sinon, à l'intérieur, c'était sur les murs, c'était sur du plâtre, c'était des boiseries ?

PN : C'était juste en bois, pis il y avait des *switchboards* qu'on appelait, pour prendre des appels, pis il y avait une chambre de bains, pis une place pour prendre du café. Pis il y avait le bureau de la chef opératrice qui était Mary, non Ida Mercier dans le temps.

JB : À part de ça, est-ce que vous vous souvenez qu'il y ait eu, durant les trente ans que vous avez travaillé là, des modifications, des rénovations importantes qu'il y a eu au bâtiment ?

PN : Non, il y avait juste la place pour travailler.

JB : Donc, il n'y aurait pas eu de changement ben ben.

PN : Non, ça n'a pas changé, non.

JB : Sinon, est-ce que vous avez eu connaissance de gens importants, connus ou d'événements spéciaux qui se sont déroulés à la gare lorsque vous étiez là-bas ?

PN : Franchement, ben il y avait quelqu'un de ben important, quand je me suis mariée ! J'ai pris le train là ! Il y avait beaucoup de *bigshots* qui venaient de North Bay, ils restaient sur le train pour une *couple* de jours, pis après ça...

JB : Pis, vous me parlez de, vous étiez téléphoniste, à quoi ça ressemblait votre horaire de travail, votre salaire ?

PN : Le salaire je m'en rappelle pas, mais on commençait de 9 h à, c'était une journée complète, mais des fois on restait là du matin jusqu'à temps disons, de 9 h jusqu'à 6 heures, quelque chose comme ça.

JB : Mais est-ce que c'était ouvert 24 h sur 24, le service de téléphoniste ?

PN : Ah oui, ah oui.

JB : Pis vous pouviez être combien de téléphonistes au 2<sup>e</sup> étage ?

PN : Il y avait, Ida Mercier qui était la chef opératrice, pis j'avais Mary Hayworth qui était notre chef quand Ida est partie. Puis il y avait Christine Perron, il y avait Rita Pierce, elle était mariée avec un Brian Fillingham, quelque chose comme ça, puis il y avait Rita O'Malley, puis Margot Holley pis moi. C'était des *shifts*, de, on était ordinairement 4 *switchboards* qu'on répondait là. C'était des *shifts* de 4.

JB : Donc, c'était pas très grand au 2<sup>e</sup> ?

PN : Non.

JB : Vous étiez quoi, 4 personnes à peu près ?

PN : Non, c'était un peu plus grand, pis il y avait la chef-opératrice, on était à peu près 4 à répondre aux appels. Des appels pas, quand t'appelais, si tu voulais appeler à Montréal, comme il y avait un M. ( ? ) qui vendait des bleuets, fallait qu'il passe par Northern Telephone, après ça par nous autres. Pis lui, il avait pas de patience, il fallait qu'il ait une ligne directe. Les filles voulaient pas répondre quand c'était lui, il vendait des bleuets dans le bout du Lac-St-Jean, pis il était bête.

JB : Les gens qui ont travaillé parmi vous, qui étaient à la gare par exemple, vous m'avez parlé de M. Racicot, est-ce qu'il y avait d'autres gens dont vous vous souvenez du nom, qui travaillaient là en même temps que vous ? M. Marshall, Stan Marshall, par exemple ?

PN : Oui, M. Marshall travaillait dans la *warehouse*, il travaillait avec M. Racicot.

JB : M. Mallin, Gordon Mallin ?

PN : Gordon Mallin, eux autres aussi, on les voyait toutes, on les visitait pas trop trop. On travaillait en haut, et puis on descendait du tout en bas.

JB : Donc, vous m'aviez dit que vous aviez travaillé à peu près de 1943 à 1973 pour l'ONR, mais un moment donné, le service de téléphone a déménagé.

PN : Oui, il a déménagé sur la 8<sup>e</sup>, puis on a transféré là, c'était plus...

JB : Coin Carter ou coin Murdoch ?

PN : Le magasin de fleurs, c'est juste là.

JB : Quand est-ce vous avez été transférée à la nouvelle bâtisse ?

PN : C'est ça que je me rappelle pas.

JB : Fin des années 40, début des années 50 ?

PN : Faudrait que je demande à Loretta, parce qu'elle a travaillé là-bas. Moi j'y étais au commencement, tu sais.

JB : Sinon, aussi, est-ce qu'il y avait beaucoup de passagers qui passaient par la gare, est-ce que c'était plus des marchandises qui passaient par là ?

PN : C'était plus des marchandises, je crois oui. Il y avait quelques personnes qui peut-être travaillaient à la mine comme les premiers, ils prenaient le train à Noranda, je suis pas certaine.

JB : Sinon, vous me parliez du 2<sup>e</sup> étage, il y avait juste les téléphonistes qui étaient là. Savez-vous si ça a pu servir à autre chose aussi ?

PN : Je le sais pas, sais-tu, je suis pas au courant du tout.

JB : Est-ce que c'était important d'avoir une gare comme celle-là à Noranda ? Quelle importance ça avait pour la communauté ?

PN : Ben, c'est parce que comme il y avait où Johnny, Johnny Racicot travaillait, il y avait beaucoup de marchandises qui y arrivaient du train, pis il y avait toutes les autres qui partaient avec leur camion pis qu'ils allaient faire leur livraison. À Rouyn, je le sais pas au juste, elle était plus grande la gare à Rouyn, je crois.

JB : Est-ce que vous connaissez un peu les circonstances qui ont fait en sorte que la gare a fermé, finalement en 1979 ?

PN : Non, ça je le saurais pas, il faudrait que tu demandes à (Stan) Marshall, non, lui il fait de l'Alzheimer.

JB : Est-ce que vous vous souvenez d'un incident cocasse, ou une anecdote par rapport au moment où vous travailliez là-bas ? Ou une chose drôle qui est arrivée ? Vous m'aviez parlé de souris, tout à l'heure...

PN : Les filles qui travaillaient du *shift* de nuit, il y avait des filles qui travaillaient du *shift* de nuit aussi, et puis il y avait une fille qui avait ben peur des souris, elle avait appelé les polices, les polices étaient ben insultées ! On n'en voyait pas tant que ça, c'était plus la nuit, le soir hein...Non, c'était pas mal tranquille en haut, parce que comme je te dis, il y avait personne qui avait le droit de monter là, c'était privé. Et puis il y avait le *shift* de nuit, pis il y avait le *shift* de jour.

JB : Vous, vous étiez sur le *shift* de jour surtout ?

PN : On changeait, ça changeait, pis j'avais peur !

JB : Quand vous étiez sur le 2<sup>e</sup> étage, les fenêtres, elles donnaient sur la rue Portelance ?

PN : Oui.

JB : Est-ce qu'il y en a qui donnaient sur la mine aussi ?

PN : Ah, non, je pense pas. Je me rappelle pas sur le côté où le train passait, pis ça, je pense pas. C'était pas mal fermé, ça. Pis quand le train passait, les clients se faisaient couper, ça brassait pas mal.

JB : Les aires alentours, est-ce qu'il y avait beaucoup de maisons ?

PN : Oui, c'était à peu près les mêmes maisons qu'il y a maintenant.

JB : Donc, il y avait beaucoup de circulation aux alentours ?

PN : Il y avait pas mal de circulation, oui, la mine, il y avait des gens qui voyageaient, les différents *shifts* puis ça, oui, et puis il y avait aussi la *substation* qui était en arrière de la mine.

JB : À quoi est-ce qu'elle servait, savez-vous ?

PN : Je suis pas certaine, je sais pas, c'est stupide.

JB : De la maintenance, peut-être ?

PN : Quelque chose comme la maintenance, c'est ça, je pense oui .

JB : J'ai pas mal fait le tour de mes questions, bon, ça tombe bien le téléphone sonne !

**TRANSCRIPTION DE L'ENTREVUE AVEC STAN MARSHEL (INTERPRETE : KEN BRUSHEY)**

Par Jonathan Barrette, 8 déc. 2009

JB : M. Marshall, when did you enter at the ONR service ?

SM : I worked 45 years. I started, I'm not sure...

KB : I think you retired in 1965, is that true ?

SM : Yeah, 1965, I was 20 years old, I guess.

KB : How long you've been retired now ?

SM : I'm retired 17 years.

KB : And you retired at 65 ?

SM : Yeah.

KB : (à JB) Es-tu bon pour... ?

JB : So, it means between 19 ? and about ?

KB : If he'd been retired 17 years, it brings back to 1985. He was born in 1920.

JB : Entre 1940 et 1985 à peu près.

JB : What were the jobs that you made at the station ?

SM : I worked to the freight shed that was 100 feet down to the station. Then I check (...) I make up trains, make the building and get it all ready to go.

JB : So, at first, you worked at the freight shed, that's what you say ?

SM : Yeah, I worked at the freight shed all the time. I had to come up to the station, to check the baggages and the passenger train . My dad was agent, I done all the dirt ( ? ) jobs in the freight shed, make it all free accounts, and I remember some ( ? ) were pretty high to 250 hours for one week.

JB : The freight shed, was it the kind of warehouse ?

SM : Yeah, warehouse, an office and warehouse. Monday morning there been 25 cars put in the ( ? ) of the shed. I know these cars (...) in the shed. Many trucks in town picked up all the freight and deliver it in the whole town.

JB : And when did you had the charge of the station itself, chief operator ?

SM : I didn't, my father was, he was the station's agent.

JB : And I think that you lived near of the station, isn't it ?

SM : (...) 100 feets of the station.

JB : On Portelance street ?

SM : It was a private house, and it was, 4 bedrooms for the agent.

JB : Do you know when the Noranda station started in operation ?

SM : It started in 1927, I don't know what months, I forget. And the CNR station, which is over further of the townsite, it started in 1926, one year before. That was a track running from Taschereau to Noranda. That's the main line at Taschereau, the Vancouver train come right to Montreal.

JB : Can we say that people of Rouyn had their own station and people of Noranda had their own station ?

SM : No, CNR station for everybody and the ONR for everybody.

KB : They both served Noranda mines, the CNR was more, was the CNR more the passenger train up to Swastika ?

SM : No, that's the ONR. There were two fast train a day, one make for the train ( ?) to Swastika. And get on the main line to Montreal.

(...)

JB : And the ONR station, what was its purpose, was it essentially for people or merchandises ?

SM : For everybody in Rouyn-Noranda. And Rouyn had an ONR station too, it was built one year before I guess.

JB : On boulevard Québec ?

SM : Yes. The ONR had 2 stations, one in Rouyn and one in Noranda.

KB : And the third one was the CN ?

SM : Yeah, the CN was the first. It served, the track, from the main line on the CNR Taschereau comes in Noranda. My father was an engineer on that train.

KB : That's the way it worked, the station was in front the Noranda Mines, and the railroad was built to serve Noranda mines, which was commissioned, the smelter was commissioned on December 17th, 1927, and they would send the Noranda ( ?) to Montreal right from the commissioning of the smelter. And knowing how successful it would be, they didn't figured it would last at long, but they knew they had to have the railroad tracks.

JB : Donc, ils ne s'attendaient pas à ce que ce soit aussi populaire, que ça marche autant, donc ils ont continué le service.

KB : C'est ça. Pis le fait que c'était là, pis c'est là qu'ils ont donné l'accès à du monde qui voulaient voyager à Toronto par ONR Northland pour Swastika puis aller vers Toronto, puis vers l'Ouest, ils ont pris le même chemin.

JB : How many people could pass by the station in the good old days ? How many passengers a day could pass through the station ?

SM : There was two regular passenger trains on the ONR plus mixed (fur ?) trains. And the CNR they had one train for Montreal. The CNR station was in Noranda, and the ONR, and one in Rouyn and one in Noranda.

JB : But you don't know how many people could pass by the station ?

KB : How many people used it journally a day, how many people go through ?

SM : The train would leave, there's pole in car in most trains, sometimes at rear ( ? ) 500 people in Noranda.

KB : Each day ? I would imagine, because there were no more cars available, there were no transports available. I was born in 1949 and I remember in 1955 there was local buses but there was not of lot traveling outside of the city by cars.

JB : Donc, c'était le meilleur transport en commun.

JB : How was it, how did it look inside the station ? (...) I supposed that it had a passenger's room, waiting room, ticket office ?

SM : Men's waiting room and women's waiting room. The CNR had their own station in Noranda too, a good size station. The ONR had a station in Rouyn, and Rouyn had a station in Noranda.

JB : If I had to enter in the building, about 1940, on my left, what could I see, on my right, what could I see ? How was it divided, the rooms, inside ?

SM : Same thing, the end of the station was, ladies' waiting room on the other side, there was men's room in Noranda station. And the other station is still the same.

KB : Could I tell you a little about ? If you take a look, at the picture, at the painting (peinture sur le mur faite par Bernard Béland, de Bellecombe), dans le temps que c'était construit, c'était construit par des Anglais. L'architecture et la culture anglaise c'est très respectable, très rigide. L'affaire de très respectueux. Le mot respect pour un Anglais, c'est très important. L'extérieur d'une bâtisse est bien faite pis une architecture impeccable. En dedans, c'est la même chose, tout est beau, tout est propre, des beaux cadres, des beaux *casings*, des boiseries, vraiment bien. Une femme qui arrivait avec ses enfants avait sa place, l'homme qui arrivait avait sa place à lui. C'était très respectueux, très bien fait, l'architecture parfaite et plus qu'on prend de l'âge plus qu'on sait comment c'était bien structuré. C'est tout le monde a du bien, le monde canadien-français, qui vient de France, un Canadien qui vient de l'Angleterre, c'est du monde qui savent vivre, c'est 2 cultures vraiment fortes, puis quand tu écoutes un Parisien, ils ont quelque chose, puis quand t'écoutes quelqu'un qui parle anglais, qui vient d'Angleterre, c'est vraiment structuré.

JB : Do you know who designed the station, the architect, the contractor who made the building ?

SM : Hill, Clark & Francis had some...

KB : Hill, Clark & Francis, c'est le contracteur dans le temps qui ont bâti, qui étaient les contracteurs généraux, probablement avec des plans d'architectes, parce que même le Centre récréatif qui était construit, parce que moi j'ai joué beaucoup avec l'historique, avec de mes oncles qui a travaillé pour Noranda à Toronto, c'est eux autres qui ont décidé de l'aréna à la ville, c'est lui qui ont coaché puis envoyé Dave Keon à Toronto. Parce que j'avais affaire à l'aréna, l'agrandissement de l'aréna, j'ai su à travers les branches que l'architecture était numéro 1, que chaque vis, chaque clou, chaque chose était bien identifiée sur les plans. Donc, ils ont pas dû se dire : construis une aréna, construis une gare. C'était pas au hasard, tout était, c'est ça que j'essaie de te dire, que c'était peut importe la langue là, (...) tout était bien fait et c'est pour ça que, pis j'ai travaillé 35 ans à la fonderie, j'ai occupé des bons postes avec une pelle jusqu'à des meilleures jobs, mais tout était fait dans l'ordre du respect du travail, du travail, parce que t'avais besoin de l'argent et parce tu faisais de l'argent, tu faisais une bonne job, ils te gardaient.

JB : Do you remember some stations that could look the same that the ONR station in Noranda, elsewhere in Ontario or in Quebec ?

SM : Pretty well the same, beat long ( ?) seats in the waiting room (roof ?), for the men waiting room, and the ladies waiting room that, there beat long seats too, and the toilet, in each end.

KB : Swastika would probably the best, and they're still operating. There's still passenger trains. If you want to take a train to Toronto, you drive to Swastika, which is just outside of Kirkland Lake and you go on a plane, and he traveled it at least 50 times from Rouyn to Vancouver, at least times 50 times, it's in his blood ! (...)

JB : What about the 2<sup>nd</sup> floor ? Was it always there since 1927 or is it an addition to the building ?

SM : The original was built, it didn't change. The CNR station came first. They built track from Taschereau on the main line to Noranda. And Taschereau was on Vancouver run. (...)

JB : And what were the purposes of the second floor ? There were telephonists or something like this ?

SM : There is the telephone office upstairs.

KB : My mother worked there then upstairs. That's what they used to plug to call somebody, call one of them, and then you talk.

JB : And how did we get in on the second floor ? From the inside, from the outside of the building ?

SM : From outside, there was a door on the front of the building, and the doors were on the back.

KB : So, you came in the building to go upstairs.

SM : Yeah.

JB : OK, c'était par en-dedans.

JB : But I heard that the telephonist moved on Carter street, in the late 1940's. What happened to the 2<sup>nd</sup> floor when they moved, after they moved ?

SM : There was still a telephone office.

KB : Il dit que c'est encore là ?

SM : They don't used it anymore.

JB : So, it wasn't a bedroom for the chief operator after the telephonists moved ?

(...)

KB: Il dit qu'ils ont fait un appartement pour le *staff*.

JB : And from the 2<sup>nd</sup>, the view by the windows, did it gave to the mine or Portelance street ?

SM : You could look out downtown when ( they look?) the station platform

JB : Ok, la plate-forme donnait de la mine, était sur le bord de la mine.

SM : The CNR station, there's an apartment on the top for their agent. (Run ?) their station to at their private house on the cheaper way.

JB : Do you remember if, of some removals, renovations of the building during your 40 years there ?

SM : No, no change.

JB : It stayed the same.

SM : Yes.

JB : Do you remember what was your paid at this same, when you enter at the ONR's service ?

SM : I don't remember, it's been so long.

KB : I know when I started in 1968, I was making 1,50 \$ an hour, and that good money. That was in 1968, so I would imagine that he would be making...probably a dollar a day (...) In 1940, maybe 50 cents an hour. (...). 1000 dollars a month.

JB : How did the baggages, the packs, the merchandises were distributed inside the station or outside the station ?

KB : The passengers, how was the baggages handled ?

SM : There's a baggages room next to the main waiting room. I came down from the freight shed, and check the people's baggages, and put them truck to the baggage car.

KB : And then from the baggage car to the delivered baggage car.

SM : Yeah.

KB : Then the people would get off the train and collect their baggages, the same as in a airplane.

SM : Yeah.

JB : And what was the usual job of an employee at the station ?

SM : My dad, he worked and he had an operator working with him. They done, giving people tickets if they want, where do you wanna go, and they done telegraph key. People would bring that orders down to station to telegraph Toronto.

KB : Tu sais, le Morse code ?

SM : My dad and the operator did that.

JB : And what was the importance of the station in the community ?

SM : It served everybody in Noranda.

KB : So, it was an important piece of the Rouyn-Noranda puzzle, Noranda mines and the train. Both CN and ON.

SM : The CNR station, they had trains direct to Montreal, and also one up to Taschereau, meet the main line as the Transcontinental, as the CNR line, to Taschereau. It used to be, not now.

JB : Are there some events or characters who passed by, who marked the history of the station ?

KB : Like all the managers in Noranda mines. They would all commit by the train, and leave by the train.

JB : Ok, les gros boss de la Noranda.

(...)

JB : What are the circumstances related to the loss of the railroad service in Noranda ?

SM : Well, there were no passengers train now, the after they drive. (...) The CNR have no more. The station was stricly used for straight business.

KB : The disappearance of the ONR station had an impact on the quality of life.

SM : The Toronto train left on at 6 o'clock, at night. I came up to check the baggages on.

KB : In 1968, I took the train from Rouyn-Noranda to Toronto. I was 18 year old. Il n'y avait pas beaucoup de monde, pis c'était pas jeune, et c'était pas confortable. Toi t'a dit 1971 que ça avait arrêté ? 1979. Mais en 1968, on était pas bien déjà. C'était la seule façon, il n'y en avait pas beaucoup, on prenait le train.

SM : I've done different jobs in the freight shed, looked for damage to make some report ( ?), another fellow, he looked after the yard, checking all the cards in the yard, making up the train get ready to go, and (...) make (free ?) accounts every week. I remember making some 250 (free ?) accounts for one week.

(...)

JB : Do you know some people who worked there that are still living here in Rouyn-Noranda ? (...)

SM : There's Bill, my friend Bill Vancort. He still lives in Évain.

KB : 768-2403.

SM : He was a character, he worked in the yard all the time, taking all the number of the cars and making up the trains. And they figure out how many tons it has, how much power the need to pull the train out, sometimes it's big big freights, coming (...), 200 coal cars. And they pushed the cars straight up to Noranda mines and later on they stopped using coal, they built an oxygen plant. That's practical when this is out.

KB : En 1955, je m'en rappelle, ils charriaient encore du lait dans la ruelle avec des chevaux et ils passaient le charbon aussi. Johnny Vancort, c'était l'homme qui passait ça, pis si t'avais besoin de sacs de charbon, il amenait ça.

JB : And last question, do you remember your exact address when you were living on Portelance street, when you were young ?

SM : 180, 4th avenue. They tore down the house's direct parking there. They took the house, where my father and my mother had, they took it over to Granada.

(...)

JB : So, it's time now to show you some photographs.

(34 :37)

Suivent des commentaires comparatifs relativement au design externe et interne du bâtiment, les références des photographies sont indiquées dans le dialogue. L'enregistrement termine à 1 :00 :13.

**TRANSCRIPTION DE L'ENTREVUE AVEC M. GORDON MALLIN**

Par Jonathan Barrette, 21 déc. 2009

JB : M. Mallin, est-ce que vous êtes originaire de Rouyn-Noranda ?

GM : Oui, oui.

JB : À quel moment que vous êtes entré au service de l'ONR ?

GM : Mon père a travaillé 40 ans pour eux autres comme sur le chemin de fer, comme contremaître. L'entretien, le rail ? c'est ça.

JB : Puis vous, vous êtes entré vers quel âge ?

GM : Ouf ! Pour être honnête, j'ai commencé avec un chemin de fer, c'est CPR d'ici. J'ai travaillé pour eux autres comme chauffeur de camions les fins de semaines, j'étais 12 ans seulement, pas de permis pour conduire, mais c'est ça, je faisais le samedi et le dimanche pour eux autres. Pis officiellement, j'ai commencé pour l'ONR en 1964.

JB : Vous aviez quel âge, ça veut dire, en 1964 ?

GM : Assez âgé, j'avais quoi, 22 ans.

JB : Pis quand vous êtes entré à 22 ans, c'était quoi votre job là-bas ?

GM : J'ai travaillé avec les colis comme dans l'express, c'est ça.

JB : Pis votre salaire, ça pouvait ressembler à quoi, vous souvenez-vous ?

GM : Non. Bas !

JB : On va commencer par le bâtiment comme tel, la gare, savez-vous quand est-ce quelle est entrée en opération comme telle ?

GM : 1927, je pense, 1926 ou 1927.

JB : Savez-vous qui l'a construite, l'architecte, l'ingénieur ?

GM : Je pense que c'est Hill, Clark & Francis. Je pense que c'est eux autres.

JB : Est-ce qu'on peut dire, parce que vous me parliez du CPR tout à l'heure, que les gens de Rouyn avaient leur gare et ceux de Noranda avaient la leur ?

GM : Pas, non. Ils ont fait ça jusqu'à Noranda à cause pour la mine, pour suivre les plus gros clients, c'était la mine. C'est pour ça c'est rendu jusque là, à cause de la mine.

JB : Pis comment l'intérieur de la gare était fait ?

GM : C'est avec du bois verni, c'est du chêne partout, partout, partout.

JB : Pis les pièces, admettons qu'on entrait dans la gare à gauche, qu'est ce qu'il y avait, à droite c'était quoi qu'il y avait ?

GM : À gauche, en face, il y avait des salles d'attente, pour les personnes âgées, il y avait les chambres de bains pour les femmes, chambres de bains pour les hommes. Quand tu rentrais là, pouf, t'es là.

JB : Pis le 2<sup>e</sup> étage ?

GM : 2<sup>e</sup> étage, c'était un commis qui restait là en haut, il restait là. Parce que avant ça, je pense, je suis pas sûr, il y avait des bureaux pour le téléphone, je pense, je suis pas sûr.

JB : Pis pour aller en haut, est-ce que c'était par l'extérieur ou l'intérieur ?

GM : Par l'extérieur, seulement.

JB : Pis savez-vous si ça toujours été là, ce 2<sup>e</sup> étage là ?

GM : Oui.

JB : Vous me parliez que vous travailliez sur les colis, comment est-ce que ça se faisait ?

GM : Appelle ça des boîtes, dans ce temps-là, y avait pas des camions comme on est aujourd'hui. Pis, dans ce temps-là, tous les produits rentraient par le chemin de fer. Ils rentrent des wagons pleins de stocks, pleins de boîtes, toutes sortes. Tous les magasins à Rouyn-Noranda, pis autour.

JB : Où est-ce que la marchandise était débarquée à la gare, à quelle porte ? Ou est-ce que c'était à la freight shed ?

GM : À la freight shed, oui, comme on voit dans...

JB : Comme on le voit dans la revue Le Babillard du, à la toute fin. C'est le vol.4, no.2, 2007.

JB : Vous avez parlé d'un système de télégraphe. Est-ce que ça a duré longtemps au 2<sup>e</sup> étage ?

GM : Je sais pas.

JB : Quelle importance avait selon vous, le train, la gare dans la vie de la communauté ?

GM : Avec le train, avec le chemin de fer, c'est tout le produit rentrait ici pour la mine, pour tout le monde. C'était crucial ici qu'il y ait un chemin de fer.

JB : Vous disiez, en tant qu'employé, est-ce que vous habitiez près de la gare de Noranda ? Est-ce que vous aviez une maison qui était fournie par la compagnie ONR ?

GM : Notre famille ?

JB : Oui.

GM : Mon père, lui il était contremaître, il avait une maison juste sur la rue Taschereau, la dernière maison.

JB : Ok, près de la gare de Rouyn, c'est ça, de l'ONR.

GM : Près. On était, tu vois la bâtisse, la maison, c'était juste ici

JB : Donc, on voit, c'est au verso de la revue (Le Babillard), à gauche, en arrière de la gare de Rouyn, où on voit des wagons à gauche.

JB : Est-ce que vous vous souvenez avec le temps, que ce soit avant vous, ou du moment que vous soyez là-bas, des rénovations, des modifications à la bâtisse ?

GM : Au commencement, un petit peu, pas beaucoup, jusque le temps que, je pense l'année 1990 ou 1989, ils ont fait des bureaux exprès pour moi, j'étais directeur pour le marketing et ventes pour la compagnie globale.

JB : Pis les salles d'attente, par exemple, qui existaient pour les passagers, est-ce que ça avait changé avant ?

GM : C'était rendu comme des bureaux. Pis ils ont pris pour finir la finition, les cadres, pis tout ça, les portes, le même bois, le chêne, ils ont pris le chêne original.

JB : Original, ah oui ?

GM : Original.

JB : Donc, ils ont pris des morceaux, qu'il y avait par exemple dans la salle d'attente pis ils les ont mis ailleurs, c'est ça ?

GM : Non, ils ont choisi des arbres ici, ici à Rouyn-Noranda, pis essayer de matcher ça là.

JB : Ok, pour ce que ce soit le plus près possible de ce que c'était.

GM : Très très proche, très proche.

JB : On parlait bon que ça avait une certaine, le train, dans la vie de la communauté, est-ce que vous vous souvenez combien il pouvait y avoir de passagers, à peu près, par jour, qui passaient par là ?

GM : Je ne sais pas, non.

JB : Selon vous, c'était quoi la job courante pour d'employé de la gare, là-bas, dans le temps ?

GM : Leur job, c'était comme des commis, recevoir des personnes âgées, faire des billets pour les autres, pis dans l'express, pis c'est ça, le monde qui rentrent pour ramasser leurs boîtes, pareil comme dans un bureau de poste présentement.

JB : Est-ce que vous vous souvenez d'un événement ou des personnages marquants qui sont arrivés ou qui sont passés par là ?

GM : Je peux pas dire, la chose que je me rappelle le plus, c'est le dernier voyage pour le train « steam engine », on appelle ça, à vapeur, je pense dans l'année 1952 ou 1956. J'en ai le chapeau encore, j'ai essayé de le trouver, mais je l'ai pas trouvé. « Last run of the steam engine », ils appellent, c'est dans les années 1950.

JB : Sinon, vous souvenez-vous d'un événement drôle, quelque chose de drôle qui soit pendant que vous étiez là-bas ?

GM : Non, la seule chose que je raconte, souvent, souvent les personnes âgées, quand sont déchargées, le débarquement là, étaient très très heureux, parce qu'ils ont pris des coups sur la tête je pense (à cause des cahots) ! C'est ça j'ai remarqué, aussi. Ils étaient pas trop solides sur leurs pieds !

JB : Est-ce qu'il y avait d'autres gares qui étaient assez semblables à celle de Noranda, que vous connaissez ailleurs en Ontario ?

GM : Oui, presque toutes les gares elles avaient une ressemblance.

JB : Celle de Rouyn, est-ce qu'elle ressemblait beaucoup à celle de Noranda ?

GM : Hum, oui.

JB : Est-ce qu'on peut supposer dans ce cas-là que c'était le même concepteur ?

GM : Oui, oui. ONR y avait une base là, c'était presque toute, comme Cochrane, c'était toute la même chose. À New Liskeard, à Cobalt, ça se ressemble toute la même chose.

JB : Quelles sont les circonstances qui ont fait en sorte que le service a arrêté, à Rouyn, le service de passagers ?

GM : Dans ce temps-là, l'autobus commençait à être plus forte pis des avions, pis toute ça. Tout à coup, il y avait de clients pour le trains, pis toute, pis ça coûte cher pour faire marcher un train avec les hommes qui rentrent ici, je pense économique.

JB : Comment est-ce que vous voyez l'avenir qui reste du bâtiment ?

GM : C'est juste une place historique, tu peux placer ça comme ça, historical site, je pense. Sais pas, c'est ça.

JB : Est-ce que vous connaissez d'autres personnes qui sont en vie ou en ville qui ont travaillé là-bas ?

GM : Bill Vancourt, lui il connaît beaucoup de choses.

JB : Je l'ai rejoint, mais il était pas intéressé à parler.

GM : Lui, c'est, en tout cas, c'est un autre genre. Mais il connaît toute, toute, toute, c'est pareil comme un enregistreuse, il sait toute, toute, toute de l'ONR.

JB : Oui, j'avais eu son numéro par M. Marshall, il est à Évain.

GM : Mais je peux demander peut-être, je sais pas. Il va souvent au Tim Horton chaque matin, Tim Horton, il va toujours avec une chemise bleu foncé, comme les workshirts.

JB : Près de l'hôpital ?

GM : Oui. Chaque matin, il est là.

(11 :47)

Le reste de l'entrevue est constitué de commentaires comparatifs relativement au design externe et interne du bâtiment, les références des plans et des photographies sont indiquées dans le dialogue. L'enregistrement termine à 39 :17.