

RAPPORT N° : 181-15659-00

# ÉTUDE COMPLÉMENTAIRE ANCIENNES GARES DE CHELSEA

31 JANVIER 2019

CONFIDENTIEL





# ÉTUDE COMPLÉMENTAIRE ANCIENNES GARES DE CHELSEA

MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

RAPPORT (VERSION FINALE)  
CONFIDENTIEL

PROJET NO. : 181-15659-00  
DATE : JANVIER 2019

WSP CANADA INC.  
480, BOUL. DE LA CITÉ, BUREAU 200  
GATINEAU, QUÉBEC

T +1 819-243-2827  
F +1 819-243-2019  
WSP.COM

---

## GESTION DE LA QUALITÉ

VERSION	DATE	DESCRIPTION
00	2019-01-30	Preliminaire pour commentaires du Client
01	2019-01-31	Version finale suite aux commentaires du Client

---

# SIGNATURES

## PRÉPARÉ PAR

---

Jean-François Mouton, ing.f., M.Sc. EESA®  
Directeur de projet

## RÉVISÉ PAR

---

Matthieu Rochon, géo., EESA®  
Réviseur technique

Le présent rapport a été préparé par WSP Canada inc. pour le destinataire, Municipalité de Chelsea, conformément à l'entente de services professionnels. La divulgation de tout renseignement faisant partie du présent rapport relève uniquement de la responsabilité du destinataire visé. Le contenu et les opinions se trouvant dans le présent rapport sont basés sur les observations et informations disponibles pour WSP Canada inc. au moment de sa préparation. Si un tiers utilise, se fie, ou prend des décisions ou des mesures basées sur ce rapport, ledit tiers en est le seul responsable. WSP Canada inc. n'accepte aucune responsabilité quant aux dommages que pourrait subir un tiers en conséquence de l'utilisation de ce rapport ou à la suite d'une décision ou mesure prise basée sur le présent rapport. Ces limitations sont considérées comme faisant partie intégrante du présent rapport.

---

# ÉQUIPE DE RÉALISATION

## MUNICIPALITÉ DE CHELSEA

Chargé de projet Claude Doucet, ing.

## WSP CANADA INC. (WSP)

Rédaction du rapport Jean-François Mouton, ing.f., M.Sc., EESA®

Réviseur technique Matthieu Rochon, géo., EESA®

Édition Denise Bélair, adj. adm.

# TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION.....	1
1.1	Mise en contexte .....	1
1.2	Mandats et objectifs .....	1
1.3	Limites et conditions générales.....	2
2	MÉTHODOLOGIE .....	3
3	HISTORIQUE DE LA VOIE FERRÉE.....	4
4	RECHERCHE PHOTOGRAPHIQUE .....	6
4.1	Station Tenaga.....	6
4.2	Station Gleneagle .....	12
4.3	Station Kirk’s Ferry .....	18
4.4	Station Burnett.....	23
4.5	Station Cascades .....	26
4.6	Station Farm Point .....	35
5	CONCLUSION .....	40
6	RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES .....	41

---

## FIGURES

FIGURE 1 : LOCALISATION DE LA STATION TENAGA VIA GOOGLE EARTH.....	6
FIGURE 2 : PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE HA144-015 1927 1/15 000.....	8
FIGURE 3 : PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE A5473-017 1936 ÉCHELLE 1/20 000 .....	8
FIGURE 4 : PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE A16959-069 1953 ÉCHELLE : 1/15 000 .....	9
FIGURE 5 PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE A17266-023 1960 ÉCHELLE 1/12 000 .....	9

FIGURE 6 : PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE A22644-108 1972 ÉCHELLE 1/8 000 .....	10
FIGURE 7 : PHOTOGRAPHIE A31407-174 1985 ÉCHELLE 1/15 000 .....	11
FIGURE 8 : LOCALISATION DE LA STATION GLENEAGLE VIA GOOGLE EARTH	12
FIGURE 9 : PHOTOGRAPHIE DE LA GARE GLEN EAGLE EN 1959 (SOURCE : SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE LA VALLÉE DE LA GATINEAU) .....	12
FIGURE 10 PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE HA144-015 1927 1/15 000.....	13
FIGURE 11 : PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE A5473-017 1936 ÉCHELLE 1/20 000 .....	13
FIGURE 12 : PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE A7191-011 1944 ÉCHELLE 1/12 000 .....	14
FIGURE 13 : PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE A16959-069 1953 ÉCHELLE : 1/15 000 .....	15
FIGURE 14 : PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE A17266-023 1960 ÉCHELLE 1/12 000 .....	16
FIGURE 15 : PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE A22644-108 1972 ÉCHELLE 1/8 000 .....	16
FIGURE 16 : PHOTOGRAPHIE A25113-011 1979 ÉCHELLE 1/25 000 .....	17
FIGURE 17 : PHOTOGRAPHIE A31407-174 1985 ÉCHELLE 1/15 000 .....	17
FIGURE 18 : LOCALISATION DE LA STATION KIRK'S FERRY VIA GOOGLE EARTH.....	18
FIGURE 19 : PHOTOGRAPHIE DE LA STATION KIRK'S FERRY EN 1940. (SOURCE : SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE LA VALLÉE DE LA GATINEAU) .....	19
FIGURE 20 : PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE HA144-015 1927 1/15 000.....	20
FIGURE 21 : PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE A5473-017 1936 ÉCHELLE 1/20 000 .....	20
FIGURE 22 : PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE AA7191- 011 1944 ÉCHELLE 1/12 000 .....	21
FIGURE 23 : PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE A22258-140 1971 ÉCHELLE 1/8 000 .....	21
FIGURE 24 : PHOTOGRAPHIE A25113-011 1979 ÉCHELLE 1/25 000 .....	22
FIGURE 25 : PHOTOGRAPHIE A31407-174 1985 ÉCHELLE 1/15 000 .....	22
FIGURE 26 : LOCALISATION DE LA STATION BURNETT VIA GOOGLE EARTH .....	23
FIGURE 27 : PHOTOGRAPHIE DE LA STATION BURNETT EN 1946 (SOURCE :	

	SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE LA VALLÉE DE LA GATINEAU) .....23
FIGURE 28 :	PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE A5473-00 1936 1/20 000.....24
FIGURE 29 :	PHOTOGRAPHIE A19812-190 1966 1/20 000 .....24
FIGURE 30 :	PHOTOGRAPHIE A25412-066 1980 1/25 000 .....25
FIGURE 31 :	PHOTOGRAPHIE DE LA STATION CASCADES EN 1924 (SOURCE : SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE LA VALLÉE DE LA GATINEAU) .....26
FIGURE 32 :	PLAN TOPOGRAPHIQUE INDIQUANT LA LOCALISATION DE LA STATION CASCADES AVANT LA RELOCALISATION DE LA VOIE FERRÉE EN 1926 .....27
FIGURE 33 :	PHOTOGRAPHIE DE LA STATION CASCADES EN 1910 (SOURCE : SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE LA VALLÉE DE GATINEAU) – VOIES D'ÉVITEMENT MULTIPLES, SECTEUR MAINTENANT SOUS LA RIVIÈRE. ....28
FIGURE 34 :	PLAN TOPOGRAPHIQUE INDIQUANT LA LOCALISATION DE LA STATION CASCADES AVANT LA RELOCALISATION DE LA VOIE FERRÉE EN 1926 .....29
FIGURE 35 :	CARTE TOPOGRAPHIQUE PROVENANT DU TOPORAMA DE L'ATLAS DU CANADA .....30
FIGURE 36 :	PHOTOGRAPHIE DU SECTEUR DE LA STATION CASCADES VIA GOOGLE EARTH.....30
FIGURE 37 :	PHOTOGRAPHIE HA146-076 1927 1/15 000 .....31
FIGURE 38 :	PHOTOGRAPHIE A5473-008 1936 1/20 000 .....32
FIGURE 39 :	PHOTOGRAPHIE A19812-190 1966 1/20 000 .....33
FIGURE 40 :	PHOTOGRAPHIE A25412-066 1980 1/25 000 .....33
FIGURE 41 :	PLAN TOPOGRAPHIQUE DU SECTEUR FARM POINT EN 1926 (SOURCE : SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE LA VALLÉE DE LA GATINEAU) – UN

BÂTIMENT ET UNE VOIE SONT VISIBLES.....	35
FIGURE 42 : LOCALISATION DE LA STATION FARM POINT SUR GOOGLE EARTH .....	36
FIGURE 43 : PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE HA250-020 1927 1/15 000.....	37
FIGURE 44 : PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE A7191-003 1944 1/12 000.....	37
FIGURE 45 : PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE A16959-102 1953 1/15 000.....	38
FIGURE 46 : PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE A2192-164 1970 1/4000.....	38
FIGURE 47 : PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE A31410-170 1985 1/15 000.....	39

# 1 INTRODUCTION

---

## 1.1 MISE EN CONTEXTE

Suite à une étude de faisabilité technique et financière pour redévelopper l'ancienne voie ferrée en sentier multifonctionnel, la Municipalité de Chelsea a confié en août 2016 un mandat à la firme Avizo Experts-Conseils Inc. (Avizo) pour effectuer une évaluation environnementale de site Phase I (ÉES Phase I) pour l'ensemble de la voie ferrée.

Cette étude a révélé la présence de plusieurs anciennes stations (gares) en bordure de la voie ferrée, soient les stations Chelsea, Cascades, Kirk's Ferry, Farm Point, Tenaga, Gleneagle et Burnett. Cette ÉES Phase I a ciblé un seul endroit où une activité listée à l'annexe III du RPRT (48821 – Activités de soutien au transport ferroviaire) se serait déroulée, soit l'ancienne gare de Chelsea.

En 2017, WSP Canada inc. (WSP) a réalisé une évaluation environnementale de site Phase II (ÉES Phase II) sur une partie de l'ancienne voie ferrée comprise entre le chemin Loretta et la limite nord de la municipalité. Cette étude a permis d'identifier des zones où des travaux de décontamination étaient nécessaires. Ces travaux de décontamination touchaient l'ancienne gare de Chelsea et deux zones très limitées situées sur la voie ferrée, dont l'une est située près de la route 105 et l'autre au nord du chemin Church.

En 2018, WSP a été mandaté pour gérer les travaux de réhabilitation de l'ancienne gare de Chelsea ainsi que les deux autres zones. Les travaux ont été réalisés en novembre 2018.

Lors de la réalisation de l'ÉES Phase I d'Avizo en 2016, les recherches historiques de photographies aériennes pour les différentes anciennes stations observées se sont limitées dans le temps aux années soixante-cinq et subséquentes.

---

## 1.2 MANDATS ET OBJECTIFS

WSP a été mandatée le 6 novembre 2018 par la Municipalité de Chelsea (résolution 391-18) pour réaliser une étude complémentaire à l'ÉES Phase I réalisée par Avizo en 2016.

L'objectif de cette étude complémentaire est de réaliser une recherche plus approfondie des photographies aériennes datant d'avant 1965, et de consulter différents documents fournis par la Municipalité de Chelsea afin de déterminer si les anciennes stations Kirk's Ferry, Farm Point, Tenaga, Gleneagle, Cascades et Burnett ont eu des activités listées à l'Annexe III du RPRT (48821 – Activités de soutien au transport ferroviaire).

La Municipalité de Chelsea a mis à la disponibilité de WSP les documents suivants :

- Étude environnementale de site Phase I préparée par la firme Avizo le 25 novembre 2016;
- Étude environnementale de site phase II, secteurs A et B préparée par WSP en 2017;
- Caractérisation environnementale des sols, chemin Kirk's Ferry à Chelsea, 12 juin 2018;
- Société historique de la vallée de la Gatineau, Up the Gatineau, Vol :27, « Early aerial photography of the Gatineau River Valley ».
- Société historique de la vallée de la Gatineau, Up the Gatineau, Vol : 24, « Stations of the Gatineau Valley Railways »;
- Société historique de la vallée de la Gatineau, Up the Gatineau, Vol : 12, « Stations of the Gatineau Railways »;
- Société historique de la vallée de la Gatineau, The Way We Were, « Train station suite Brunet to a T », July 20, 2010;
- Société historique de la vallée de la Gatineau, images of Kirk's Ferry station, Farm point station, Tenaga Station, Gleneagle Station and Burnett Station.
- Société historique de la vallée de la Gatineau, « Cascades Club's 90 th. Birthday »;

- Plan topographique ancien indiquant la localisation de la station Cascades avant la relocalisation de la voie ferrée;
  - Matrice graphique du secteur de l'ancienne station de Cascades;
  - Plan topographique indiquant la localisation de la station Farm Point
  - Matrice graphique du secteur de l'ancienne station Farm Point.
- 

## 1.3 LIMITES ET CONDITIONS GÉNÉRALES

Le présent rapport a été préparé à la demande de la Municipalité de Chelsea. Aucune copie en tout ou en partie de ce rapport ne peut être réalisée par un tiers sans le consentement explicite de la Municipalité de Chelsea. Les informations contenues dans ce rapport sont soumises aux limites et conditions générales décrites à l'annexe 1.

## 2 MÉTHODOLOGIE

La démarche entreprise pour la réalisation de ce mandat a compris les trois principales étapes suivantes :

- La recherche de photographies aériennes depuis les années 1900 sur le site de la Photothèque nationale de l'air (PNAL) à Ottawa pour les stations Kirk's Ferry, Farm Point, Tenaga, Cascades, Gleneagle et Burnett;
- La consultation des différents documents fournis par la Municipalité de Chelsea;
- La rédaction d'un rapport incluant les différentes photographies aériennes commandées qui seront analysées et documentées.

# 3 HISTORIQUE DE LA VOIE FERRÉE

Les informations retranscrites dans cette section proviennent en partie des documents fournis par la Société historique de la vallée de la Gatineau et du document rédigé par Chris Holloway<sup>1</sup> et transmis à Avizo. Ce document présente un historique détaillé des anciennes gares et stations de drapeau (*flag stations*) présentes sur le territoire de Chelsea.

Avant que le train à vapeur touristique de Chelsea n'entre en service au milieu des années 2000, le train a effectivement eu ses débuts à Maniwaki au tournant du siècle dernier. En 1923 et en 1927, le niveau de la rivière a été élevé, suite aux aménagements hydroélectriques sur la rivière Gatineau, couvrant en grande partie les terrains sur lesquels les différentes stations se trouvaient. Le chemin de fer a été par la suite soulevé pour permettre à la ligne de poursuivre ses opérations. Il y avait au moins cinq arrêts de gare à Chelsea indiquant la popularité de la ligne elle-même pour le transport à la fois de la municipalité de Chelsea à la gare Centrale à Ottawa.

Une des caractéristiques particulières des trains de voyageurs sur la ligne de la vallée de la Gatineau était la politique de la compagnie qui autorisait les arrêts à peu près n'importe où afin de permettre aux clients de monter ou descendre à l'endroit qui leur convenait le mieux. Il en est résulté l'introduction de stations de drapeaux, bâtiments qui ne fournissaient rien d'autre qu'un abri (non chauffé). Ceux-ci n'avaient pas d'arrêt régulier, mais permettaient aux passagers de demander un arrêt plus près de leur destination finale.

Tout ce qu'ils avaient à faire était de signaler le train ou de demander au conducteur d'arrêter le train pour les laisser partir. Des drapeaux ont été fournis dans les stations, mais ont souvent disparu. Les voyageurs devaient ensuite utiliser quelque chose qu'ils portaient ou avaient dans leurs bagages ou simplement s'agiter frénétiquement, espérant que l'ingénieur comprendrait qu'ils voulaient embarquer.

Le chemin de fer de la vallée de la Gatineau comportait de nombreuses stations le long de son itinéraire. Par exemple, Tenaga avait à l'origine un bâtiment inhabituel qui ressemblait plus à une maison de garde. Kirk's Ferry avait une plus grande station de drapeau, qui ressemblait beaucoup à une cabane de campagne en bois avec un toit pentu et de petites fenêtres de chaque côté de la porte située au centre. Lorsque les voies ferrées ont été réinstallées sur un terrain plus élevé en raison des aménagements hydroélectriques sur la rivière Gatineau en 1926, elles ont simplement été déplacées.

Le CPR a également utilisé ses propres conceptions lors du remplacement ou de l'ajout de nouvelles stations de drapeau. La structure la plus utilisée consistait en une petite pièce avec une véranda. Elle était d'une taille qui pouvait être commodément placée sur une plate-forme de chemin de fer et déplacée vers le site choisi, puis déplacée à nouveau selon les demandes des passagers. Quelques-unes d'entre elles survivent derrière des maisons et des granges, et sont maintenant utilisées principalement comme bâtiments de stockage.

Une station de drapeau a été placée le long du chemin de fer de Gatineau pour une raison très particulière. En 1917, le nouveau gouverneur général du Canada, le duc de Devonshire, a acheté une propriété sur le lac Blue Sea pour y construire un chalet d'été. Naturellement, le voyage à son nouveau chalet était par le train spécial, et le CPR a construit une station de drapeau spécifiquement pour le servir sur la rive du lac Blue Sea où la ligne le bordait. Il a appelé sa maison : Chalet de Lismore et la station a été ainsi appelée « New Lismore. » Quatre autres stations de drapeaux près du lac Blue Sea sur une distance très courte étaient aussi pour la commodité des villégiateurs d'été.

Avec l'abandon du service voyageur en janvier 1963, la plupart des gares de Gatineau n'étaient plus nécessaires. Certaines ont été détruites ou vendues, mais quelques-unes des plus grandes sont restées en service jusqu'au milieu des années 1960 pour les agents, les commandes de fret et de services express. Le CFCP a ensuite mis en place un service à la clientèle centralisé à Ottawa et la plupart des quelques stations restantes ont été rapidement détruites.

Seules les stations de Wakefield et de Venosta ont survécu le long de l'emprise en raison de leur utilisation continue jusqu'à ce que la ligne au nord de Wakefield ait été abandonnée en 1986 : La gare de Wakefield est devenue un restaurant et Venosta a servi de résidence privée au contremaître de section.

---

<sup>1</sup> Source : Évaluation environnementale de site Phase I – Avizo-Experts-conseils inc. 2016

Le chemin de fer de Hull-Chelsea-Wakefield est devenu un chemin de fer historique de 33 km dans la vallée de la Gatineau, faisant circuler des trains touristiques à travers les collines pittoresques de Gatineau et à côté de la rivière Gatineau entre Hull (partie de la ville de Gatineau) et Wakefield (partie de la municipalité de La Pêche) de mai à octobre, en utilisant une locomotive à vapeur suédoise de 1907 et des voitures de tourisme suédoises construites en 1940. La ligne a été fermée en 2011 et depuis n'a pas rouvert.

# 4 RECHERCHE PHOTOGRAPHIQUE

La présente section décrit les différentes stations ainsi que la recherche photographique qui a été réalisée.

## 4.1 STATION TENAGA

Cette station était située près de l'intersection de la voie ferrée avec le chemin Station (Figure 1). Selon le document produit par la Société historique de la vallée de la Gatineau sur les stations de train, la station Tenaga était considérée comme une station drapeau où le train arrêta au besoin pour prendre des passagers (« Flag station ») et pour alimenter en eau la locomotive à vapeur.

À l'origine, Tenaga possédait un bâtiment inhabituel qui ressemblait davantage à une maison de gardien (Figure 2). Pendant de nombreuses années, il y avait un réservoir d'eau de remplissage alimenté par une source proche pour le train. Voulant donner à l'arrêt un nom plus élégant, « Tanaja », qui est l'espagnol pour pichet à eau, avait été choisi.

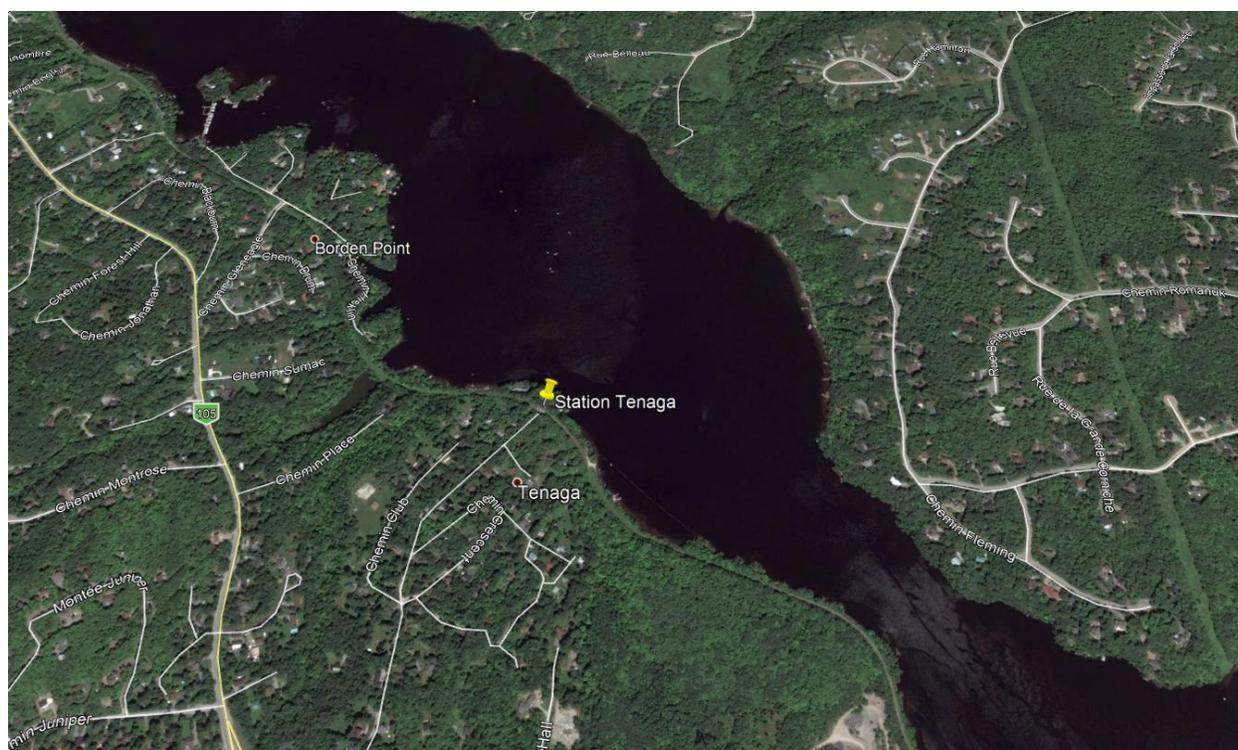


Figure 1 : Localisation de la station Tenaga via Google Earth.



Photographie de la station Tenaga en 1915 (Source : Société historique de la vallée de la Gatineau)



**Figure 2 : Photographie aérienne HA144-015 1927 1/15 000**

La station n'est pas visible sur cette photographie de 1927. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



**Figure 3 : Photographie aérienne A5473-017 1936 échelle 1/20 000**

La station n'est pas visible sur cette photographie de 1936. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



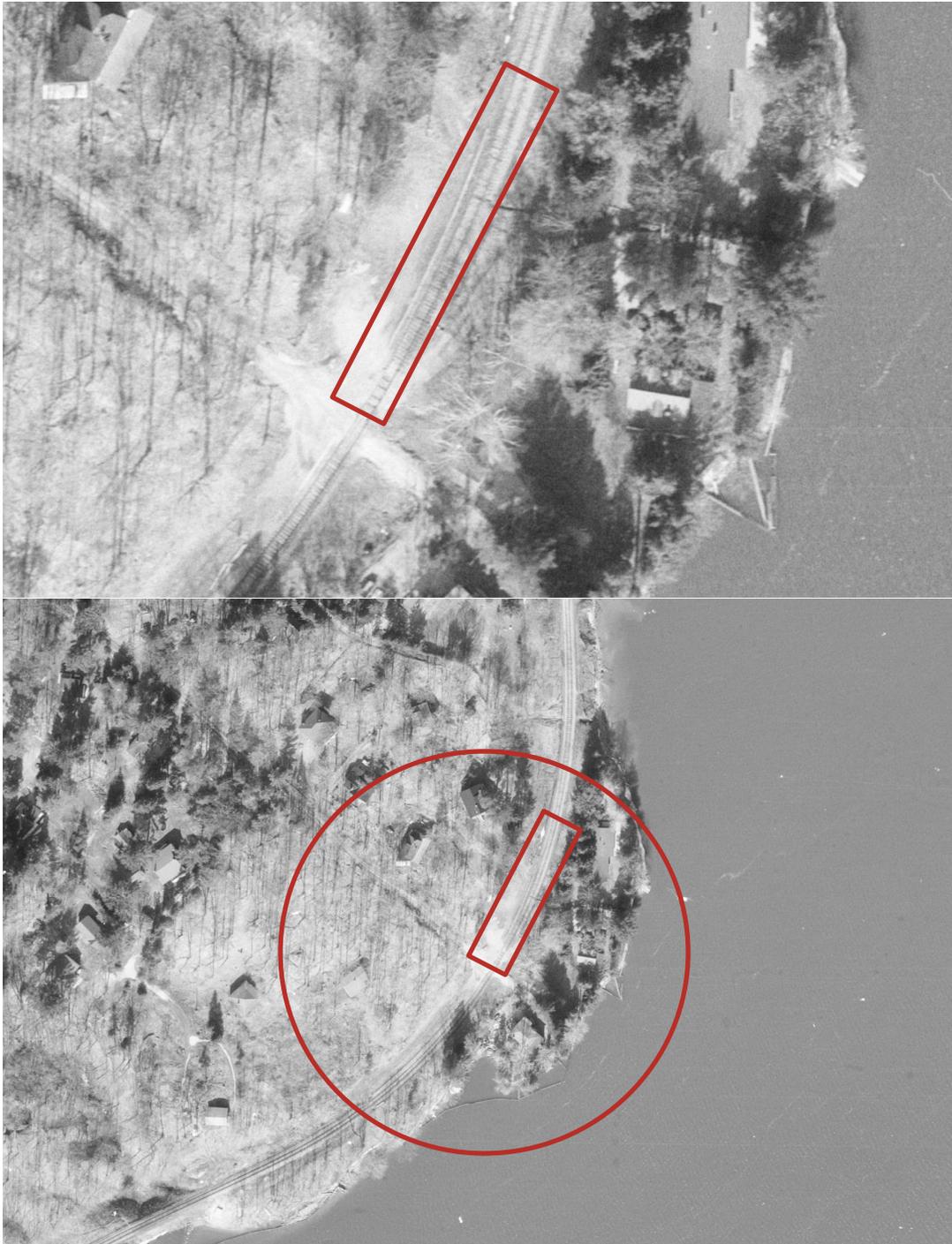
**Figure 4 : Photographie aérienne A16959-069 1953 échelle : 1/15 000**

La station n'est pas visible sur cette photographie de 1953. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



**Figure 5 Photographie aérienne A17266-023 1960 échelle 1/12 000**

La station Tenaga semblerait être visible sur cette photographie de 1960. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



**Figure 6 : Photographie aérienne A22644-108 1972 échelle 1/8 000**

La station Tenaga n'est plus présente sur le site. Par contre, on peut observer le quai de bois qui longeait la station Tenaga.

Photographie A25113-011 1979 échelle 1/25 000



La station Tenaga n'est plus présente sur le site.



**Figure 7 : Photographie A31407-174 1985 échelle 1/15 000**

La station Tenaga n'est plus présente sur le site.

## 4.2 STATION GLENEAGLE

La Station Gleneagle était située près de l'intersection de la voie ferrée avec le chemin Gleneagle (Figure 8).

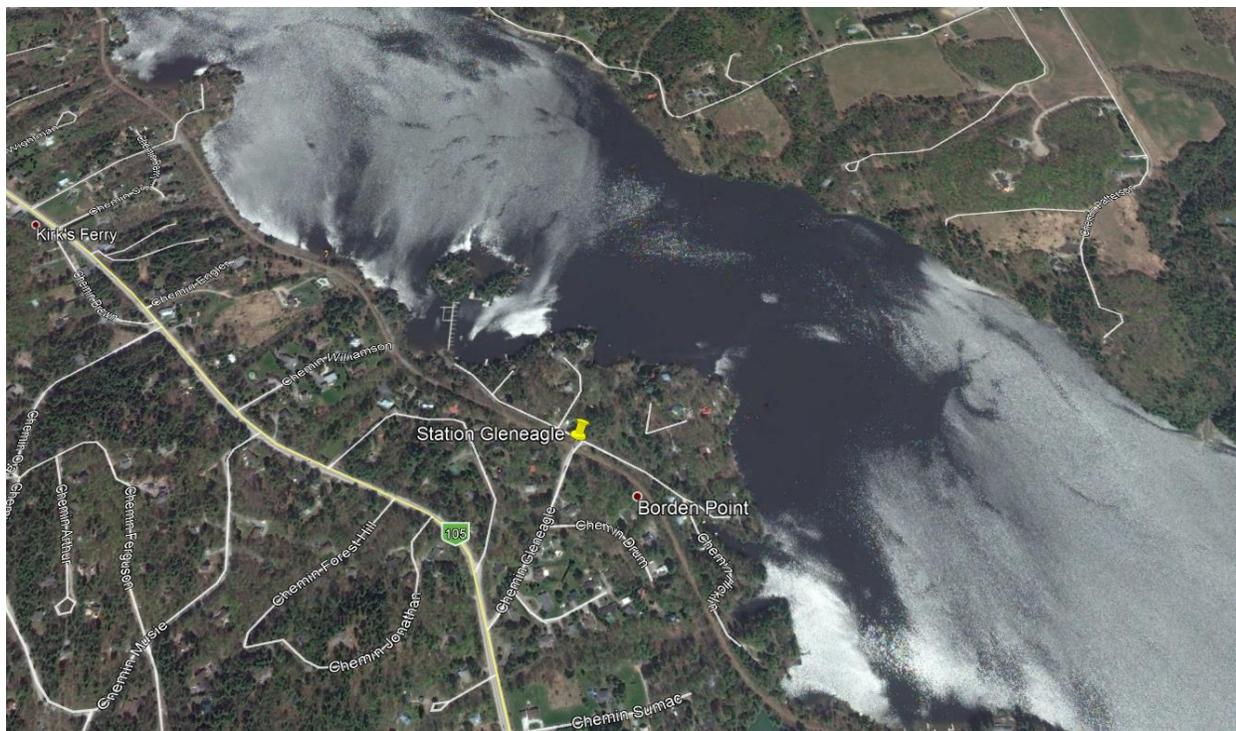


Figure 8 : Localisation de la Station Gleneagle via Google Earth

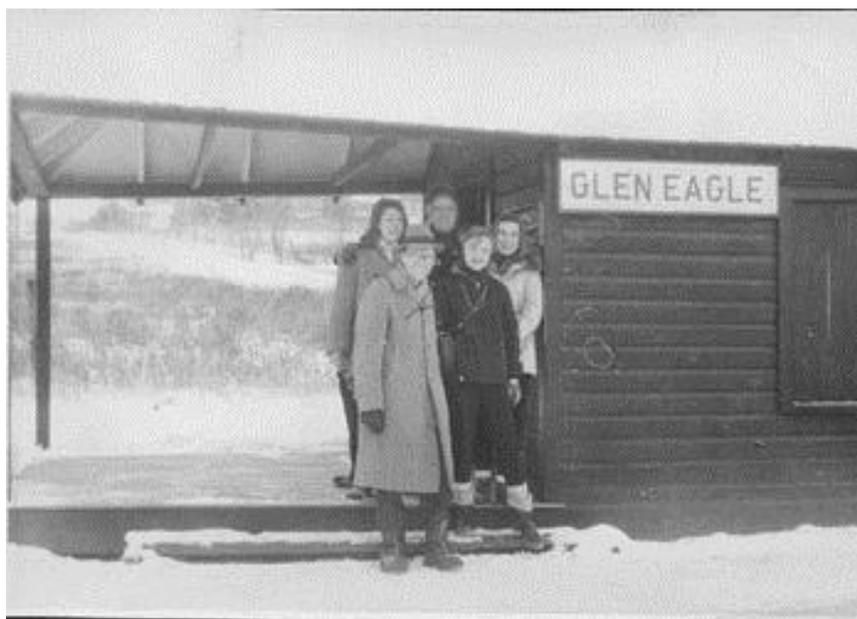
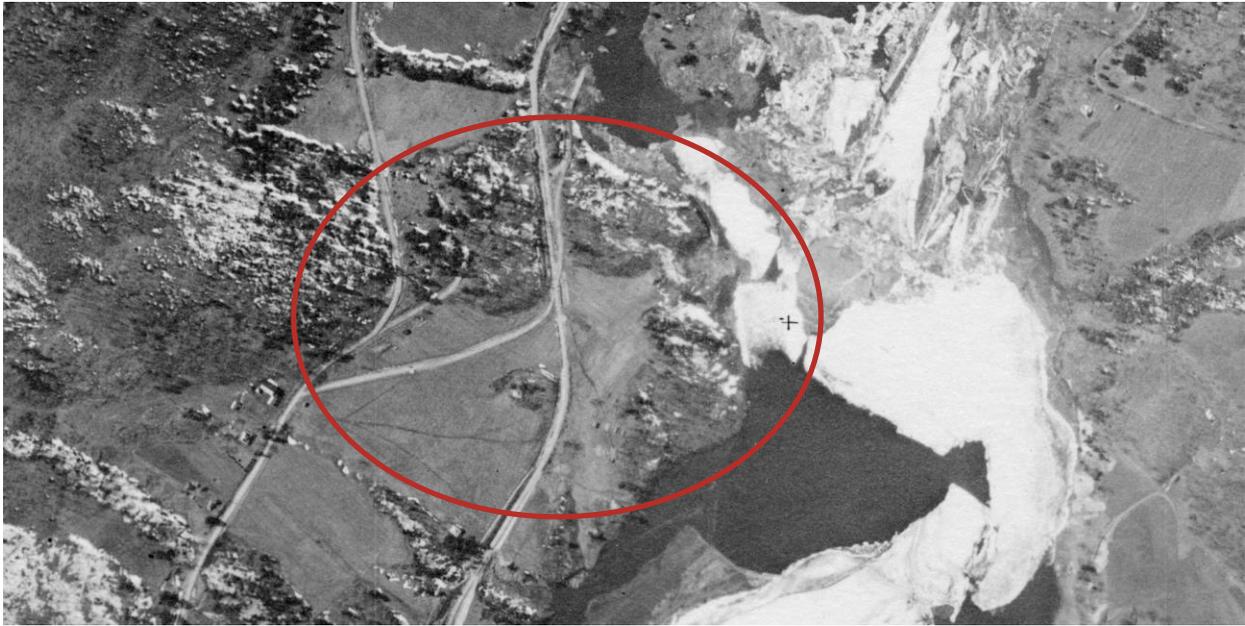


Figure 9 : Photographie de la gare Glen Eagle en 1959 (Source : Société historique de la vallée de la Gatineau)



**Figure 10 Photographie aérienne HA144-015 1927 1/15 000**

La station ne semble pas présente sur la photographie de 1927. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



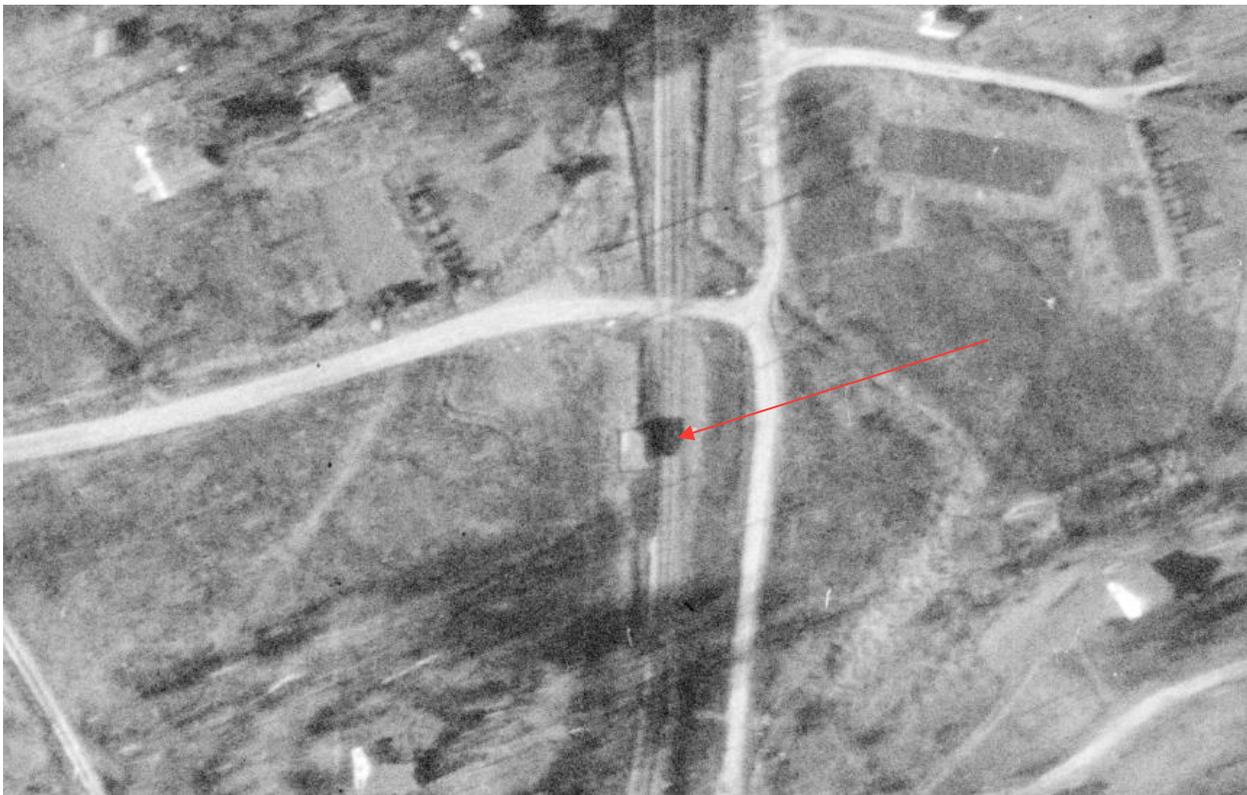
**Figure 11 : Photographie aérienne A5473-017 1936 échelle 1/20 000**

La station ne semble pas présente sur la photographie de 1936. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



**Figure 12 : Photographie aérienne A7191-011 1944 échelle 1/12 000**

La station Gleneagle est bien présente sur la photographie de 1944. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



**Figure 13 : Photographie aérienne A16959-069 1953 échelle : 1/15 000**

La station Gleneagle est bien présente sur la photographie de 1953. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



**Figure 14 : Photographie aérienne A17266-023 1960 échelle 1/12 000**

La station Gleneagle est bien présente sur la photographie de 1960. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



**Figure 15 : Photographie aérienne A22644-108 1972 échelle 1/8 000**

La station Gleneagle ne semble plus présente, mais on peut observer son empreinte résiduelle. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



**Figure 16 : Photographie A25113-011 1979 échelle 1/25 000**

La station Gleneagle n'est plus présente. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



**Figure 17 : Photographie A31407-174 1985 échelle 1/15 000**

La station Gleneagle n'est plus présente. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.

## 4.3 STATION KIRK'S FERRY

La station Kirk's Ferry était située près de l'intersection de la voie ferrée avec le chemin Kirk's Ferry (figure 18). Cette station était considérée comme une grande « flag station » selon la Société historique. Monsieur Thomas Kirk est venu de Londonderry, en Irlande, et a obtenu des terres des deux côtés de la rivière Gatineau. Il s'est établi au Kirk's Ferry et les équipages et les charges ont été transportés sur une barge.

Kirk's Ferry avait une station de drapeau plus grande, un peu comme une cabane de pays en bois avec un toit pentu et de petites fenêtres de chaque côté de la porte située au centre. Il y avait d'autres commodités : un petit poêle et des bancs autour des murs. Lorsque les voies ferrées ont été réinstallées sur un terrain plus élevé en raison des aménagements hydroélectriques sur la rivière Gatineau en 1926, elles ont été simplement déplacées et un petit hangar séparé a été ajouté.



Figure 18 : Localisation de la station Kirk's Ferry via Google Earth



Figure 19 : Photographie de la station Kirk's Ferry en 1940. (Source : Société historique de la vallée de la Gatineau)



**Figure 20 : Photographie aérienne HA144-015 1927 1/15 000**

La station Kirk's Ferry et le petit hangar sont présents sur cette photographie de 1927. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



**Figure 21 : Photographie aérienne A5473-017 1936 échelle 1/20 000**

La station Kirk's Ferry et le petit hangar sont présents sur cette photographie de 1936. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



**Figure 22 : Photographie aérienne AA7191-011 1944 échelle 1/12 000**

La station Kirk's Ferry et le petit hangar sont présents sur cette photographie de 1944. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



**Figure 23 : Photographie aérienne A22258-140 1971 échelle 1/8 000**

La station Kirk's Ferry et le petit hangar ne sont plus présents sur cette photographie de 1971. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



**Figure 24 : Photographie A25113-011 1979 échelle 1/25 000**

La station Kirk's Ferry et le petit hangar ne sont plus présents sur cette photographie de 1979. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



**Figure 25 : Photographie A31407-174 1985 échelle 1/15 000**

La station Kirk's Ferry et le petit hangar ne sont plus présents sur cette photographie de 1985. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire

## 4.4 STATION BURNETT

La station Burnett était située près de l'intersection de la voie ferrée avec le chemin Burnett (Figure 26). Selon la Société historique de la vallée de la Gatineau, cette station était aussi considérée comme une « Flag Station » (Figure 27). Cette station a ainsi été nommée selon la Famille Burnett qui y possédait des biens.

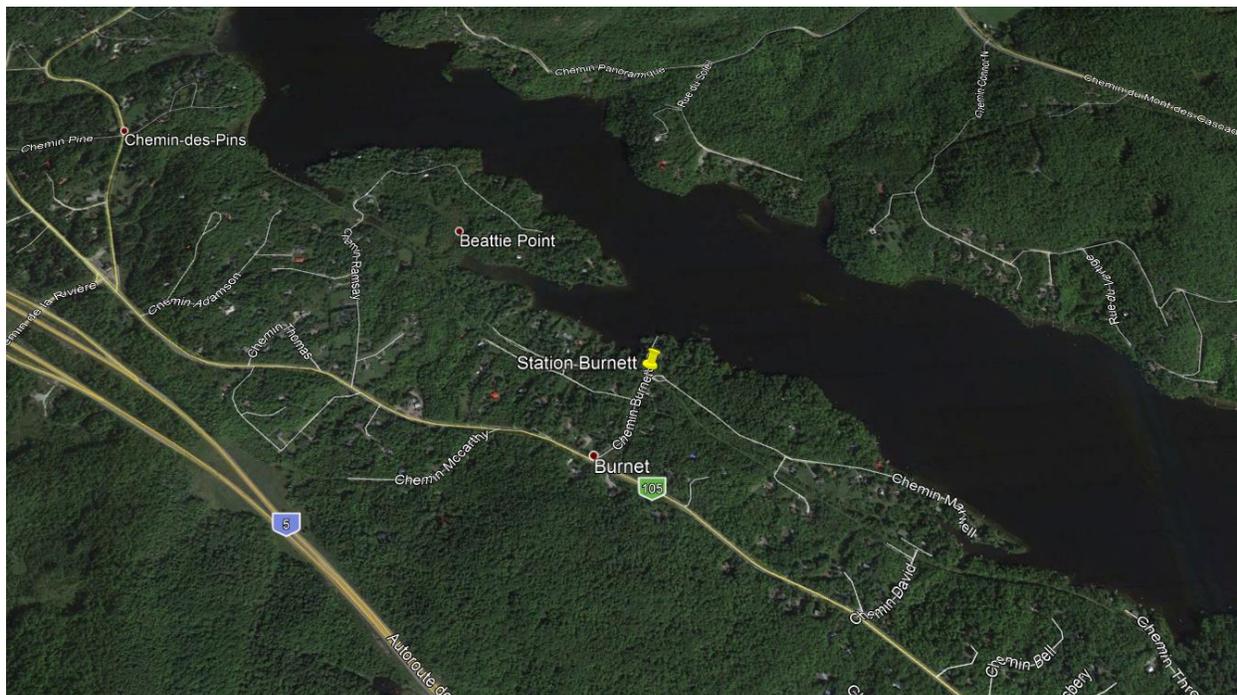


Figure 26 : Localisation de la station Burnett via Google Earth



Figure 27 : Photographie de la station Burnett en 1946 (source : Société historique de la vallée de la Gatineau)



**Figure 28 : Photographie aérienne A5473-00 1936 1/20 000**

La station Burnett est présente au nord de la voie ferrée sur cette photographie de 1936. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire



**Figure 29 : Photographie A19812-190 1966 1/20 000**

La station Burnett est toujours présente sur cette photographie de 1966. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



**Figure 30 : Photographie A25412-066 1980 1/25 000**

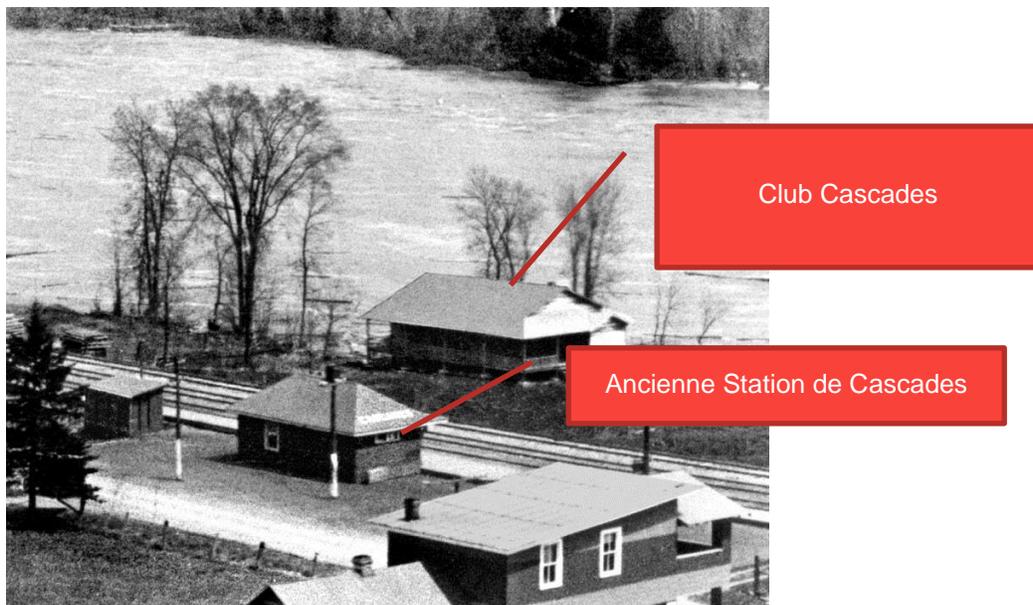
La station Burnett n'est plus présente sur cette photographie de 1980. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.

---

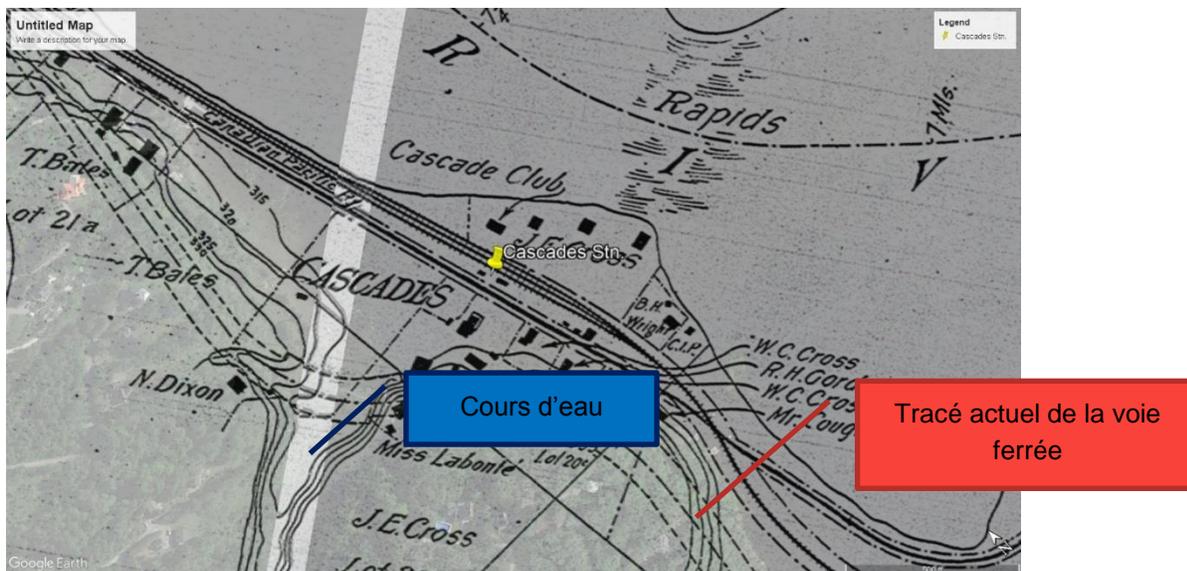
## 4.5 STATION CASCADES

L'ancienne station Cascades est difficilement identifiable actuellement, car la voie ferrée a été relocalisée avec la construction des barrages hydroélectriques. Selon l'interprétation des plans et les images fournis par la Société d'Historique de la vallée de la Gatineau, cette station était située au sud de la voie ferrée en face du Club House Cascade (figure 31 et 32).

Suite à la construction des barrages, la voie ferrée et l'ancienne gare ont été inondées et la voie ferrée a été déplacée vers le sud. Par conséquent, la voie ferrée actuelle ne comprend pas de station Cascades en bordure de celle-ci.



**Figure 31 : Photographie de la station Cascades en 1924 (Source : Société historique de la vallée de la Gatineau)**



**Figure 32 : Plan topographique<sup>2</sup> indiquant la localisation de la station Cascades avant la relocalisation de la voie ferrée en 1926**

La carte (figure 32) montre la localisation de l'ancien site de la Station Cascades avant la construction des barrages hydroélectriques en 1926 sur la rivière Gatineau. Ces plans indiquent également la relocalisation de la voie ferrée au sud qui correspond à la localisation actuelle de la voie ferrée.

<sup>2</sup> Canadian International Paper Company. Plan Showing Lands Affected by the Chelsea Power Development on the Gatineau River between Range III Township of Wakefield and Range VIII Township of Hull [1926].



**Figure 33 : Photographie de la station Cascades en 1910 (Source : Société historique de la vallée de Gatineau) – voies d'évitement multiples, secteur maintenant sous la rivière.**



Figure 34 : Plan topographique<sup>3</sup> indiquant la localisation de la station Cascades avant la relocalisation de la voie ferrée en 1926

<sup>3</sup> Canadian International Paper Company. Plan Showing Lands Affected by the Chelsea Power Development on the Gatineau River between Range III Township of Wakefield and Range VIII Township of Hull [1926].

La carte topographique actuelle permet de localiser le cours d'eau qui était observé sur les plans topographiques avant la construction des barrages hydroélectriques et confirme la zone où se trouvait l'ancienne station Cascades.



Figure 35 : Carte topographique provenant du Toporama de l'atlas du Canada

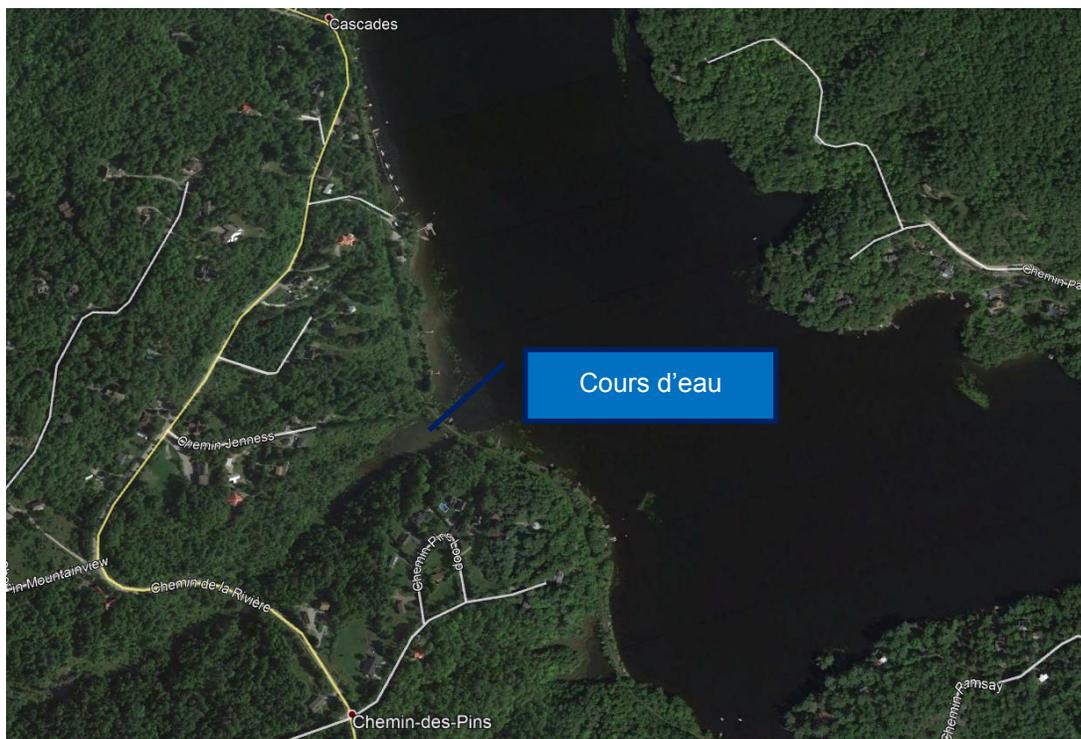


Figure 36 : Photographie du secteur de la station Cascades via Google Earth



Figure 37 : Photographie HA146-076 1927 1/15 000



**Figure 38 : Photographie A5473-008 1936 1/20 000**

L'ancienne voie ferrée, les voies d'évitement et par conséquent l'ancienne Station Cascades ne sont plus présentes, car ce secteur a été inondé par la rivière et la voie a été déplacée plus au sud. Sur le nouveau tracé de la voie ferrée, il y a présence d'une seule voie ferrée et aucun aiguillage n'a été observé pour une voie secondaire. Il n'y a plus de station en bordure de la nouvelle voie ferrée.



**Figure 39 : Photographie A19812-190 1966 1/20 000**

L'ancienne voie ferrée, les voies d'évitement et par conséquent l'ancienne Station Cascades ne sont plus présentes, car ce secteur a été inondé par la rivière et la voie a été déplacée plus au sud. Sur le nouveau tracé de la voie ferrée, il y a présence d'une seule voie ferrée et aucun aiguillage n'a été observé pour une voie secondaire. Il n'y a plus de station en bordure de la nouvelle voie ferrée.



**Figure 40 : Photographie A25412-066 1980 1/25 000**

L'ancienne voie ferrée, les voies d'évitement et par conséquent l'ancienne Station Cascades ne sont plus présentes, car ce secteur a été inondé par la rivière et la voie a été déplacée plus au sud. Sur le nouveau tracé de la voie ferrée, il y a présence d'une seule voie ferrée et aucun aiguillage n'a été observé pour une voie secondaire. Il n'y a plus de station en bordure de la nouvelle voie ferrée.

## 4.6 STATION FARM POINT

Selon l'interprétation de la carte fournie par la Société historique de la vallée de la Gatineau, cette station était située entre le chemin Saint-Clément et le Chemin Carmen (Figure 41 et 42).

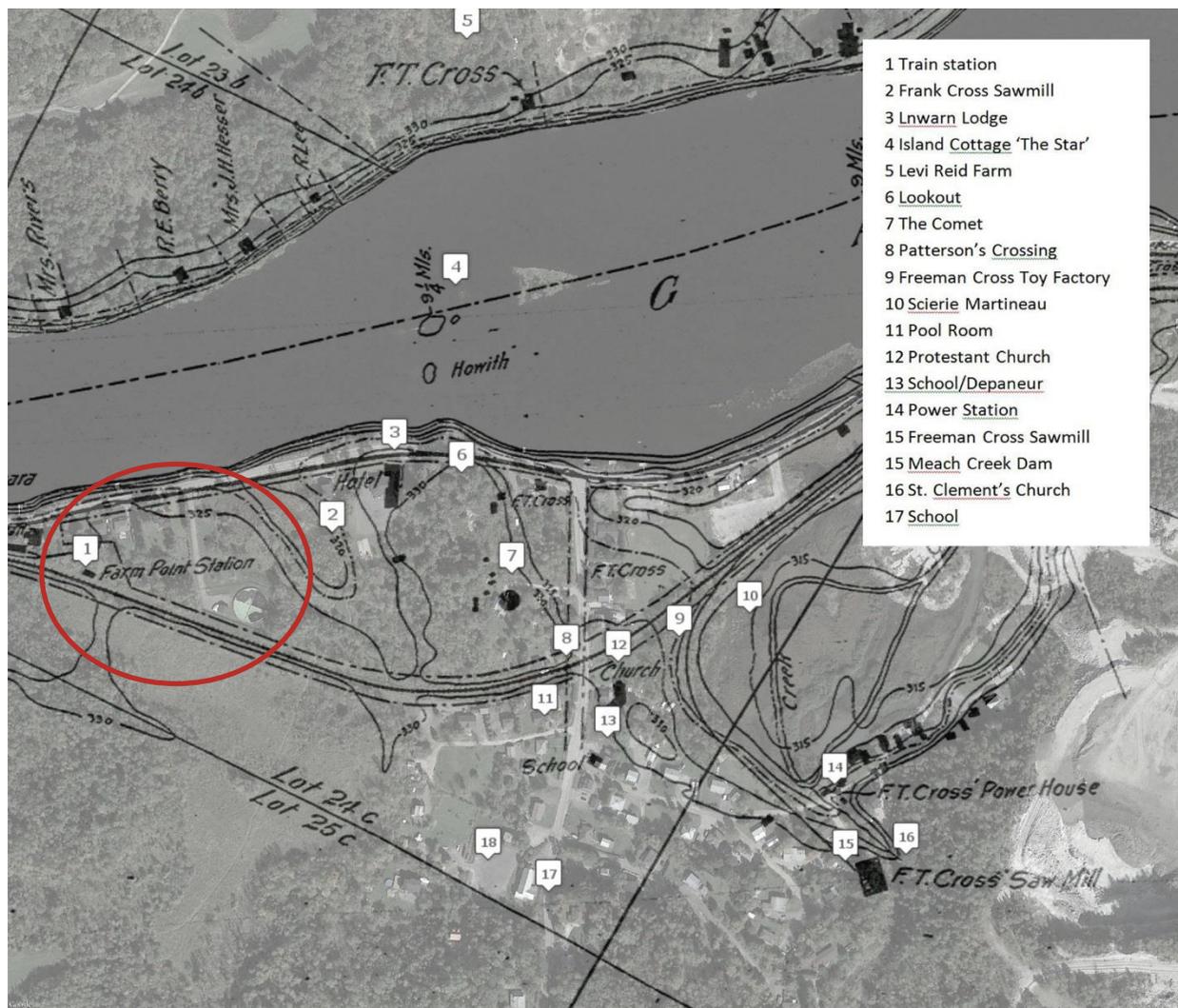


Figure 41 : Plan topographique du secteur Farm Point en 1926 (Source : Société historique de la vallée de la Gatineau<sup>4</sup>) – Un bâtiment et une voie sont visibles.

<sup>4</sup> Canadian International Paper Company. Plan Showing Lands Affected by the Chelsea Power Development on the Gatineau River between Range III Township of Wakefield and Range VIII Township of hull [1926].

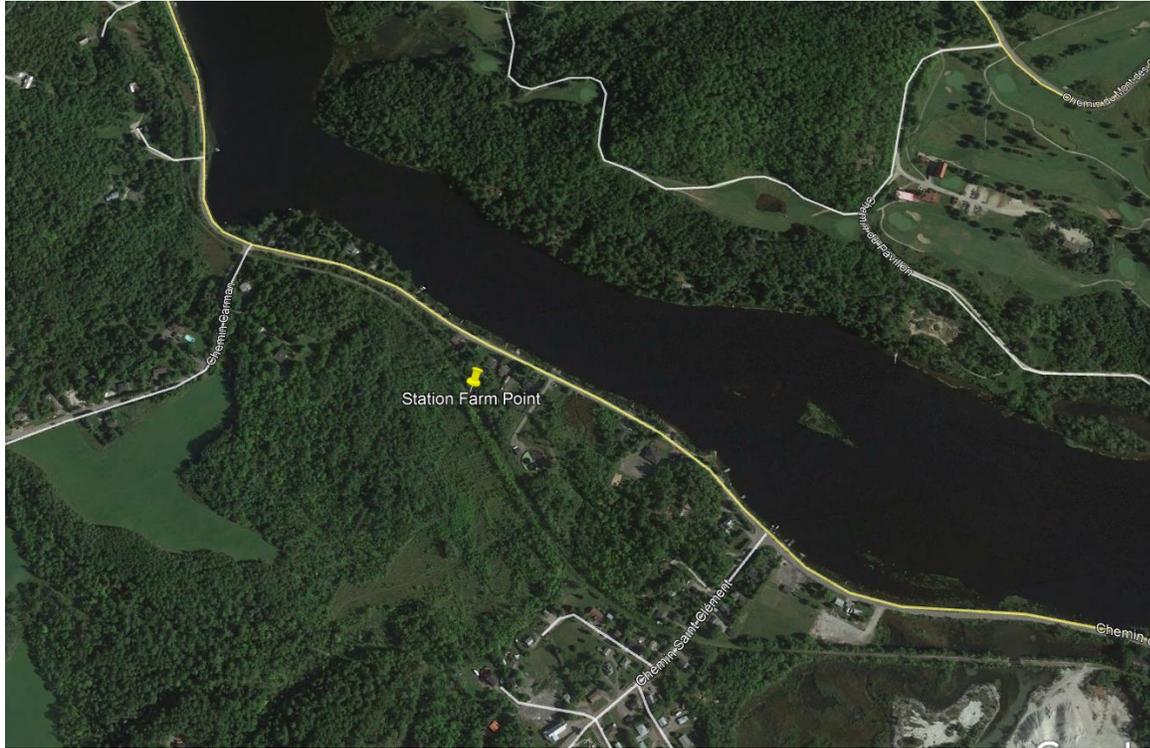
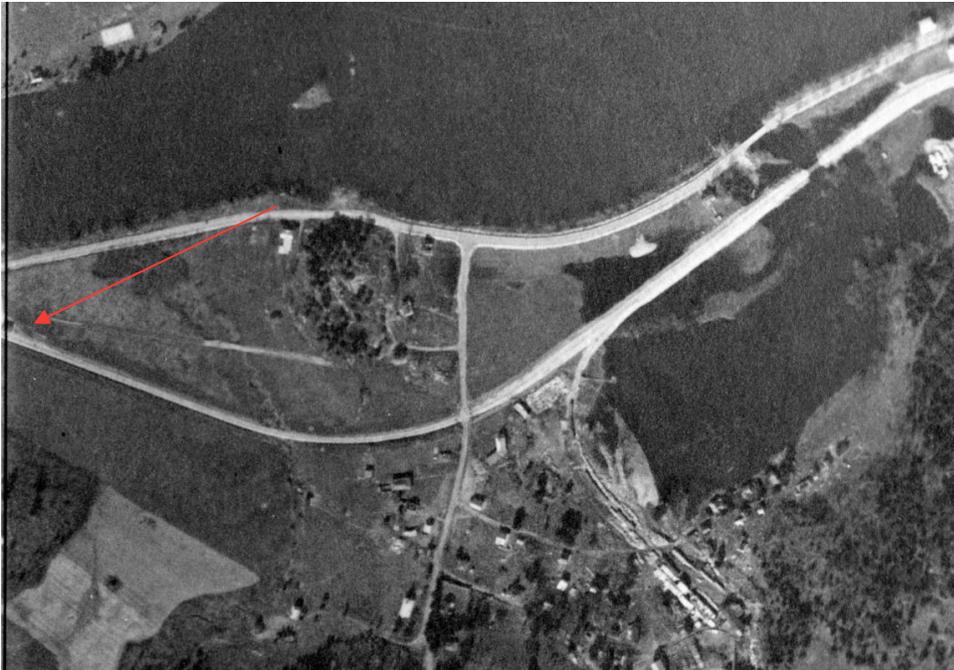


Figure 42 : Localisation de la Station Farm Point sur Google Earth



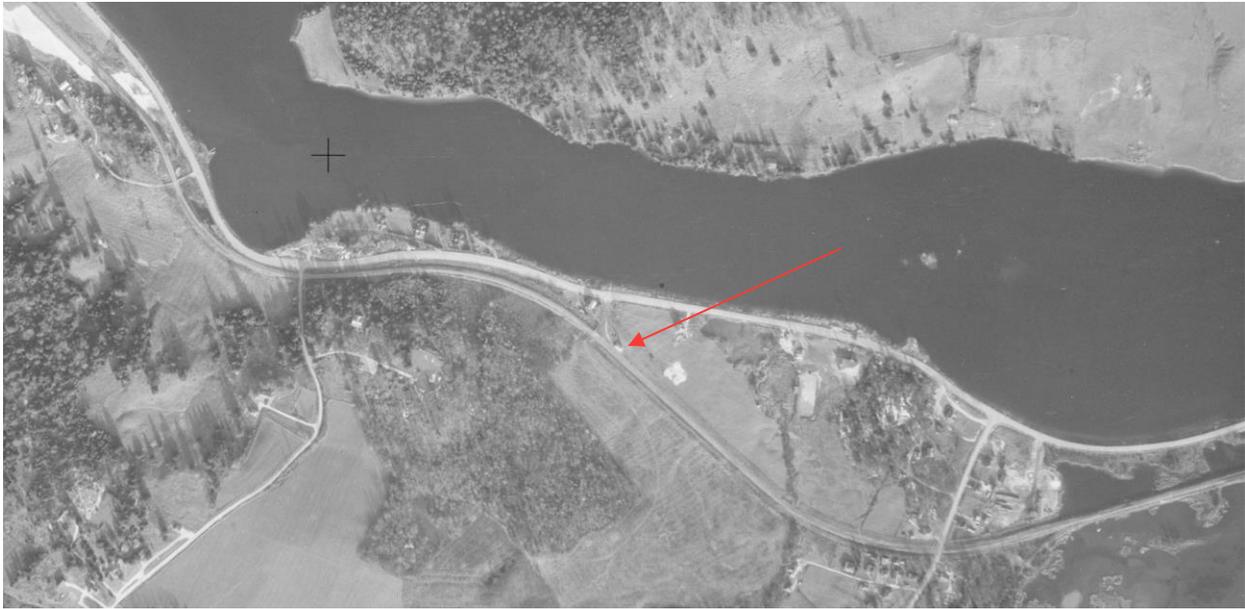
**Figure 43 : Photographie aérienne HA250-020 1927 1/15 000**

La station Farm Point est présente sur cette photographie aérienne. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



**Figure 44 : Photographie aérienne A7191-003 1944 1/12 000**

La station Farm Point est présente sur cette photographie aérienne. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



**Figure 45 : Photographie aérienne A16959-102 1953 1/15 000**

La station Farm Point est présente sur cette photographie aérienne. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



**Figure 46 : Photographie aérienne A2192-164 1970 1/4000**

La station Farm Point n'est plus présente sur cette photographie aérienne. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.



**Figure 47 : Photographie aérienne A31410-170 1985 1/15 000**

La station Farm Point n'est plus présente sur cette photographie aérienne. Présence d'une seule voie ferrée, aucun aiguillage de voie secondaire.

## 5 CONCLUSION

WSP a été mandatée par la Municipalité de Chelsea pour réaliser étude complémentaire à l'Évaluation environnementale de Site phase I réalisée par Avizo en 2016.

L'objectif de cette étude complémentaire était de réaliser une recherche plus approfondie des photographies aériennes datant d'avant 1965 et de consulter différents documents fournis par la Municipalité de Chelsea afin de déterminer si les anciennes stations Kirk's Ferry, Farm Point, Tenaga, Gleneagle, Cascades et Burnett ont eu des activités listées à l'Annexe III du RPRT (48821 – Activités de soutien au transport ferroviaire).

Suite à l'analyse des documents fournis par la Municipalité de Chelsea et des différentes photographies aériennes consultées, il ressort de cela que les différentes anciennes stations Kirk's Ferry, Farm Point, Tenaga, Gleneagle et Burnett étaient des stations de drapeaux ou « flag stations » et qu'aucun aiguillage n'a été observé à proximité de ces stations.

Par conséquent, ces stations n'ont pas eu d'activités listées à l'Annexe III du RPRT (48821 – Activités de soutien au transport ferroviaire) et ne sont pas assujetties aux différentes procédures de Loi sur la Qualité de l'Environnement encadrant ce type d'activité.

La seule station qui a possiblement eu des activités de soutien au transport ferroviaire est l'ancienne station Cascades. Des voies multiples y sont visibles sur les documents historiques. Toutefois, cette station et les voies ont été inondées dans les années 1926 lors de l'édification des barrages hydroélectriques de la rivière Gatineau et sont maintenant sous la rivière. La voie ferrée actuelle a été déplacée au sud de l'ancienne station Cascades et seule une station de drapeaux était présente à la nouvelle station Cascades.

En conclusion, l'ÉES Phase I produite en 2016 avait ciblé uniquement l'ancienne station de Chelsea (chemin Mill) comme ayant eu le potentiel d'avoir supporté des activités de soutien au transport ferroviaire.

Notre étude a confirmé cette information et aucune station présente sur le tracé actuel de la voie ferrée (Kirk's Ferry, Farm Point, Tenaga, Gleneagle, Cascades et Burnett) n'a eu d'activités de soutien au transport ferroviaire. Celles-ci étaient toutes des stations de drapeaux pour les passagers.

## 6 RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Étude environnementale de site Phase I préparée par la firme Avizo le 25 novembre 2016;
- Étude environnementale de site phase II, secteurs A et B préparée par WSP en 2017;
- Caractérisation environnementale des sols, chemin Kirk's Ferry à Chelsea, 12 juin 2018;
- Société historique de la vallée de la Gatineau, Up the Gatineau, Vol :27, « Early aerial photography of the Gatineau River Valley ».
- Société historique de la vallée de laGatineau, Up the Gatineau, Vol : 24, « Stations of the Gatineau Valley Railways »;
- Société historique de la vallée de la Gatineau, Up the Gatineau, Vol : 12, « Stations of the Gatineau Railways »;
- Société historique de la vallée de la Gatineau, The Way We Were, « Train station suite Brunet to a T », July 20, 2010;
- Société historique de la vallée de la Gatineau, images of Kirk's Ferry station, Farm point station, Tenaga Station, Gleneagle Station and Burnett Station.
- Société historique de la vallée de la Gatineau, « Cascades Club's 90 th. Birthday »;
- Plan topographique ancienne indiquant la localisation de la station Cascades avant la relocalisation de la voie ferrée;
- Matrice graphique du secteur de l'ancienne station de Cascades;
- Plan topographique indiquant la localisation de la station Farm Point;
- Canadian International Paper Company. Plan Showing Lands Affected by the Chelsea Power Development on the Gatineau River between Range III Township of Wakefield and Range VIII Township of hull [1926];
- Matrice graphique du secteur de l'ancienne station Farm Point.

