

La gare de Bretagne

1908-1966



La gare de Bretagne
Collection privée



La gare de Saint-Pascal
Archives de la Côte-du-Sud et du Collège de Sainte-Anne



La gare de Saint-Philippe
Volume du 125^e anniversaire de Saint-Philippe



La gare de Holliday vers 1939
Volume du 125^e anniversaire de Mont-Carmel

Tout près d'ici, la gare construite en 1908 porte d'abord le nom de Hawkins, du nom du constructeur. On lui donne le nom de Bretagne en septembre 1916 à la demande du curé du lieu, l'abbé J.-A. Lessard, qui veut souligner le fait de la présence d'un Mont-Carmel dans la Bretagne française. En 1966, la gare est démolie pour être remplacée par un chalet et en juin 1982, Bretagne connaît sa fermeture définitive.

DIFFÉRENTES ARCHITECTURES

La première génération de gares construites de 1860 à 1880 s'inspire de l'architecture des maisons de la Côte-du-Sud ayant un larmier cintré.

Les gares de Saint-Pascal et de La Pocatière appartiennent à ce groupe.

La deuxième génération de gares, celle de 1880 à 1920, s'inspire aussi de l'architecture domestique, mais du style Second Empire. On les reconnaît par leur toit mansard, l'œil de bœuf au grenier et un lambrequin sur le mur pignon. Les gares de Saint-Philippe (démolie) et de Rivière-du-Loup appartiennent à ce type.

Bretagne appartient à la troisième génération de gares construites après 1900. Les caractéristiques sont la toiture débordante soutenue par des équerres décoratives et le revêtement de planches, verticales au bas et horizontales sur le reste du bâtiment, inspiré du style «Stick» et caractérisé par une lucarne coupant l'avant toit et laissant un grand vide à l'extrémité du bâtiment. La gare de Rivière-Bleue au Témiscouata appartient à ce type, comme celle de la Manie aujourd'hui disparue.

HOLLIDAY

Parmi les gares importantes autres que Bretagne, il ne faudrait pas oublier *Holliday*, située plus à l'ouest, où nous retrouvons, selon le recensement de 1949, un agent, deux opérateurs, un contremaitre, quatre sectionnaires et un «pumpman», responsable des pompes nécessaires aux locomotives à vapeur. Rasée par le feu en 1934, elle est reconstruite pour disparaître avec le déclin de l'activité ferroviaire.

MOTEUR ÉCONOMIQUE

Le train est un moteur économique important pour les diverses compagnies forestières de la région. Si Bretagne expédie 7320 tonnes de marchandises en 1938, Holliday en expédie plus de 26 000 tandis que les stations du Lac de l'Est et de Powerville affichent un chiffre de quelque 17 000 tonnes. Le transport de marchandises diminue cependant avec le déclin des activités forestières et l'augmentation du transport routier.

UN LIEU DE SERVICES

Comme service aux voyageurs, un train parcourait chaque jour le trajet Moncton-Québec, aller-retour. Le train partant de Moncton, il passait à Bretagne à 5 h 35 pour être de retour à 1 h 14 dans la nuit, après avoir quitté Québec à 18 heures.

Vers 1957, un petit train appelé le *p'tit Budd* fit le trajet trois fois par semaine pour terminer ses opérations en 1962.



Collection Gilbert Dumas