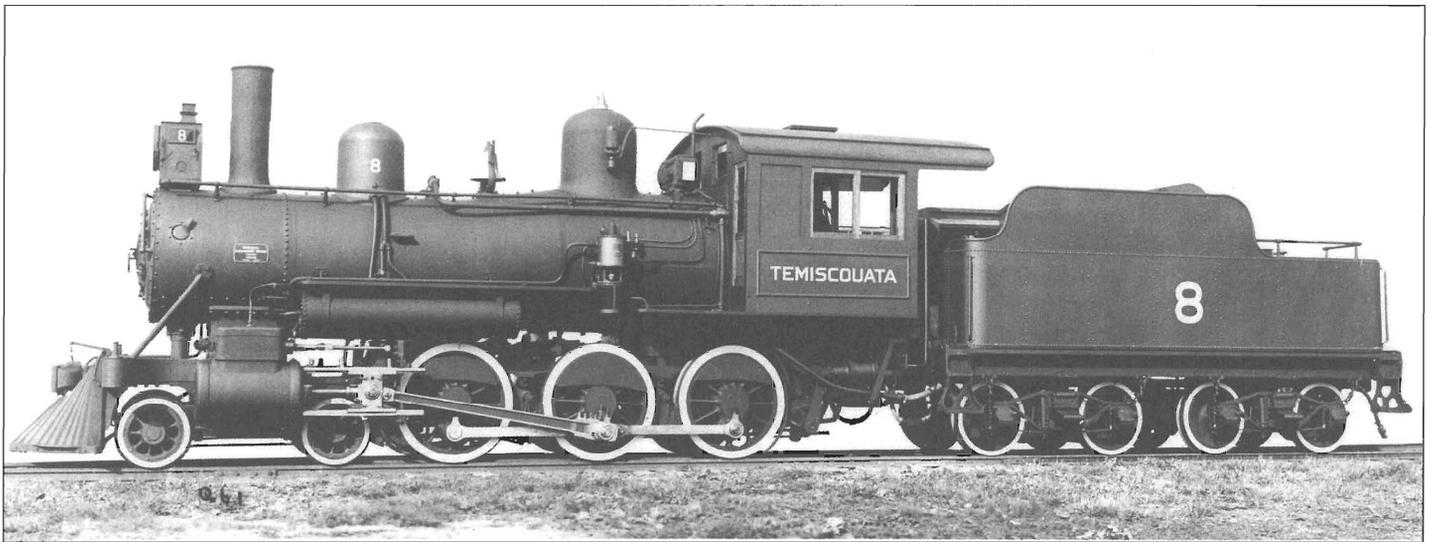


# Les chemins de fer de la région du Témiscouata : de la colonisation à la patrimonialisation

*Isabelle MALENFANT<sup>1</sup>*



Locomotive 8 du Témiscouata Railway, non datée.

(Source : Collection de photographies du Centre de documentation et d'études madawaskayennes relié à l'Université de Moncton Campus d'Edmundston : [www.umce.ca/biblio/cdem/photos/Train.htm](http://www.umce.ca/biblio/cdem/photos/Train.htm))

Le 29 mars 1867, l'Acte de l'Amérique du Nord britannique signe simultanément la naissance de la Confédération canadienne et le projet de relier ses provinces par chemin de fer, incitant ainsi différentes régions à s'y associer. Cependant, des démarches à cet effet avaient été amorcées dès les années 1850, avec la construction du Grand Tronc reliant la ville ontarienne de Sarnia à Fraserville (aujourd'hui Rivière-du-Loup), municipalité agricole du Bas-Saint-Laurent. Ces efforts se poursuivront dans les années 1860 et 1870, alors que des tronçons de voie ferrée seront ajoutés pour relier les provinces maritimes au centre du Canada. Le train constituait à cette époque un moyen de communication régulier,

particulièrement constant en hiver, et permettait l'intégration des productions régionales aux marchés canadiens et états-unis, d'où les requêtes des provinces maritimes pour favoriser la mise en place des lignes ferroviaires qui allaient parsemer l'Est du Québec : l'Intercolonial (1876), le Saint Lawrence and Temiscouata Railway (1889), le Canada and Gulf Terminal Railway (1910), le chemin de fer de la Baie des Chaleurs (1911) et le Transcontinental Railway (1914). Les voyageurs délaissèrent alors la route régionale témiscouataine, construite en 1861, pour emprunter l'Intercolonial, qui traversait la vallée de la Matapédia. Le Témiscouata, région de passage depuis l'occupation amérindienne, était de moins en

moins fréquenté; la mise en place d'un chemin de fer allait permettre d'y maintenir le peuplement de même que les activités forestières. L'implantation du Saint Lawrence and Temiscouata Railway et du Transcontinental Railway contribua ainsi à deux grandes vagues de colonisation et de développement. Une présentation de ces réseaux ferroviaires permettra de retracer leur histoire, leur apport au développement de la région et leur patrimonialisation<sup>2</sup>.

## **Le Saint Lawrence and Temiscouata Railway**

L'implantation de voies ferroviaires était souhaitée par les gouvernements néo-brunswickois et néo-écossais afin de relier les points

d'arrêt du Grand Tronc et de la New Brunswick Railway Company, situés respectivement à Fraserville et à Edmundston. En 1870, la Quebec and New Brunswick Railway Company se dotait d'une charte afin d'entreprendre la construction d'une ligne de chemin de fer dans la région, mais la compagnie ne réalisa jamais son projet. Quinze ans plus tard, la Saint Lawrence and Temiscouata Railway était légalement fondée, avec pour objectif la liaison ferroviaire des deux villes. La compagnie, fondée en 1883 avait alors pour actionnaires plusieurs hommes d'affaires bas-laurentiens, canadiens et britanniques : le surintendant de l'Intercolonial Division de Québec; Alexander Roderick MacDonald; les médecins de Fraserville Damase Rossignol et Paul-Étienne Grandbois (également parlementaire canadien); le député québécois Georges-Honoré Deschênes de Saint-Épiphanie; de L'Isle-Verte, le marchand Adolphe Hamel et le journaliste Israël Tarte; enfin, d'Ottawa, John James MacDonald. Les différents paliers de gouvernements concernés par la construction du chemin de fer appuyèrent financièrement le projet, dont les gouvernements anglais et néo-brunswickois, de même que la ville de Fraserville. Plusieurs compagnies travaillant à l'implantation de chemins de fer secondaires eurent de ce fait accès à des subventions et à des garanties d'emprunts de l'État, qui s'engageait de cette manière à favoriser le désenclavement et la colonisation de nouvelles régions<sup>3</sup>.

Le gouvernement du Canada entérina également le futur tracé présenté par la Saint Lawrence and Temiscouata Railway le 30 septembre 1886, alors que les travaux de défrichage avaient commencé au printemps de l'année précédente. Le tracé du chemin de fer devait longer la route construite en 1861 dans la vallée de Témiscouata. Les travaux d'aménagement de la voie ferrée s'amorcèrent donc le 1<sup>er</sup> octobre 1889

avec, pour échéance, le 1<sup>er</sup> août de l'année suivante. La construction fut donnée à quatre sous-contractants (dont MacDonald, Riordon, Baswell et James) dirigés par J.B. Chamberland et favorisant la venue de plusieurs travailleurs italiens dans la région. Finalement, les 180 kilomètres de chemin de fer furent mis en place et l'autorisation fédérale d'exploitation fut délivrée le 22 novembre 1888<sup>4</sup>.

Une série de gares furent construites à Saint-Honoré, Vauban (village dont le territoire est aujourd'hui intégré à la municipalité de Saint-Louis-du Ha! Ha!), Saint-Louis-du-Ha! Ha!, Cabano, Cloutier, Notre-Dame-du-Lac et deux à Sainte-Rose-du-Dégelé (aujourd'hui Dégelis, l'une sur la 6<sup>e</sup> Rue, l'autre à la ferme Hickson). Le rez-de-chaussée de la plupart des stations comprenait deux salles d'attente – l'un pour les hommes et l'autre pour les femmes –, ainsi qu'un bureau pour le chef de gare, l'étage supérieur lui servant de résidence. Le service de télégraphie y était fréquemment offert<sup>5</sup>.

La date d'entrée en fonction du Temiscouata Railway se situe au début de l'hiver – le 6 novembre 1888 ou le 1<sup>er</sup> janvier 1889, selon les sources consultées<sup>6</sup>. Quoi qu'il en soit, plusieurs accidents et déraillements occasionnèrent la fermeture de la ligne de chemin de fer cet hiver-là, jusqu'à la reprise des activités en mars suivant. Outre le transport de passagers et de matériaux pour l'industrie, cette ligne assura l'acheminement de la poste par train dans la région à partir de juillet 1891, ainsi que le développement économique de Fraserville dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Non seulement y retrouvait-on davantage de travailleurs en transport que dans les autres villes du Bas-Saint-Laurent, mais encore plusieurs scieries furent installées à proximité du tracé et de nombreux emplois reliés au secteur ferroviaire furent créés. Le moyen de transport marquait de plus en plus la vie en région :

*Très utilisé au début du [XX<sup>e</sup>] siècle pour le transport de voyageurs, le chemin de fer avait aussi son importance pour le transport de denrées alimentaires, de produits nécessaires à l'agriculture et à l'élevage du bétail. De plus, plusieurs compagnies forestières, installées le long de son parcours, utilisaient ce moyen de transport afin d'acheminer à l'extérieur de la région leurs produits<sup>7</sup>.*

Malgré l'utilisation courante du train et les importants revenus des dix premières années d'exploitation de la Saint Lawrence and Temiscouata Railway, la lourde dette contractée par la compagnie (112 906 \$ par an) occasionna, en décembre 1900, certains changements au sein de sa direction. Frank Grundy devint ainsi président de la compagnie, qui comptait désormais plusieurs administrateurs d'Angleterre. La décision fut prise d'émettre des obligations hypothécaires remboursables cinquante ans plus tard. Entre 1909 et 1929, la compagnie connut la prospérité, malgré l'incendie qui fit rage entre Saint-Modeste et Saint-Honoré en 1923 et qui lui valut certaines complications : la destruction de deux ponts et de plusieurs kilomètres de dormants et la fermeture de la ligne pendant plus d'un mois. Les passagers utilisaient en bonne part les services de la Temiscouata Railway, si bien qu'en 1924, elle possédait cinq locomotives de Portland Locomotive Works, quatre-vingts wagons destinés aux marchandises, dix aux passagers et onze autres (charrues, fourgons de queue, chasse-neige, etc.). Au recensement de 1931, la compagnie employait directement vingt-neuf Témiscouatins, particulièrement dans les centres de Cabano et de Sainte-Rose-de-Dégelé<sup>8</sup>.

Dans les années qui suivirent, les gens se déplacèrent de moins en moins par train, cette situation

n'étant pas étrangère à l'arrivée du transport automobile. La crise économique des années 1930 ainsi que la concurrence d'autres tracés ferroviaires allaient marquer sérieusement le déclin de la Temiscouata Railway. En outre, la production forestière ralentit, le transport de marchandises déclina et devint plus coûteux. La quantité de produits transportés diminua considérablement, ce qui occasionna des déficits consécutifs entre 1931 et 1939. La concurrence d'autres tracés ferroviaires était également présente. La Saint Lawrence and Temiscouata Railway décréta finalement l'abandon du transport de voyageurs et de postes en mars 1949. La compagnie se voyant incapable de rembourser ses obligations hypothécaires échues au 1<sup>er</sup> juillet 1950, le conseil d'administration vota en octobre 1949 la vente de la compagnie au gouvernement canadien. Le contrat sanctionnant l'achat et l'ajout de ce tronçon de chemin de fer comme composante du Canadien National (CN) fut adopté le 10 décembre 1949. L'acquisition officielle entra quant à elle en vigueur le 16 novembre 1950. Le service quotidien, à l'exception du dimanche, continua à être offert aux passagers jusqu'en 1955. Le transport des marchandises, particulièrement du bois, demeura en fonction pour une vingtaine d'années encore. Cependant, la concurrence importante menée par le transport de réseau routier obligea le CN à offrir un service et une voie ferroviaire de moins bonne qualité par la suite; les gares de Vauban et de Saint-Louis-du-Ha! Ha! furent démolies en 1961 par le Canadien National. Inoccupée à partir de 1973, la gare de Saint-Honoré subit le même sort en 1986, malgré les demandes répétées de la municipalité pour la conserver. Celle de Cabano cessa quant à elle d'être utilisée en 1977. Les circonstances entourant la destruction des gares de Notre-Dame-du-Lac, de Cloutier et de la ferme Hickson restent nébuleuses<sup>9</sup>.

En mai 1979, le Canadien National s'adresse à la Commission canadienne des Transports pour demander la cessation de ses activités entre Rivière-du-Loup (anciennement Fraserville) et Edmundston. Malgré des audiences tenues à Notre-Dame-du-Lac pour maintenir le service de transport ferroviaire, la Commission en accepta tout de même l'arrêt entre Rivière-du-Loup et Cabano, exigeant en retour la consolidation du service de Cabano à Edmundston avant de réévaluer la situation en octobre 1984. Le jugement de la Commission canadienne des Transports fut remis en avril 1986, et le CN dû assurer le transport ferroviaire jusqu'en 1988. L'intérêt des communautés de la région, miné par les efforts soutenus, mais infructueux des deux dernières décennies, et les différentes décisions concernant son maintien, vinrent à bout de ce service. Le 20 mars 1989, le CN annonça la fermeture imminente de la voie ferrée entre Cabano et Edmundston<sup>10</sup>.

Dans la première moitié des années 1990, la Société d'aménagement de la rivière Madawaska et du lac Témiscouata inaugurerait une piste cyclable, le Petit-Témis, empruntant l'ancien tracé désaffecté de la voie ferrée du Temiscouata Railway et reliant toujours Rivière-du-Loup à Edmundston<sup>11</sup>. Le 2 janvier 1995, grâce aux efforts soutenus de la Société d'histoire et d'archéologie du Témiscouata, la gare de Cabano fut reconnue monument historique par l'administration municipale. Deux ans plus tard, elle était transformée pour accueillir une auberge et un bureau d'information touristique, tout en conservant une bonne partie de ses caractéristiques d'origine : toit à croupes, revêtement de clins, auvents, impostes des portes et ornementations diverses<sup>12</sup>. La gare de la 6<sup>e</sup> Rue à Dégelis, comportant plusieurs éléments du style néo-Reine Anne, a également été restaurée. Elle a été baptisée Gare de l'Héritage et elle

sert notamment de salle d'exposition et de bureau d'information touristique en saison estivale<sup>13</sup>.

### **Le Transcontinental Railway**

Dans la foulée des efforts entrepris pour favoriser la construction de voies ferrées, la compagnie Transcontinental Railway souhaite relier Québec et les provinces maritimes. Afin de mieux situer historiquement ce projet, il convient de rappeler que sept cantons étaient ouverts à la colonisation depuis les années 1860 : Botsford, Escourt, Packington, Pohénégamook, Robinson, Parke et Chabot, les trois derniers ayant vu leur population augmenter suite à l'implantation de cette ligne de chemin de fer. Un décret en autorisant la construction fut signé le 24 octobre 1903; comme ce fut le cas lors de la construction de la Saint Lawrence and Temiscouata Railway, l'État participa au financement de ce projet. Le tracé fut quant à lui accepté en 1908 et les travaux, réalisés par plusieurs sous-traitants dont les compagnies M.P. & J.T. Davis dans le Kamouraska et Cavicchi & Pagano au Témiscouata, débutèrent en juin 1908. Cette dernière entreprise amena dans ses chantiers environ 300 travailleurs italiens et polonais. Une industrie particulière se développa également pendant quelques temps à Saint-Marc-du-Lac-Long : une mine d'ardoise y fut opérée par des Européens, possiblement les employés de la Transcontinental Railway, dont la plupart repartirent une fois le réseau achevé. Des Néo-Brunswickois vinrent également s'installer dans la région parce qu'ils y avaient trouvé du travail. La population progressait rapidement grâce à des industries et commerces qui s'installèrent à proximité du chemin de fer<sup>14</sup>.

Des dignitaires furent les premiers invités à emprunter un tronçon achevé du Transcontinental, le 14 juillet 1911. Il s'agissait d'A. Stein avocat; L.A. Dupuis; Pius Michaud avocat du Nouveau-Brunswick;

Napoléon Dion et Ernest Lapointe, respectivement députés provincial et fédéral du Témiscouata. Ils quittèrent la gare de Saint-Hilaire au Nouveau-Brunswick pour arriver à celle de Saint-Éleuthère quatre heures trente plus tard. Les gares suivantes furent ultérieurement érigées : Picard (maintenant à Saint-Athanase); Pelletier Station; Escourt (qui possédait un élévateur à charbon et une locomotive supplémentaire pour appuyer le train principal afin de gravir une colline près de Pelletier Station); Saint-Éleuthère; Aubut et Sully (actuellement localisées à Pohénégamook); Glendyne; Les Étroits et Courchesne (aujourd'hui à Saint-Marc-du-Lac-Long). La gare de Tarte, construite en 1913, fut agrandie en 1914, puis déménagée au centre du village de Rivière-Bleue l'année suivante<sup>15</sup>. Le premier train de passagers officiel fit le trajet du Transcontinental Railway le 4 janvier 1914. Dans les années qui suivirent, des familles s'installèrent à proximité de ces stations, des emplois et des services se créant peu à peu grâce au passage du train. Néanmoins, la fin des années 1910 fut particulièrement difficile pour la compagnie. À l'instar du Saint Lawrence and Temiscouata Railway, le Transcontinental Railway accumulait également les déficits – déficits que le gouvernement canadien entreprit d'effacer par une fusion avec le Canadien National. Les Marcois et Marcoises rappellent également le déraillement d'un train dans le secteur de Les Étroits, où environ dix soldats de retour de la Première Guerre mondiale perdirent la vie. La présence du chemin de fer Transcontinental alimenta ensuite une certaine concurrence avec le Témiscouata Railway dans le secteur du transport de marchandises vers les Maritimes. Peu à peu, on préféra le Transcontinental dont la rentabilité semblait dès lors assurée, pour ses moindres dénivellations, sa plus grande fiabilité, ses installations plus récentes et ses transits moins coûteux.

*À une certaine époque, il y eut beaucoup de va-et-vient à la gare, puisque le chemin de fer était la façon commode et rapide pour monter en ville; les commerces de la région allaient y cueillir les marchandises expédiées à partir des grands centres et même les cultivateurs profitèrent [...] d'un enclos servant d'embarcadère pour les animaux envoyés vers les grands marchés à l'extérieur<sup>16</sup>.*

Selon le recensement de 1931, le Transcontinental Railway comptait au Témiscouata vingt-sept employés travaillant particulièrement à Saint-Éleuthère, Rivière-Bleue et Escourt. A.-J. Morin, installé aux Étroits, possédait trois fours à charbon et vendait alors sa production à la compagnie de chemin de fer. Les locomotives à vapeur furent employées jusqu'en 1952, date à laquelle une locomotive diesel fut mise en fonction<sup>17</sup>.

Le chemin de fer s'avéra particulièrement utile pendant la Seconde Guerre mondiale, mais le déclin de ce moyen de transport commençait, ici aussi, à se faire sentir. La gare de Glendyne fut-elle fermée relativement tôt, en octobre 1948, puis fut démolie en 1959. Au cours des années 1950 et 1960, l'utilisation du train pour les transports divers déclina au profit du transport routier et la diminution des voyageurs provoqua, à retardement, la fermeture de ce service. En outre, les habitants du Transcontinental relatent deux autres déraillements, le premier à Saint-Éleuthère en 1949, le second à Escourt en février 1952. Plusieurs gares furent démolies quelques années plus tard, comme ce fut le cas à Les Étroits et à Saint-Éleuthère, malgré les pressions exercées par cette dernière municipalité. De même, bien que le Canadien National ait pris la décision de relier la gare de Pelletier Station à celle de Saint-André-de-Kamouraska dans les

années 1970, le service de transport de passagers fut peu à peu abandonné. La station Picard fut fermée en 1977 et la dernière famille des environs quitta l'endroit. Cette gare fut démolie la même année : « Après avoir joué un rôle aussi important dans nos vies quotidiennes, le train n'en fait plus partie. Sa vocation est maintenant le transport de gros volumes de marchandises sur de grandes distances. Il passe toujours à nos portes mais ne s'arrête plus<sup>18</sup>. » Depuis, seuls une croix de chemin et l'odonyme Picard, donné depuis 1987 à la route qui traverse ce lieu, indiquent qu'il a déjà été habité. La gare de Rivière-Bleue ferma également ses portes en octobre 1979, mais elle fut par contre achetée par la municipalité deux ans plus tard, suite aux représentations faites auprès du CN et de la Commission canadienne des Transports par les autorités municipales et le Club d'artisanat Riverain mené par Bibiane Landry. Les circonstances entourant la disparition des autres gares du Transcontinental Railway demeurent peu connues à ce jour<sup>19</sup>.

En 1983, le ministère des Affaires culturelles du Québec octroyait certaines sommes à la municipalité de Rivière-Bleue afin de lui permettre de réparer et d'aménager la gare pour le Club d'artisanat Riverain et le Musée du Pionnier, en activité jusqu'en 2004. En 2005, en raison des besoins et de l'état alarmant de la gare, La Corporation du patrimoine de Rivière-Bleue fut fondée afin de restaurer le bâtiment, reconnu monument historique en mars 2007 par la municipalité et de le réaménager en complexe culturel. Le 20 septembre 2010, la gare est inaugurée et le complexe, présenté au public. Cette nouvelle vocation donnée au bâtiment permet de mettre en valeur ses traits architecturaux distinctifs : plan en « L », toit à croupe, avant-toits et lucarnes, portes à imposte, revêtement de clins et diverses autres ornementsations. L'architecture de la gare s'apparente



Gare restaurée de Rivière-Bleue - Transcontinental Railway  
(Droits de la photo : Corporation du patrimoine de Rivière-Bleue)

à celle d'autres petites gares construites par le Transcontinental Railway dans l'est du Canada à cette époque. Toujours en service, le train qui emprunte la voie ferrée du Transcontinental ne s'arrête plus dans les villages où il faisait halte autrefois. Néanmoins, la station de Rivière-Bleue y rappelle ce moyen de transport tant utilisé dans les premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle. Quoiqu'il s'agisse de la plus récente des restaurations du patrimoine ferroviaire témiscouatain, c'est possi-

blement l'une de celles qui a pris le plus d'ampleur grâce à l'implication de la population en faveur de ce lieu de mémoire. Afin de souligner ses efforts, la Corporation du patrimoine de Rivière-Bleue a d'ailleurs été décorée en 2010 du Prix du patrimoine du Bas-Saint-Laurent (catégorie « Sauvegarde, restauration et conservation »)<sup>20</sup>.

Plusieurs autres bâtiments, ponts et tracés patrimoniaux témoignent de la présence du Saint

Lawrence and Temiscouata Railway et du Transcontinental Railway et conservent à ce titre un aspect essentiel de leur raison d'être première : le transport ou le voyage. Ce sont encore aujourd'hui des lieux où les gens se déplacent, des lieux où les gens se rencontrent. Il ne reste qu'à découvrir ceux qui demeurent toujours méconnus...<sup>21</sup>

## Notes

- 1 Isabelle Malenfant poursuit des études à la maîtrise en Développement régional à l'Université du Québec à Rimouski.
- 2 Jean-Charles Fortin et Antonio Lechasseur, *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, Sainte-Foy, Éditions de l'IQRC (Coll. « Les régions du Québec » t. 5), 1993, p. 256 et 297-302. Pierrette O'Leary et François Pelletier, « Une région, un chemin de fer : deux réalités, un seul nom : Témiscouata », *Le Témiscouata*, 3, 1 (mai 1982), p. 27. Jean-Louis Ouellet, *Cabano. 100 ans d'histoire*, s.l., s.n., s.d.), p. 23. Société d'histoire et d'archéologie du Témiscouata (SHAT), *Témiscouata. Synthèse historique*, Trois-Pistoles, Communications Faucon, 2001, p. 49 et 117.
- 3 André Beaulieu et al., *Un portage : le détour Notre-Dame-du-Lac*, Montmagny, Éditions Marquis, 1969, p. 122. Marguerite Lavoie, *Saint-Louis-du-Ha! Ha! se souvient. 1873-1998. Mon clocher m'a raconté*, Rimouski, ImprImArt Bas-Saint-Laurent, 1997, p. 63. J.-C. Fortin et A. Lechasseur, *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, op. cit., p. 300-302. A.-Cléophas Morin, *Histoire de Saint-Honoré. Comté de Témiscouata. 1873-1973*, s.l., s.n., 1973, p. 129. P. O'Leary et F. Pelletier, « Une région, un chemin de fer », art. cit., p. 27. SHAT, *Témiscouata*, op. cit., p. 117-118.
- 4 A.-C. Morin, *Histoire de Saint-Honoré*, op. cit., p. 129. P. O'Leary et F. Pelletier, « Une région, un chemin de fer », art. cit., p. 27-29. J.-L. Ouellet, *Cabano*, op. cit., p. 23. SHAT, *Témiscouata*, op. cit., p. 117-118.
- 5 Claudine Boucher, *Découvrez Cabano... par ses souvenirs. Guide du circuit historique de Cabano*, Cabano, Imprimerie Passion Impression, s.d., p. 6. M. Lavoie, *Saint-Louis-du-Ha! Ha! se souvient*, op. cit., p. 160. Fondation du Centenaire de Ville Dégelis, *Du Dégelé à Dégelis. 1885-1985*, Rimouski, Presses de l'Est du Québec, 1984, p. 177. Municipalité de Saint-Honoré-de-Témiscouata, *Saint-Honoré-de-Témiscouata. 150<sup>e</sup> de la première messe. 1853-2003. Au fil de nos souvenirs*, Saint-Éloi, Imprimerie Publicom, 2003, p. 125. SHAT, *Témiscouata*, op. cit., p. 71, 85 et 118.
- 6 SHAT, *Témiscouata*, op. cit., p. 118 mentionne le 6 novembre 1888 et J.-L. Ouellet, *Cabano*, op. cit., p. 23, le 1<sup>er</sup> janvier 1889.
- 7 SHAT, *Témiscouata*, op. cit., p. 339.
- 8 Jean-Pierre Boucher, *Cabano. 75 ans d'histoire*, Saint-Louis-du-Ha! Ha!, Imprimerie Julien Morin, 1982, p. 19. A.-C. Morin, *Histoire de Saint-Honoré*, op. cit., p. 113. P. O'Leary et F. Pelletier, « Une région, un chemin de fer », art. cit., p. 29. J.-L. Ouellet, *Cabano*, op. cit., p. 23. J.-C. Fortin et A. Lechasseur, *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, op. cit., p. 264-265. SHAT, *Témiscouata*, op. cit., p. 65, 73, 82, 93, 95, 106 et 118-120.
- 9 C. Boucher, *Découvrez Cabano*, op. cit., p. 6. A. Beaulieu et al, *Un portage*, op. cit., p. 123-124. J.-P. Boucher, *Cabano*, op. cit., p. 19. M. Lavoie, *Saint-Louis-du-Ha! Ha! se souvient*, p. 160. Fondation du Centenaire de Ville Dégelis, *Du Dégelé à Dégelis*, op. cit., p. 178. Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine (MCCCF), « Gare de Cabano », *Répertoire du patrimoine culturel du Québec*, <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/RPCQ/detailBien.do?methode=consulter&bienId=93105> (document consulté le 20 février 2011). Municipalité de Saint-Honoré-de-Témiscouata, *Saint-Honoré-de-Témiscouata*, op. cit., p. 130-132. P. O'Leary et F. Pelletier, « Une région, un chemin de fer », art. cit., p. 29-30. J.-L. Ouellet, *Cabano*, op. cit., p. 23. SHAT, *Témiscouata*, op. cit., p. 120-122 et 339.
- 10 J.-P. Boucher, *Cabano*, op. cit., p. 20. Fondation du Centenaire de Ville Dégelis, *Du Dégelé à Dégelis*, op. cit., p. 178. SHAT, *Témiscouata*, op. cit., p. 340.
- 11 Société d'aménagement de la rivière Madawaska et du lac Témiscouata (SARMLT), *Le parc linéaire le Petit Témis*, [http://www.umce.ca/sarmlt/petit\\_temis/index.html](http://www.umce.ca/sarmlt/petit_temis/index.html) (document consulté le 23 février 2011).
- 12 Auberge de la gare, *Bienvenue*, <http://www.aubergedelagare.net> (document consulté le 24 février 2011). MCCCF, « Gare de Cabano », *Répertoire du patrimoine culturel du Québec*, <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/RPCQ/detailBien.do?methode=consulter&bienId=93105> (document consulté le 20 février 2011).
- 13 Ville de Dégelis, « Le poste d'accueil de la gare de l'Héritage », *Information touristique*, <http://ville.degelis.qc.ca/tourisme/information-touristique>, (document consulté le 23 février 2011).
- 14 Comité du 75<sup>e</sup> anniversaire B, *Rivière-Bleue. 75 ans d'histoire. 1914-1989*, Montmagny, Éditions Marquis ltée, 1989, p. 19. Gilles Deschênes, *Saint-Athanase. 1922-1997. Histoire d'un pays de colonisation*, Saint-Athanase, Corporation municipale de Saint-Athanase, 1997, p. H138. Paul-Émile Lafrance, *Paroisse Marie-Médiatrice d'Escourt. 75<sup>e</sup>. 1929-2004*, Saint-Éloi, Imprimerie Publicom, 2004, p. 219 et 221. SHAT, *Témiscouata*, op. cit., p. 122-124, 126, 177 et 186.
- 15 Comité du livre, *Rivière-Bleue*, op. cit., p. 33. Corporation des fêtes du 75<sup>e</sup> anniversaire, *Sully. 1917-1992*, Montmagny, Éditions Marquis ltée, 1992, p. 110 et 147-148. Corporation du patrimoine de Rivière-Bleue, *Corporation du patrimoine de Rivière-Bleue*, <http://www.garederivierebleue.com> (Document consulté le 20 février 2011). MCCCF, « Gare de Rivière-Bleue », *Répertoire du patrimoine culturel du Québec*, <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/RPCQ/detailBien.do?methode=consulter&bienId=110670> (document consulté le 20 février 2011). G. Deschênes, *Saint-Athanase*, op. cit., p. H139. Les albums souvenirs québécois, *Saint-Marc-du-Lac-Long. 1938-1988*, Sherbrooke, Éditions Louis Bilodeau & fils ltée, 1988, p. 17, 19 et 36. P.-É. Lafrance, *Paroisse Marie-Médiatrice d'Escourt*, op. cit., p. 215, 224 et 226. Guy Théberge, *Saint-Éleuthère de Pohénégamook. 1874-1974*, Montmagny, Éditions du Marquis, ltée, 1974, p. 125. SHAT, *Témiscouata*, op. cit., p. 122-124, 126, 149 et 188.

- 16 G. Théberge, *Saint-Éleuthère de Pohénégamook*, *op. cit.*, p. 125.
- 17 Comité du livre, *Rivière-Bleue*, p. 19. Corporation des fêtes du 75<sup>e</sup> anniversaire, *Sully*, *op. cit.*, p. 148. Corporation du patrimoine de Rivière-Bleue, *Corporation du patrimoine de Rivière-Bleue*, <http://www.garederivierebleue.com> (Document consulté le 20 février 2011). J.-C. Fortin et A. Lechasseur, *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, *op. cit.*, p. 363 et 484. Ludger Harvey, *Album souvenir du cinquantenaire de la paroisse de Saint-Marc-du-Lac-Long. 1914-1964*, s.l., s.d., 1964, p. 33. G. Deschênes, *Saint-Athanase*, *op. cit.*, p. H139. Les albums souvenirs québécois, *Saint-Marc-du-Lac-Long*, *op. cit.*, p. 67. P.-É. Lafrance, *Paroisse Marie-Médiatrice-d'Escourt*, *op. cit.*, p. 215-216 et 232. SHAT, *Témiscouata*, *op. cit.*, p. 188. G. Théberge, *Saint-Éleuthère de Pohénégamook*, *op. cit.*, p. 125-126.
- 18 Corporation des fêtes du 75<sup>e</sup> anniversaire, *Sully*, *op. cit.*, p. 149.
- 19 Corporation du patrimoine de Rivière-Bleue, *Corporation du patrimoine de Rivière-Bleue*, <http://www.garederivierebleue.com> (Document consulté le 20 février 2011). G. Deschênes, *Saint-Athanase*, *op. cit.*, p. H139. Les albums souvenirs québécois, *Saint-Marc-du-Lac-Long*, *op. cit.*, p. 67. P.-É. Lafrance, *Paroisse Marie-Médiatrice-d'Escourt*, *op. cit.*, p. 215-216 et 232. SHAT, *Témiscouata*, *op. cit.*, p. 188. G. Théberge, *Saint-Éleuthère de Pohénégamook*, *op. cit.*, p. 125-126.
- 20 Corporation du patrimoine de Rivière-Bleue, *Corporation du patrimoine de Rivière-Bleue*, <http://www.garederivierebleue.com> (Document consulté le 20 février 2011). G. Deschênes, *Saint-Athanase*, *op. cit.*, p. H139. Les albums souvenirs québécois, *Saint-Marc-du-Lac-Long*, *op. cit.*, p. 67. P.-É. Lafrance, *Paroisse Marie-Médiatrice-d'Escourt*, *op. cit.*, p. 215-216 et 232. MCCCCF, « Gare de Rivière-Bleue », *Répertoire du patrimoine culturel du Québec*, <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/RPCQ/detailBien.do?methode=consulter&bienId=110670> (document consulté le 20 février 2011). SHAT, *Témiscouata*, *op. cit.*, p. 188. G. Théberge, *Saint-Éleuthère de Pohénégamook*, *op. cit.*, p. 125-126.
- 21 Conseil de la culture du Bas-Saint-Laurent, « Les prix du patrimoine. Lauréats 2010 » *Conseil de la culture du Bas-Saint-Laurent*, [http://www.crcbsl.org/prix/?id=laureats2010\\_patrimoine&a=2010](http://www.crcbsl.org/prix/?id=laureats2010_patrimoine&a=2010) (Document consulté le 15 février 2011).