

L'HISTOIRE DU RAPIDE-BLANC ET RB STATION

Un document non signé et non daté, intitulé " Le Club Alouette", m'est tombé sous la main, il y a quelques temps. Je le crois antérieur à 1960. Cela m'a suggéré de tenter de faire l'historique de notre coin. En voici une tranche. Les personnes qui possèdent des documents ou qui peuvent apporter des témoignages dignes de foi permettant de l'enrichir, sont invitées à le faire.

LA PRÉHISTOIRE"

Comme partout au Canada, c'est l'époque des Nations appelées Indiennes, et maintenant connues comme les Premières Nations, ou les Autochtones. Les terres et les eaux que nous fréquentons sont appelées "Nitaskinan" par les Atikamekw surnommés un temps "les Têtes de Boule" qui y nomadisaient. Ils font partie de la grande famille linguistique et culturelle algonquienne, avec les Algonquins, Montagnais, Micmacs, Abénakis et Naskapis.

Roger Caron (le doc) a trouvé un jour sur la grève de la Vermillon, près de la Baie de Coucoucache, une pointe de flèche tirée d'un silex, qui pourrait bien dater de plusieurs siècles. Il l'a donnée au Musée du Séminaire de Trois-Rivières. (L'un des bateaux de la St. Maurice River Boom situé à Rapide-Blanc portait le nom de « Coucoucache »).

Même les Iroquois s'aventurèrent dans les parages et ce fut l'origine d'un événement qui a deux versions: une au singulier, un Iroquois qui périt dans la "chute à l'Iroquois", et une au pluriel: plusieurs Iroquois qui firent de la chute un véritable cimetière, bien sûr nommé "Chute des Iroquois."

LES PREMIERS BLANCS.

Ce furent les légendaires "voyageurs" ou coureurs de bois qui allaient commercer les fourrures avec les Indiens. On prétend même qu'il y a déjà eu un poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson au confluent du ruisseau Coucoucache et de la Vermillon. Les voyageurs, pour éviter les Rapides Blancs d'une longueur de quelques 10 kilomètres empruntaient ce ruisseau et une suite de lacs et de portages pour rejoindre la St-Maurice en empruntant la rivière aux Rats. Le Coucoucache aurait même été en partie creusé à la pelle de bois pour faciliter le canotage. On dit tenir ces renseignements de la bouche de Daniel Laloche, un atikamek qui a été un guide de chasse et pêche fort prisé. .

Vinrent ensuite bûcherons et draveurs qui coupaient et flottaient le bois sur la St-Maurice et ses affluents. Peut-être pourrait-on retrouver des récits palpitants des exploits de ces pittoresques personnages.

LE CHEMIN DE FER ET LE CLUB VERMILLON

Le Chemin de fer du Grand Tronc fut construit vers 1909. La renommée se répandit que le territoire de la Vermillon était un paradis de chasse et pêche. En 1910, un Monsieur Arthur Tremblay a fondé un Club dit "Club Vermillon". Dans la brochure des horaires de Via Rail, on trouve encore aujourd'hui mention de Club Vermillon, qui pourrait être un arrêt sur signal (flag station) pour le train de passagers. On le situe au Kilomètre 319, alors que la station de Rapide Blanc est au kilomètre 321. Il se pourrait donc que les solages de maisons qu'on trouve dans les parages du "pont de fer" et de la "chute à l'Iroquois aient quelque chose à voir avec ce Club Vermillon. Mais certains de ces vestiges peuvent aussi être ceux de la maison du gardien de la dalle par laquelle on faisait passer le bois flotté sur la rivière pour éviter de trop l'endommager dans la Chute. Monsieur Tremblay avait construit une maison décrite comme confortable là où est actuellement la maison des Levasseur et Perreault. (Une photo de cette maison a paru dans l'Écho (Vol.1 No20) du 1er mai 2005)

On rapporte la tenue à cette époque d'un concours où 54 orignaux furent abattus en une seule saison de chasse.

UN INCENDIE DÉVASTATEUR.

En 1923, un grand feu de forêt dévasta le territoire du Club Vermillon (environ 50kms de longueur par 10 de largeur). Ce fut la mort du club par suite de la disparition du gibier et de la forêt. Les indiens émigrèrent dans la région de Sanmaur où se trouve maintenant la réserve de Wemotaci.

Cependant la nature reprend vite ses droits, si bien qu'en 1938 un groupe de citoyens de La Tuque, sous la présidence de M. Frank Gauvin obtint une charte et le territoire sous le nom de Club Alouette Inc. M. Gauvin est le grand-père de Jean-Guy Gauvin, propriétaire d'un magasin d'articles de chasse et pêche et restaurateur à La Tuque qui enregistre les orignaux abattus par les chasseurs.

CLUBS "ALOUETTE" & "des POLICIERS".

En 1941, un groupe de trifluviens fit l'acquisition de la charte et des intérêts du Club Alouette. Le principal animateur de ce Club fut M Wilfrid Caron, secrétaire-trésorier, père de Roger (" le doc") et Jean Caron. Les deux devaient devenir à tour de rôle, président du Club. Le territoire s'étendait de Rapide Blanc Station jusqu'au Rapide Loken sur la Rivière Vermillon. En 1963 fut fondé le Club des Policiers de Trois-Rivières et Cap de la Madeleine, et le Club Alouette partagea avec eux son territoire, la limite entre les 2 clubs étant le Rapide Croche. Puis vint l'abolition des Clubs Privés de Chasse et Pêche, qui durant un certain temps consista surtout en l'abolition des privilèges exclusifs. Ne cherchez pas trop dans ces deux clubs "les millionnaires américains qui avaient arraché aux canayens la jouissance de leur territoire" selon la version politiquement correcte. Il semble d'ailleurs que les dits canayens sont très en faveur de l'exclusivité si on se réfère aux affiches par lesquelles des gens prétendent s'attribuer eux-mêmes des territoires exclusifs sur les terres publiques "libérées", pour plusieurs années.

COMPAGNIE SHAWINIGAN POWER et son VILLAGE.

La construction du Barrage et de la Centrale de Rapide Blanc en 1930 suscita la construction d'un village pour loger le personnel d'opération et d'entretien, et leur famille: Environ 250 personnes habitaient quelques 50 maisons, propriétés de la Compagnie Shawinigan. Ce village était doté de nombreux services bien organisés pour pallier à l'isolement des familles en pleine forêt: école, magasin, installation pour le ski, curling, église (une catholique et une protestante), une plage au lac Croche, des facilités de chasse et pêche, etc. Ceux qui y ont vécu ont gardé de très bons souvenirs d'une communauté tricotée serrée. Vous pouvez en juger sur le site internet "<http://www.lerapideblanc.com>".

RAPIDE BLANC STATION

Il n'y avait pas de route permettant de rejoindre La Tuque et donc tout le Québec. Tout, personnel et matériel, devait être transporté par chemin de fer distant de 10 milles (environ 16.5 kms). On fit alors une route pavée de dalles de béton pour pouvoir supporter le poids du matériel. Nous roulons encore sur ces dalles entre le chemin de fer et le km 25.

La Station de Rapide Blanc devint importante: une gare avec chef de gare plein temps, une voie d'évitement avec une grue pour transborder le matériel lourd des wagons aux camions, etc. Rapide Blanc Station, en plus de servir à la desserte de Rapide Blanc Village fut, un temps, très peuplé, dû surtout aux activités de coupe et de flottage du bois. Un moulin à scie (appelé "La WoodHouse") était opéré de l'autre côté de la voie ferrée au bout du sentier partant de chez Laurent Blais.

On en voyait encore des traces au cours des années 80. Le chemin où sont situés les chalets Carter et Aubin se rendait autrefois à ce moulin à scie. On peut encore voir les solages de maisons qui étaient bâties au flanc de la colline entre la maison Morency et la sablière. Elles étaient desservies par un système d'aqueduc et il y a quelques années, on pouvait encore voir une borne-fontaine au milieu de la forêt repoussée. Il est dit que c'étaient les maisons des dirigeants de la Shawinigan Power, et peut-être ensuite, ceux d'Hydro-Québec. Des bâtiments de chantiers - cuisine ("Couquerie"), boutique de forge, camps-dortoirs pour les bûcherons, camp de "jobbers" etc... - utilisés par les Groleau, étaient situés sur le pendant entre chez Bouffard et chez Lise L. Caron. A la fin des chantiers, ils furent achetés par le Club Alouette pour servir de pied à terre pour les membres du Club. Mais au printemps de 1970, ils furent rasés par un incendie de broussailles quand celui qui l'avait allumé en perdit le contrôle. Le camp de Lise Caron était le logis du gardien de l'écluse (dam), dont on voit encore les vestiges dans la rivière, près du pont de la Vermillon. Il a été considérablement agrandi et rénové dans les années 1971-80

PREMIERS MOYENS DE TRANSPORT AUTOMOBILE

En 1950, le Barrage et la Centrale Trenche ont été construits. Il fallut faire un embranchement au km 25 de la route, afin d'avoir accès au site du nouveau chantier. Quand le Barrage fut terminé, on commença à voyager de La Croche au Barrage Trenche par un chemin forestier qui n'avait rien d'une autoroute. Un grand stationnement était aménagé pour les voitures des employés du Barrage et les visiteurs, membres du Club Alouette, entre autres. On transbordait les bagages en brouette ou autres charrettes sur le Barrage, et on appelait le taxi du Village de Rapide Blanc, ordinairement Arthur Lawton ou son épouse, qui venait transporter les gens à leur destination. Plus tard, on eut recours à une barge couplée à une embarcation à moteur pour traverser les automobiles pour \$2.00 par auto.

DE LA SHAWINIGAN à HYDRO-QUÉBEC

En 1963, Hydro-Québec devint propriétaire des actifs de Shawinigan Power. Le plus grand changement fut d'abord le passage de l'Anglais au Français.

Par ailleurs, le Village de Rapide Blanc fut enfin accessible à la circulation en automobile via la Route 10 et un embranchement appelé "le 9 milles" à partir du Pont enjambant la Rivière Trenche. Le trajet de la Tuque au Village de Rapide Blanc représentait un trajet d'une centaine de kilomètres. Quand quelqu'un partait du Village, il recevait instruction de téléphoner de La Tuque pour signaler son arrivée. Si le téléphone demeurait silencieux trop longtemps, on envoyait quelqu'un s'assurer que les voyageurs n'étaient pas en difficulté sur la route. Mais chacun était averti que le fait de ne pas se rapporter en arrivant à La Tuque, le priverait à l'avenir de ce privilège.

On installa une barrière à l'entrée du Village et celle-ci était gardée par Ben Deshaies et sa compagne Marie-Paule: il fallait s'y enregistrer, préciser où on se rendait, la durée du séjour, etc... C'était sérieux ! On a même vu parfois un revolver sur la table à côté du registre. Pourquoi ce dispositif ? Pour empêcher que des "indésirables" (Ben dixit) n'aillent braconner sur les lacs dont la chasse et la pêche était réservées au Club privé des employés d'Hydro. Cela fut rapidement remplacé par une barrière contrôlée de La Tuque: pour se faire ouvrir, il fallait utiliser le téléphone installé sur la barrière pour s'enregistrer et se faire ouvrir le passage. Mais cela ne dura pas tellement longtemps.

MORT DU VILLAGE

Puis vers les années 1970, on commença à parler d'automatisation. Tout allait être contrôlé de La Tuque, et le personnel d'entretien allait être transporté quotidiennement par autobus et autres véhicules, selon la place de chacun dans la hiérarchie. On allait fermer le village et ne conserver que 7 maisons utilisées principalement par les retraités d'Hydro qui veulent pratiquer la pêche et la chasse. Les autres maisons furent

démolies et beaucoup des matériaux furent achetés et probablement toujours payés (?) par des propriétaires de chalets des environs. On construisit alors une route plus carrossable pour relier le barrage Trenche à La Croche et en 1982-3, on aménagea sur le barrage, un pont pour le passage pour les voitures automobiles. Dans les premiers temps, on installa une barrière de chaque côté du barrage. Curieusement, peu de temps après, tous les habitués (en plus du personnel d'Hydro-Québec) avaient la clé des cadenas fermant les barrières. Il arriva cependant au moins une aventure cocasse: Jos. Fournier se trouva coincé entre les deux barrières, alors que sa clé était entre les mains du chauffeur d'un véhicule précédent. Débrouillard et bien outillé, celui-ci dépendit la barrière, passa et remit tout en place. L'inconfort du système, son peu d'efficacité et peut-être aussi des directives venues de plus haut firent disparaître les barrières.

COMITÉ de CITOYENS

Le Comité fut formé et incorporé en 1984. Il était destiné à protéger les propriétaires de chalets contre des poursuites éventuelles. Par exemple, l'utilisation du passage à niveau qui était privé, car le chemin public finissait à la gare, fit l'objet d'un contrat avec le CN le 1er avril 1986. Lorsque la route fut prolongée et le pont sur la Vermillon bâti en 1992 pour le transport du bois, elle devint connue comme la route 26 parce qu'elle rejoignait la 25 à son 26ième kilomètre, et le passage à niveau devint public. Le comité, présidé par Madame Claire Marchand durant 21 ans, s'occupe de l'entretien d'hiver des quelques 8 kilomètres permettant de rejoindre la route qui conduit du Barrage La Trenche à celui du Rapide Blanc, pour assurer la circulation même quand les compagnies forestières interrompent le transport du bois et le déneigement. Le comité s'occupe aussi des relations avec les pouvoirs publics en votre nom.

Si vous avez des précisions ou des compléments à apporter à ce récit, j'en serai très heureux.

Raymond LaRochelle

Document fourni par Pauline Tremblay : paulinet@cgocable.ca