

La gare intermodale de Lévis

Le bâtiment connu sous le nom de gare intermodale ou gare de la Traverse a connu plusieurs vocations au cours de son existence. Il s'agit de l'un des bâtiments les plus significatifs dans l'histoire municipale lévisienne, et certainement le plus important dans le secteur de la Traverse. Pour ces raisons, il importe de rappeler les grandes étapes qui ont marqué ce bâtiment notoire, notamment dans une optique de mise en valeur et de réflexion sur sa vocation.

L'incorporation de la Ville de Lévis remonte à 1861, une époque marquée par l'importance de l'activité maritime. À cette époque, les fonctions commerciales et industrielles de la ville naissante étaient concentrées dans le secteur de la Traverse, lieu de convergence des routes et moyens de transports. Dès 1818, le quai *Lauzon* avait été construit sous l'initiative du seigneur John Caldwell, devenant rapidement le principal débarcadère des traversiers vers Québec et, par conséquent, le lieu de concentration des marchands et aubergistes. Le 24 avril 1862, la municipalité, qui n'avait pas encore une année d'existence, se porte acquéreur des quais Lauzon et McKenzie auprès du Gouvernement au prix de 600 louis pour la construction d'un débarcadère et d'un marché. Le quai portera désormais le nom du quai de la Corporation. Le 1^{er} octobre 1862, Lévis vote son premier règlement d'emprunt auprès du gouvernement, d'un montant de 40 000\$ pour la construction de quais et du marché public. Deux semaines plus tard, des soumissions sont demandées pour la réparation des quais et l'établissement d'un débarcadère public. Louis Fréchette, père du célèbre poète, obtient le contrat. On attribue à l'architecte Michel Patry le mandat de préparer les plans pour une halle devant servir de marché public. Les plans sont acceptés le 21 décembre 1863, puis les soumissions pour la construction sont publiées dans les journaux.



Demande de soumissions publiée dans le journal *Le Canadien*, édition du 30 décembre 1863.

La brique est choisie comme matériau principal pour la structure. Les travaux de construction débutent le 18 avril 1864 par les entrepreneurs Édouard et Germain Hallé. L'emplacement choisi se trouve à 15 pieds à l'ouest du quai Lauzon, sur un terrain appartenant à John Thompson. L'édifice possède deux fonctions selon ses étages. Le rez-de-chaussée sert de marché public, avec étals pour les commerçants, tandis que le second étage est réservé pour la salle du Conseil et réunions publiques. Il s'agit donc du premier édifice officiel de fonction de la Ville de Lévis puisque le Conseil siégeait jusqu'alors dans la résidence du greffier Léon Roy.

Selon un article du *Canadien*, publié le 31 octobre 1864, « *cette bâtisse qui mesure 109 pieds sur 46, est en briques et a deux étages. Le premier étage est divisé en dix-sept étaux de bonne grandeur. À chaque bout de la halle se trouve un vaste escalier, conduisant au deuxième étage. Ce dernier est divisé comme suit :*

- *Une salle de 60 pieds par 40, pour l'usage de toute réunion publique, concerts, soirées littéraires, etc;*
- *La salle du conseil, où se tiendront les réunions du corps municipal, mesure 40 pieds sur 30, laissant de chaque côté un espace où le public sera admis;*
- *À l'extrémité Est de la bâtisse se trouvent deux bureaux, celui du trésorier de la ville, M. Léon Roy, N.P., et celui du Maire M. Louis Carrier.*

Cette halle est bâtie immédiatement au côté Ouest du débarcadère de la traverse, et on a construit tout le tour de cette halle un quai de 60 pieds pour servir de marché extérieur ».¹

La première séance du conseil dans la nouvelle halle se tient le 9 janvier 1865. La grande salle est alors utilisée par le bataillon de milice pour divers exercices. La nouvelle halle est inaugurée le 10 février 1865, avec un concert vocal et instrumental donné par la Société Musicale des Amateurs de Saint-Jean-Baptiste de Québec, sous la direction de Damis Paul. Rapidement, les administrateurs de la municipalité constatent le succès de la halle Lauzon, mais reconnaissent qu'elle est insuffisante par rapport à la croissance de la demande. Deux halles sont alors construites en haute ville, soit à l'angle des rues Saint-Félix et Déziel ainsi que la Halle Notre-Dame, située sur la rue de l'Arsenal.

Cette fonction d'édifice public durera près de 20 ans, soit jusqu'en 1884², année laquelle la compagnie de l'Intercolonial³ offre à la Ville de Lévis un montant de 29 000\$ pour l'acquisition de la halle et en faire une gare ferroviaire et le terminus ouest de son réseau. Notons que les réseaux du Grand-Tronc et de l'Intercolonial possédaient tous deux leurs installations à l'anse Tibbits, mais cette dernière compagnie fit construire à grands frais un embranchement reliant le secteur de la Traverse et, plus tard, se rendant jusqu'à Saint-Charles de Bellechasse en passant par Lauzon. Notons que la vente de la halle est acceptée à la condition que l'Intercolonial en fasse la principale gare de fret et de passagers à Lévis. C'est ainsi que la ville procède à la construction d'un nouvel hôtel de ville sur la rue Déziel, pour y aménager l'ensemble des bureaux municipaux alors logés dans la halle.

¹ Bibliothèque et Archives nationales du Québec, collections numériques.

² L'acte d'achat est accepté lors de la séance du Conseil du 4 septembre 1883, puis officialisé par résolution le 31 mai 1884. Le contrat de vente est signé par le maire Lefrançois le 2 juin. Source : Pierre-Georges ROY, *Dates Lévisiennes*. Volume 3 (1881-1888). Lévis, Imprimerie Le Quotidien, 1933.

³ Le réseau de l'Intercolonial s'étend entre Halifax et Lévis.

Ainsi débute une nouvelle vocation pour le bâtiment. Le 20 juillet 1884, un premier convoi ferroviaire traverse l'embranchement et s'arrête à la gare de la traverse à 16 h précis. Cet événement marquera plus d'un siècle de vie ferroviaire intense dans la halle, qui perd avec raison son nom au profit de celui de gare. Dès le lendemain du voyage inaugural, le service régulier est offert à la gare, qui est entièrement pavoisée pour l'événement.

La nouvelle gare de l'Intercolonial joue alors un rôle central dans les édifices du secteur de la Traverse. Elle devient le lieu de passage de milliers de voyageurs en partance ou en arrivée de l'est et de l'ouest du pays. Comme la ville de Québec ne bénéficiait pas alors d'un lien ferroviaire direct avec les provinces maritimes, la gare de Lévis officiait à titre de desserte ferroviaire de la capitale. Dès 1885, le réseau du Québec-Central, qui s'étend vers la Beauce et les Cantons-de-l'Est, déménage son service de passagers de sa gare, alors située à l'angle de la route du Président-Kennedy et de la rue Saint-Georges, à celle de l'Intercolonial. Un achalandage en forte croissance marqua les premières années d'activités dans la gare, grâce notamment à sa situation géographique, au cœur d'une jonction parfaite des modes de transports maritime, routier et ferroviaire. En 1888, l'activité à la gare sera augmentée lorsque le Grand-Tronc, un autre réseau national, s'y installe pour le transport des passagers, autrefois situé au terminus de l'anse Tibbits. La gare de Lévis devient donc le point de contact entre les provinces maritimes, l'ouest canadien et américain, les grandes villes nord-américaines ainsi que l'intérieur du sud du Québec.

De là apparaît une fonction intermodale, qui sera constamment renforcée avec l'apparition des taxis, tramways et autobus. La gare de Lévis devient le point de contact d'une population en provenance de l'extérieur du pays, des voyageurs de la Beauce, de la Côte-du-Sud et de Lotbinière, des visiteurs prestigieux et des humbles ouvriers. L'édition du 10 avril 1884 du journal *Le Quotidien* dresse un intéressant portrait de la gare :

« Au débarcadère des bateaux passeurs qui font le service entre Québec et Lévis, on ne reconnaît plus la halle aux viandes que le conseil de Lévis élevait en 1864, aux commencements mêmes de la ville. Cet édifice rafistolé, peinturé à neuf, est devenu la gare centrale de l'Intercolonial, le terminus ouest de cette grande voie ferrée.

À l'intérieur, au premier étage, on a aménagé des salles d'attente pour les voyageurs, avec tout le confort moderne, des bureaux pour le chef de gare, les télégraphistes [sic]. À l'extrémité ouest s'ouvrira un restaurant. Au second étage seront les cuisines et les réfectoires. Les directeurs du chemin de l'Intercolonial auront aussi leurs bureaux. La plate-forme et le garde soleil en face de la gare seront d'une grande utilité pour le public voyageur. À l'est de l'édifice principal, on vient d'élever des bureaux très élégants pour la direction du fret.

À l'ouest, les ouvriers travaillent maintenant à construire un entrepôt pour les marchandises. Cet édifice aura 228 pieds de longueur sur 41 de largeur. M. Nesbitt, de Québec, est l'entrepreneur.

Au nord de la ligne, on a jeté les premières fondations d'un quai qui s'avancera jusqu'au courant. Les bateaux passeurs et les plus gros navires y pourront accoster et prendre les chargements de marchandises apportées par l'Intercolonial. Un service régulier de passeurs s'établira à cet endroit ».

Malgré ces importants travaux de réaménagement, l'espace de cet édifice devient rapidement insuffisant. Lévis connaît au même moment une croissance économique et démographique sans précédent. Soulignons par le fait même que la fin du 19^e siècle correspond à la pleine effervescence du transport ferroviaire au pays et d'un début du tourisme américain vers la ville de Québec. La hausse du trafic ferroviaire crée une certaine congestion à la Traverse, rendant une difficile cohabitation entre les trois réseaux qui partagent la gare. De plus, les administrateurs de Lévis jugeaient que l'actuelle gare ne reflétait plus l'image dynamique et la stature de leur ville.

L'Intercolonial prévoit une nouvelle construction dès 1899, du double de la superficie de l'actuelle gare. Signés par l'architecte Georges-Émile Tanguay, les plans de la nouvelle gare étonnent par leur audace, tranchant avec le modèle traditionnel des édifices publics de l'époque. La construction est complétée en septembre 1902 et, contradiction avec la stature du nouvel édifice, aucune cérémonie d'ouverture n'est réalisée. L'ancienne gare est alors transformée pour les bureaux du fret. Le 24 novembre 1914, la nouvelle gare est entièrement détruite par un incendie. L'intensité du brasier est telle que plusieurs bâtiments environnants sont détruits, l'ancienne halle est épargnée de justesse mais subit certains dommages, notamment à la toiture. Le soir même de cet incendie, l'ancienne gare reprend sa vocation pour les passagers. Malgré les nombreuses promesses et les engagements du gouvernement fédéral, aucune nouvelle gare ne sera construite à la traverse.

Les espoirs de reconstruction sont éteints en octobre 1919 lorsque le gouvernement nationalise l'Intercolonial sous la gouverne du Canadien National et entreprend d'importants travaux de réparation à la gare pour un montant de 125 000\$. Parmi ces travaux, on relève⁴ :

- L'application de stucco sur l'ensemble des murs extérieurs pour protéger la maçonnerie et améliorer son apparence;
- Le premier étage a été entièrement réaménagé avec une nouvelle salle d'attente d'une dimension de 75 X 40, une salle d'attente pour les dames de 28 pieds carrés, un fumoir pour hommes de 30 X 40 pieds, les bureaux pour l'agent de la station et la vente des tickets;
- Une nouvelle aile d'un étage est construite immédiatement à l'ouest de l'édifice pour le courrier, les bagages et les bureaux du Québec-Central.

À partir de 1925, l'actuelle gare intermodale était utilisée par le CN pour devenir le centre névralgique de tout le trafic ferroviaire de l'est du Québec. L'ensemble de la division « Lévis » était réglé à partir de ce bâtiment, qui était alors considéré par plusieurs cheminots comme « le centre du monde ». C'était là également que les cadres supérieurs du CN travaillaient, ce qui a donné un statu de lieu mythique chez plusieurs travailleurs ferroviaires. On contrôlait à partir de ce bâtiment l'ensemble du trafic ainsi que des activités dans la subdivision.

Se trouvaient dans les bureaux supérieurs⁵ le surintendant de la subdivision (sub master)⁶, qui avait une autorité complète sur l'ensemble du mouvement des trains, ses deux assistants surintendants, un chef de la voie (road master) qui avait juridiction sur l'entretien des voies

⁴ Douglas N. W. Smith, « The stations and trains of Lévis », dans *Canadian Rail passengers review*, numéro 2, juin 1999, p.31.

⁵ L'inventaire des postes est tiré d'une entrevue avec Jean Gosselin, p. 17 à 21.

⁶ L'ensemble des emplois au Canadien National était identifié en anglais.

ferrées, le chef régulateur (chief dispatcher), les régulateurs (dispatchers) qui avaient pour mandat de contrôler les mouvements des trains et planifier les rencontres de convois, les officiers de la division *Buildings and Bridges* (B&B) qui s'occupaient de l'entretien des bâtiments et des ponts, ainsi que les officiers O.C.S. (*On Company Service*) qui s'occupaient de tout l'équipement nécessaire pour le bon fonctionnement de la compagnie (peinture de bâtiments, charbon, rails, papeterie, serviettes, etc.).

S'ajoutent à ceux-ci de nombreux commis de bureau qui avaient chacun des fonctions spécifiques. Au rez-de-chaussée se trouvaient le chef de gare, les télégraphistes (opérateurs), l'agent vendeur de billet (ticket agent), hommes de manutention, bagagistes, wagonniers (carmen) et autre personnel attiré au service des voyageurs. Ce bureau fonctionnait 24 heures sur 24, 365 jours par année, on comprend donc pourquoi il revêtait d'une importance particulière, de véritable quartier général ferroviaire dont l'activité avait d'importantes retombées dans les commerces environnants.

Encore une fois, le feu réapparaît le 17 avril 1930, détruisant complètement la nouvelle aile, épargnant de justesse la gare qui subit certains dommages. Encore une fois, le CN entreprend d'importants travaux pour agrandir et moderniser les installations. On procède alors à :

- La reconstruction de l'aile ouest, sur deux étages, avec une superficie de 148 X 43 pieds, entièrement à l'épreuve du feu avec une structure d'acier et une enveloppe de brique. Le premier étage de cette nouvelle aile comprend un espace pour la vente de journaux et magazines, une toilette pour les hommes, un fumoir de 29 X 43 pieds (qui sera converti plus tard en cafétéria), une salle de 43 X 29 pour les bagages de l'Express du CN, une autre salle de 14 X 43 pour les bagages du Québec-Central ainsi qu'une salle de 19 X 43 pour le courrier. Le second étage est occupé par les bureaux de la division ferroviaire « Lévis », un dortoir et un réfectoire pour les équipages de trains;
- Des travaux sur la toiture de l'ancienne gare, avec l'aménagement de quatre nouvelles lucarnes pour augmenter l'espace de bureau.

En août 1931, le Québec-Central lance un service quotidien d'autobus à partir de la gare à destination de Lac-Frontière, confirmant ainsi la fonction intermodale de l'immeuble. À partir de 1951, les réseaux ferroviaires commencent à remplacer les locomotives à vapeur par des locomotives diesel. Ce changement technologique, d'apparence anodine au départ, entraîne de profondes transformations dans l'ensemble des structures du Canadien National. La locomotive diesel, moins énergivore que ses précédentes, permet une plus grande autonomie et nécessite un entretien minimal. De plus, la mise en service de nouveaux systèmes automatisés de contrôle du trafic ferroviaire rendent caducs toute la structure de logistique de contrôle des convois sur les voies ferrées. Il s'ensuit un grand nombre de licenciements dans le personnel de la compagnie et la fermeture de plusieurs bureaux divisionnaires. Le transport ferroviaire souffrit également de l'arrivée du transport aérien pour les longues distances, et du transport routier pour la circulation de transit et la livraison de marchandise. La fin des années 1950 correspond à la fois à l'apogée de la vie ferroviaire à la gare de Lévis, puis d'une chute dramatique des activités.

En 1957, le Québec-Central cesse tout service à partir de Lévis en transférant ses activités à la gare du Palais à Québec, où le Grand-Tronc avait déjà transféré ses bureaux depuis 1922. La fermeture du bureau divisionnaire de Lévis, survenue en août 1959, apporte un autre coup dur à la fois dans l'économie de la Traverse et de Lévis. La ville perdait d'un coup un grand nombre

de hauts salariés réguliers.⁷ Il s'ensuit de l'arrêt de service de plusieurs trains locaux puis d'une réorganisation des itinéraires des trains de passagers. À partir de 1963, seuls les trains *Océan* et *Scotian*, reliant Montréal à Halifax, puis le *Maritime Express*, vers Campbellton, s'arrêtent à la gare. Puis, le *Chaleur*, à destination de Gaspé, qui sera réduit à une activité estivale et pour le temps des Fêtes. Cette fréquence contraste profondément avec la quarantaine de convois quotidiens qui s'arrêtaient au tournant des années 1940.

Le 31 octobre 1971, Lévis devenait le point d'arrêt du dernier convoi postal dans l'ensemble du Canada, puis en 1975, du dernier convoi de wagons lits à destination de Campbellton. En 1979, la société VIA Rail prit en charge le transport de passagers du Canadien National et du Canadien Pacifique, suivi par une réorganisation des trajets, dont la réduction du circuit *Océan* jusqu'à Moncton. Ainsi, depuis 1884, les passagers de Lévis ne peuvent plus se rendre directement jusqu'à Halifax en un seul trajet.

Bien que l'activité ferroviaire diminue au cours des années 1970, l'intérêt porté envers le bâtiment grandit. Conscients de sa valeur patrimoniale et de son riche passé, les autorités fédérales entreprennent en 1973 un processus de reconnaissance en vertu de la Loi sur les lieux et monuments historiques. Lors de sa séance du 15 juin 1976, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada désigne la gare comme *Lieu historique national du Canada de la Gare-de-l'Intercolonial-à-Lévis*, attribuant ainsi un statut de reconnaissance nationale à l'édifice. Le répertoire des désignations d'importance historique nationale regroupe les édifices parmi les plus significatifs au pays en raison de leur histoire, leur valeur, du personnage historique ou de l'événement qui y est associé. Dans l'Annuaire des désignations patrimoniales fédérales, il est mentionné :

- *La Gare de l'Intercolonial à Lévis a été commémorée en 1976 à titre de terminus effectif de l'Intercolonial depuis Halifax.*
- *La valeur patrimoniale de ce lieu réside dans son association avec le chemin de fer Intercolonial (CFI) historique et dans la survie de l'édifice depuis l'époque où il servait de terminus du CFI, au XIXe siècle.*⁸

L'activité ferroviaire est donc indissociable à l'identité et la valeur patrimoniale de l'édifice.

Au début des années 1980, le principe d'intermodalité était très en vogue. Pour des sociétés telles que VIA Rail, il s'agissait d'un moyen d'assurer la viabilité d'anciennes gares sous-utilisées, en y concentrant les réseaux de transports publics disponibles. La gare de Lévis offrait l'une des meilleures possibilités en raison de sa proximité avec le traversier, les arrêts des autobus et des taxis. Elle nécessitait par contre d'importants travaux de rénovation et de mise aux normes. De plus, l'aile ouest était devenue vacante depuis près d'une dizaine d'années. À cela, ajoutons le désir de la Société des traversiers du Québec à réaménager son débarcadère. L'idée de créer un terminal commun ferroviaire-traversier-autobus semblait être le meilleur moyen d'assurer la viabilité de la gare.

Un montage financier de 3 millions de dollars permit la réalisation de travaux d'envergure. L'aile ouest de 1931 fut démolie et l'espace fut réutilisé pour l'agrandissement du stationnement.

⁷ La Tribune de Lévis, éditions du 12 juin, 7 juillet et 14 août 1959.

⁸ Le répertoire des désignations d'importance historique nationale
http://www.pc.gc.ca/apps/dfhd/page_nhs_fra.aspx?id=635

Le bâtiment de la gare fut pratiquement reconstruit en entier. Ses fondations furent renforcées et premier plancher fut entièrement réaménagé pour la salle d'attente et le bureau de vente des billets de VIA Rail. La façade fut percée en partie pour l'aménagement d'un restaurant avec verrière. Un escalier et un ascenseur furent construits pour le second étage où se trouvent le poste d'accueil et d'accès pour le traversier. Il fut décidé de refaire la toiture selon son apparence originale, avec une reconstruction du clocheton qui avait disparu depuis l'incendie de 1914. Le crépi des murs extérieurs fut entièrement refait. Les travaux furent complétés en juin 1984.

Alors que la fréquence des utilisateurs des traversiers augmenta de manière substantielle, celle des voyageurs par train diminuait constamment. L'usage de la subdivision ferroviaire était largement déficitaire, une situation intenable pour le CN qui était en plein redressement de sa situation financière. En 1996, il fut annoncé que le trafic ferroviaire cessera prochainement pour une relocalisation du service de passagers à Charny. Le 23 décembre 1996, le maire de Lévis faisait l'annonce d'un projet d'acquisition de la gare pour 250 000\$ pour l'aménagement d'un bureau de tourisme et de location de vélo, en prévision d'un changement de vocation de l'emprise ferroviaire. La vocation ferroviaire du bâtiment prend fin le 24 octobre 1998, alors que le dernier train *Océan* quitte la gare de Lévis, concluant 114 années d'activités à cet endroit. Le soir même, les employés de VIA Rail ferment définitivement les bureaux.

Dès lors, d'importants travaux sont réalisés pour l'enlèvement des équipements ferroviaires sur l'ensemble du tronçon. L'emprise est entièrement pavée pour l'aménagement d'une piste cyclable, le Parcours des Anses, qui devient rapidement l'une des lieux les plus achalandés dans la région. Cette activité entraîne une nouvelle vocation à l'ancienne gare. Depuis, le bâtiment abrite le terminus de la traverse, le bureau d'accueil de Tourisme Lévis, ouvert qu'en période estivale, ainsi que des installations pour la location de vélos.

Bibliographie

Annuaire des désignations patrimoniales fédérales. Parcs Canada.

http://www.pc.gc.ca/apps/dfhd/page_nhs_fra.aspx?id=635.

Note : la fiche de l'Annuaire des désignations patrimoniales fédérales comporte plusieurs erreurs.

La Tribune de Lévis, diverses éditions entre 1946 et 1957.

Le Canadien, éditions diverses entre 1864 et 1865. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, collections numériques.

Le Quotidien, éditions diverses entre 1881 et 1884. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, collections numériques.

Les gares de VIA : Lévis-Québec. Via Rail Canada, 1986. 12 pages.

The Town of Lévis & environs, P.Q., Canada, 1912. Montreal : Commercial Magazine Co. 1912. 59 pages.

BRUNEAU, Roger. *La petite histoire de la traverse de Lévis*. Québec, Ministère des transports, 1983. 99 pages.

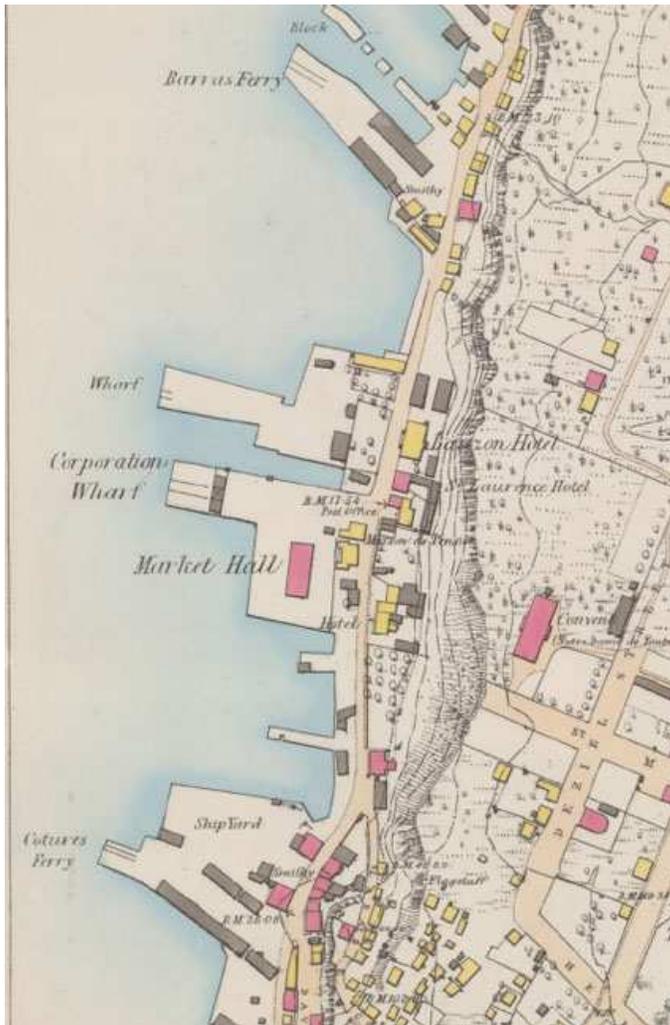
GOSSELIN, Jean. Enquête ethnologique, CJJ-At-12, 19 juin 1979. Musée canadien des civilisations, Collection Jean-Jacques Chalifoux, numéro de dossier Folk B201/11.

ROY, Pierre-Georges. *Dates Lévisiennes*. Volume 1 (1848-1869) et Volume 3 (1881-1888). Lévis, Imprimerie Le Quotidien, 1932 et 1933.

ROY, Pierre-Georges. *La traverse entre Québec et Lévis*. Lévis, Imprimerie Le Quotidien, 1942. 169 pages.

SMITH, Douglas N. W. « The stations and trains of Lévis », dans *Canadian Rail passengers review*. Numéro 2, juin 1999, p. 9 à 37.

Iconographie complémentaire



Vue d'ensemble du secteur de la Traverse en 1865, démontrant l'emplacement de la halle près du quai Lauzon (Corporation Wharf). Source : H.S. SITWELL, R.E. *Plan of Point Lévis Canada East Surveyed in 1864-5* By Lieut. H.S. Sitwell, Royal Engineers. 1869. Feuille IV, plan 7.



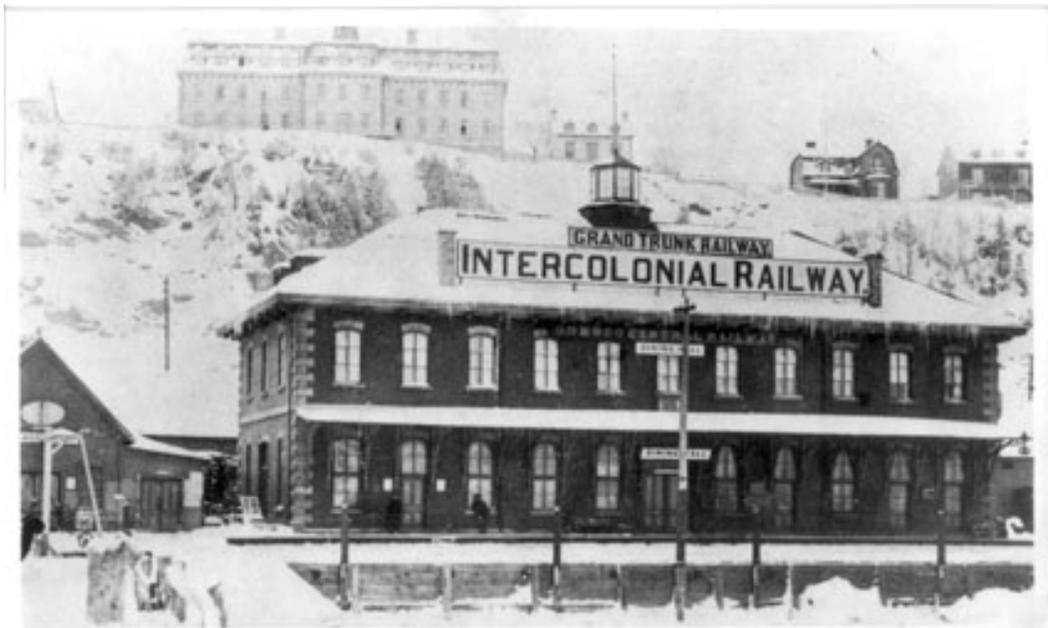
Vue d'ensemble de la Traverse et de Lévis en 1865. On y remarque clairement la Halle Lauzon. Source : Musée de la civilisation, fonds d'archives du Séminaire de Québec. Lévis pris de la citadelle. Jules-Isaïe Livernois. 1865. N° Ph1986-0896



Gare de l'Intercolonial, œuvre de l'architecte George-Émile Tanguay, 1910. Source : BAC, *Quebec from Lévis*, a020611.



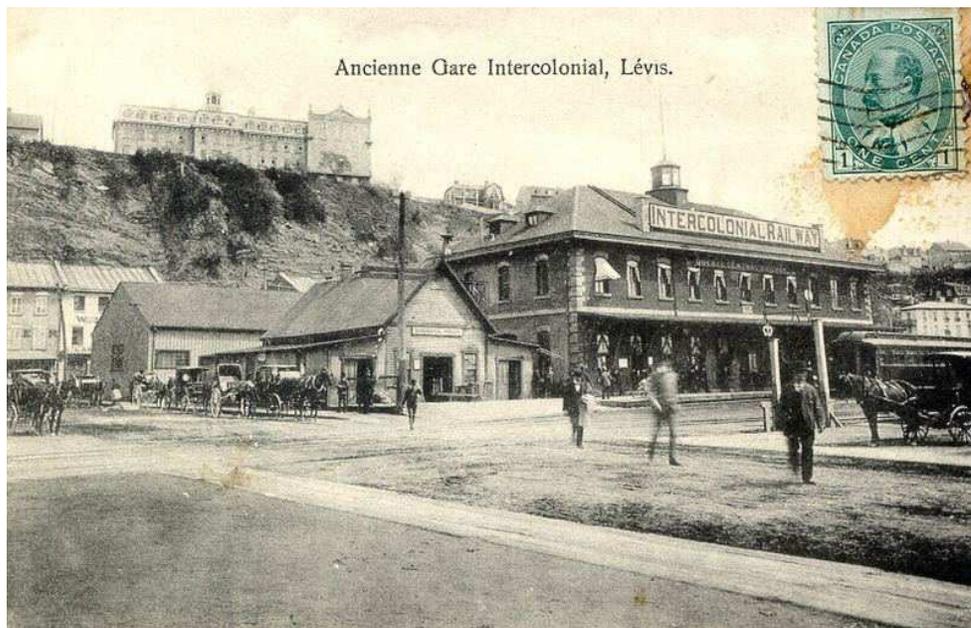
Entrepôt de l'Intercolonial et bâtiment des bagages (actuelle gare intermodale) et débarcadère du traversier en 1910. Source : BAC, *Quebec from Levis*, PA-203582.



Bâtiment de la gare vers 1900, avant la construction de la gare de 1902. On remarque la présence du quai qui était alors situé très près du bâtiment, le long de la voie ferrée. Source : Jean-Marie Lemay.



Débarcadère de la Traverse de Lévis en 1911. Au fond, les hôtels Kennebec, St-Louis et le bureau de poste.
Source : BAnQ, collection initiale.



Ancienne Gare Intercolonial, Lévis.

Gare de l'Intercolonial à l'intérieur de l'ancienne Halle Lauzon. Source : BAnQ, fonds Magella Bureau.



La gare vers 1910, avec le quai du traversier transformé comme débarcadère du pont de glace. On note la présence des installations du quai Couture à gauche de l'image, qui disparaissent lors des travaux de reconstruction du quai en 1912. Source : Ville de Lévis, Secteur des archives privées agréé, cote : P3-S1-P16.



Les premiers élan de l'intermodalité en mars 1902 avec le débarcadère des traversiers, la gare et les voitures à chevaux. Source : BAC, *Photographic View*, PA-016399001.



PA-180632

La tourelle située près de la gare servait de poste de contrôle du passage à niveau de la rue Laurier. Ce passage à trois voies ferrées pouvait devenir hautement dangereux suite à l'arrivée d'un traversier bondé de passagers et de voitures. Source : BAC, PA-180632.



Le couple royal à la gare le 12 juin 1939, avec le roi Georges VI et la reine Elizabeth. Source : BAnQ, fonds Fonds Ésiouff-Léon Patenaude.



Le Lieutenant-Gouverneur Esioff-Léon Patenaude, Maurice Duplessis et autres personnages de marque lors de la visite royale. Source : BAnQ, fonds Fonds Esioff-Léon Patenaude.



Rassemblement devant la gare lors de la visite royale, avec, en avant-plan, les vétérans de la Première guerre mondiale et la chorale du Patro. Source : BAnQ, fonds Fonds Esioff-Léon Patenaude.



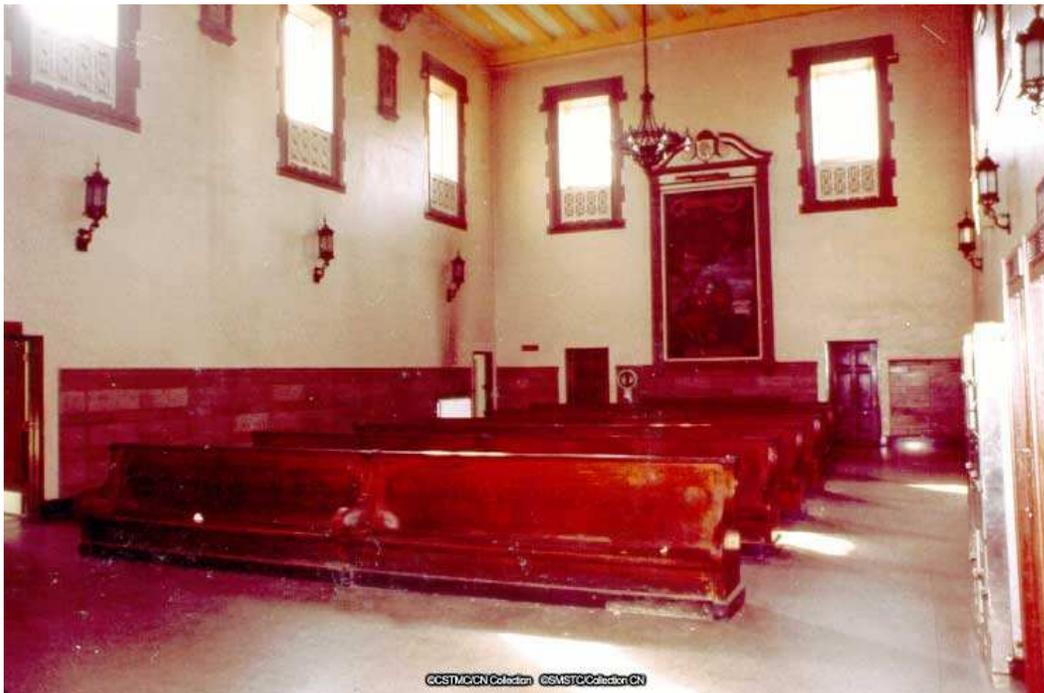
Secteur de la Traverse en 1945. Source : Ville de Lévis.



Secteur de la traverse avant 1956. Source : BAnQ, Service de Ciné-Photographie, 1280-57.



La gare en mars 1982, avant les travaux de réaménagement de l'accès aux traversiers. Source : Musée des sciences et technologies du Canada, collection CN, cote : CN001083.



Salle d'attente de la gare en mars 1982. Source : Musée des sciences et technologies du Canada, collection CN, cote : CN001084.



RailPictures.net - Image Copyright © Pierre Fournier

Gare de Lévis le 21 juin 1983, quelques temps avant les travaux de rénovation, avec la présence de l'aile de 1931 et la couverture à deux versants du bâtiment principal, percée de quatre lucarnes. Source : Pierre Fournier, RailPictures.net.



RailPictures.net - Image Copyright © Pierre Fournier

Gare de Lévis le 29 janvier 1989. Source : Pierre Fournier, RailPictures.net.