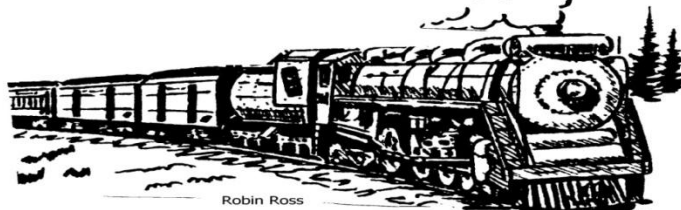


Patrimoine ferroviaire Division Charny



Bonjour les membres de la Division Charny,

Déjà un troisième bulletin ... je remercie sincèrement Jean-François Bergeron, le webmestre du Groupe TRAQ, qui me permet de placer mes textes sur la page web frontispice du Groupe TRAQ. De plus, cela permet à vous les membres de la Division Charny de consulter en tout temps les trois bulletins et également de prendre en note les visites du «premier samedi du mois»

<http://www.groupe-traq.com/index.html>

Cette fois-ci, je vais m'attarder à l'historique de la gare de Charny grâce à une étude réalisée par la **COMMISSION DES LIEUX ET MONUMENTS HISTORIQUES DU CANADA**. Le texte est accompagné de photos très intéressantes ... vous verrez!

Également j'ai fait renaître des photos prises dans la cour de Joffre et Charny ... en effet dans les années 1990 je possédais une caméra vidéo Bêta et j'avais réussi à extraire les vidéos, avant que commercialement ce système disparaisse de la circulation ...

Enfin des photos de la «6060» prises à Rivière-à-Pierre par Adrien D'Astous!

Bonne lecture!



Denis Fortier

Directeur

Division Charny de l'ACHF

La gare de Charny



La gare de Charny peu avant la rénovation de 1961. (Photo tirée De : Petite histoire de Charny, t'embarques, Charny, 1978, p.28

COMMISSION DES LIEUX ET MONUMENTS HISTORIQUES DU CANADA

GARES FERROVIAIRES PATRIMONIALES

ÉNONCÉ DE LA VALEUR PATRIMONIALE

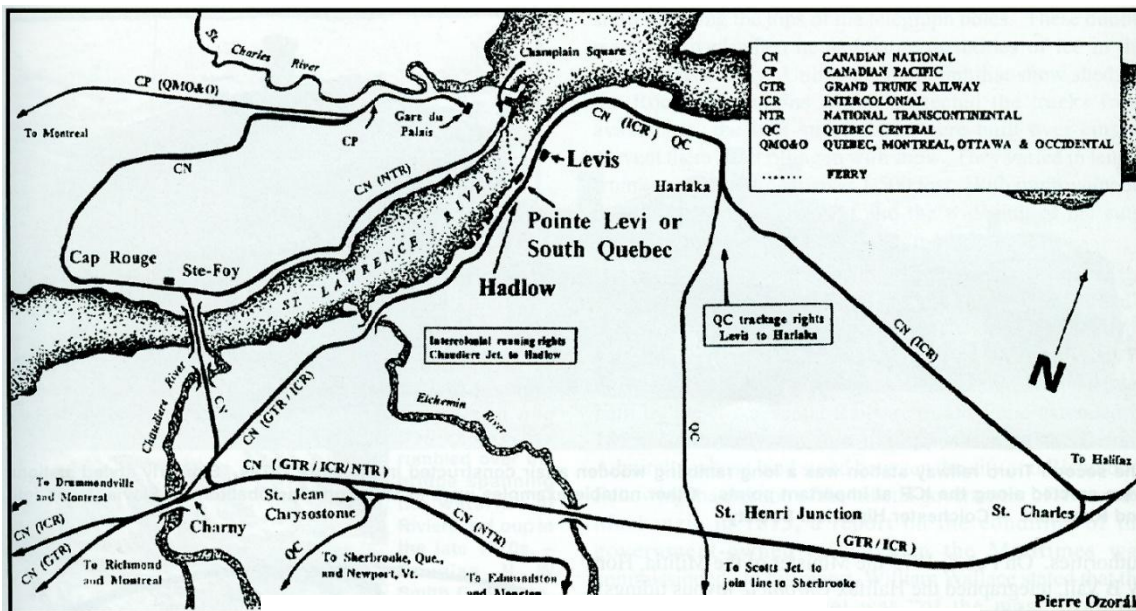
Gare de VIA Rail (Canadien National)

Charny (Québec)

La gare de Charny a été construite par l'Intercolonial aux environs de 1880. Toujours en service, elle fait aujourd'hui partie du réseau VIA Rail, mais reste encore la propriété du Canadien National. Elle a subi deux campagnes de rénovation majeures qui ont complètement transformé l'édifice d'origine. Consulter le Rapport de gare ferroviaire no. 222.



Collection Dave Shaw, 2 août 1938



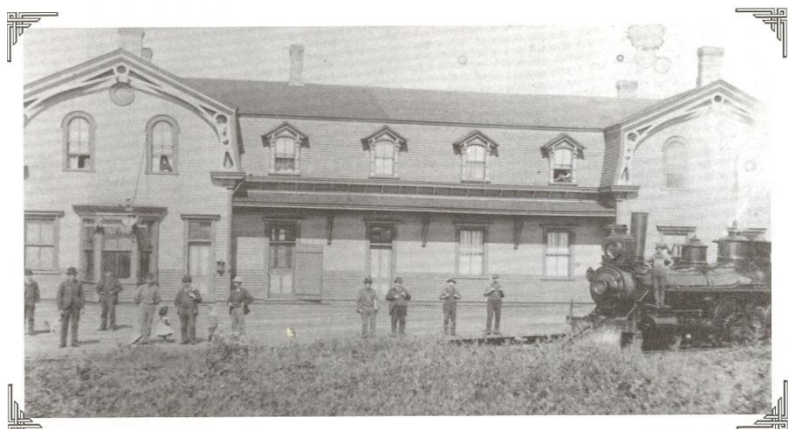
Conception architecturale/qualité esthétique:



Le style d'origine de la gare mérite d'être rappelé. L'édifice était remarquable tant par sa taille que par ses qualités formelles. Il partageait des caractéristiques communes à d'autres gares de l'Intercolonial sur la ligne Lévis-Rivière-du-Loup toutes construites en 1880-1881 soit Montmagny, Saint-François de Montmagny, Rivière-du-Loup et Saint-Philippe-de-Néri. Les dimensions de la gare de Charny étaient toutefois presque trois fois plus grandes que celles des autres gares de même style!

Bertrand Lavoie, face sud en 1900

Rapport sur les gares ferroviaires RSR-222- Commission des lieux et monuments historiques du Canada



La gare de Charny possédait des dispositions qui lui étaient particulières, étant composée de trois corps de bâtiment. En revanche, les autres gares étaient revêtues de maçonnerie de brique tandis que celle de Charny est entièrement en bois. Le choix du bois plutôt que de la brique pour un bâtiment aussi vaste peut laisser penser que le bâtiment est prévu pour être temporaire; le rôle de premier plan qu'aura à jouer Charny sur le réseau ferroviaire aurait nécessité tôt ou tard la construction d'une gare encore plus grande et permanente cette fois. Quoiqu'il en soit la gare de Charny ne sera jamais remplacée.

Photo gracieuseté de Jacques Foucault



- La gare de Charny représente la politique d'expansion en sol québécois du réseau de l'Intercolonial qui débute en 1879 avec l'achat de la ligne Rivière-du-Loup-Lévis (via Charny), faisant le lien entre les maritimes et Canada Central.

- L'année 1903 marque à la fois l'érection civile de la paroisse Notre-Dame-du-Perpétuel-Secours. Le nom de Chaudière Curve est officiellement remplacé par celui de Charny, fils du gouverneur de la Nouvelle-France et seigneur de Lauzon au XVIIe siècle.

- La longue courbe qui précède la jonction, en direction de Lévis, servira de premier nom au lieu et le moment venu à la gare: «Chaudière Curve»

Petite histoire de Charny

1978, p.22

Journée typique des trains à la gare de Charny dans les années '40: O.S.Charny – Jean Gosselin pp. 39-43

- Train No. 32 –Charny à Campbellton NB
- Train No. 256 (le Deschaillons) –Fortierville-Lévis
- Train No. 42 -Richmond-Québec
- Train No. 51 -Edmunston-Québec
- Train No. 156 -Lac Frontière-Québec (QC)
- Train No.44 –Richmond-Québec
- Train No. 1 (Halifax-Vancouver)
- Vers 4h le retour de ces trains:No. 45, 157, 255, 52, 31, 2 et tout recommence le lendemain!



La gare de Charny en 1973 – Québec Ministère de la culture

- La population devra attendre 1961 avant que le CN ne se décide à moderniser la gare.
- Le seul indice qui peut nous faire reconnaître le bâtiment ancien est la disposition des ouvertures qui reste la même.
- Celle-ci ne survivra toutefois pas à la rénovation de 1986.



La gare de Charny ne possède donc plus aucune composante architecturale d'origine ni aucun autre indice laissant renaître la construction de 1880.

Denis Fortier 11 juillet 2005 à 11h



Le 24 octobre 1998 est la date fatidique de la fermeture de la gare de Lévis!

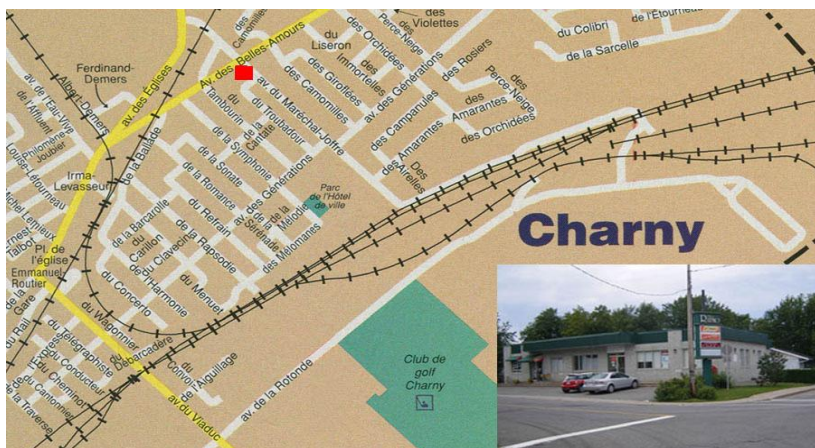
-
-
-

Gerald Gaugl



- La gare de Charny est maintenant l'arrêt officiel du train «l'Océan»

William Linly



N'oubliez pas de venir nous visiter le premier samedi de chaque mois où un groupe fervent et enthousiaste du chemin de fer vous accueillera dans une salle «plein de souvenirs et d'artefacts» .

Vous pouvez plus d'information concernant le local du groupe TRAQ à :

<http://www.groupe-traq.com/contact/Contact.html>

Effectuez le plein s.v.p. et vérifiez l'huile ... à Joffre



Fait inusité au mois de janvier 1993, 7 locomotives de «marques mélangées» ont effectuées le plein par le personnel en place à la cour de Joffre ... imaginez il fallait remplir chaque locomotive de 3000 gallons de «fuel». M'étant identifié au personnel présent, je me suis permis de filmer la scène avec mon appareil Bêta à ce moment!



Toutes ces locomotives soit les ALCOS 2027, 2104 ont été retirées entre les années 1992 et 1998 ... à remarquer le son le plus notable lorsque les 7 locomotives décollaient, soit un vrai tremblement de terre avant qu'elles décollent à l'unisson, c'était le son de la GM 9628 qui ressortait le plus!



La vérification des locomotives se faisait à tous les nouveaux soit en ouvrant les portes des moteurs, ajoutant du sable grâce à une passerelle spéciale, et finalement il fallait aller les placer dans la cour alors que déjà une dizaine d'autres locomotives s'y trouvaient! Malheureusement aujourd'hui ce n'est plus possible de voir ce phénomène à Joffre ...

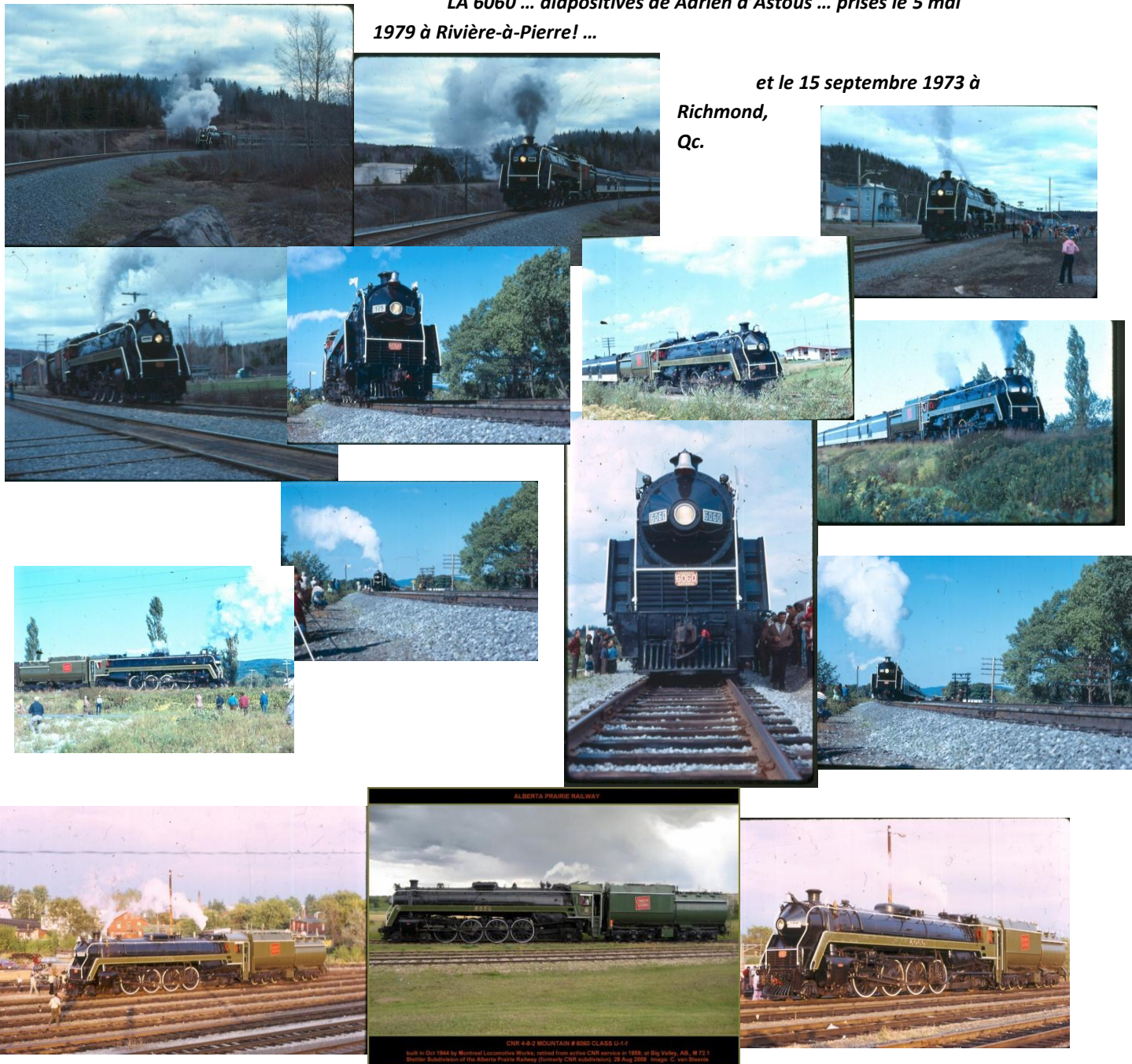


MATÉRIEL INUSITÉ À JOFFRE! - Qu'on ne reverra plus hélas!



LA 6060 ... diapositives de Adrien d'Astous ... prises le 5 mai 1979 à Rivière-à-Pierre! ...

et le 15 septembre 1973 à Richmond, Qc.



Au revoir et à la prochaine,

Denis

