

La gare de Sacré-Coeur de Rimouski Un joyau disparu

Alex Tremblay Lamarche

Number 146, Summer 2021

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/98366ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Tremblay Lamarche, A. (2021). La gare de Sacré-Coeur de Rimouski : un joyau disparu. *Cap-aux-Diamants*, (146), 43–44.



Le 3 février 1946, un coin de la gare de Sacré-Cœur est endommagé par le déraillement d'une douzaine de wagons à l'arrière d'un train de marchandise qui en compte 35. Le bâtiment, près duquel se trouvent une voie principale, une voie d'évitement et une voie de chargement, est vraisemblablement rapidement réparé. L'édifice, qu'on peut voir sur cette photo, est peint en rouge vin à l'extérieur et en beige jaunâtre à l'intérieur. Un jardin, des rosiers sauvages et un petit ruisseau le jouxent. (Coll. Groupe TRAQ).

LA GARE DE SACRÉ-CŒUR DE RIMOUSKI : UN JOYAU DISPARU

On trouve en banlieue ouest de Rimouski, à un peu moins d'un kilomètre de l'église de Sacré-Cœur, la rue de la Gare, qui relie la route 132 à la rue de la Plage en contrebas. Dernier témoin d'une gare érigée au sud de la voie ferrée, ce chemin fut jadis emprunté par des générations de résidents de Sacré-Cœur désireux de prendre le train jusqu'à Rimouski pour y faire des emplettes et par de nombreux touristes venus profiter de l'air salin des lieux.

Après avoir amené le Grand Tronc jusqu'à Rivière-du-Loup en 1860, les autorités sont désireuses de poursuivre le développement du chemin de fer jusqu'à Halifax. John A. Macdonald s'y est engagé afin de convaincre les provinces maritimes de se joindre à la Confédération canadienne. On commence donc à poser des rails à l'est de Rivière-du-Loup à compter de 1869, et la section se rendant jusqu'à Rimouski est inaugurée le 2 août 1873. Parallèlement, de plus en plus de colons s'établissent à l'ouest de la rivière Rimouski. En 1875, on compte déjà plus de 700 personnes entre le Bic et cette rivière, et beaucoup d'entre elles souhaitent fonder une nouvelle paroisse. Une requête est donc présentée à M^{gr} Jean Langevin, qui l'accepte et crée la paroisse de Notre-Dame-du-Sacré-Cœur au cours de l'année. Rapidement, la paroisse est érigée en municipalité et voit une église sortir de terre. La construction de la gare suit vraisemblablement de quelques années. Si on en croit deux brochures de l'Intercolonial Railway of Canada, elle pourrait avoir été construite entre 1885 et 1891 – dates

de parution des deux documents –, puisqu'on n'en trouve pas de trace dans la première, mais qu'elle apparaît dans la seconde.

On sait malheureusement peu de choses du bâtiment jusqu'à ce que Jean-Baptiste Rouleau en devienne chef de gare en 1900. Il y fonde famille, l'année suivante, en se mariant avec Amarilda Michaud, une jeune femme native de Fall River (Massachusetts), dont la famille est originaire du Bic. Le couple s'installe dans la gare, comme il est alors d'usage de le faire. Le rez-de-chaussée est composé d'une salle d'attente longeant la voie ferrée à l'arrière de laquelle on trouve un bureau pour le chef de gare. Derrière, une cuisine du côté est; un salon, une salle d'eau et une chambre du côté ouest. L'étage est quant à lui constitué de chambres.

Le 2 février 1911, au matin, la gare est « entièrement rasée par les flammes » (*Le Progrès du Golfe*, 3 février 1911). L'incendie laisse la famille Rouleau sans toit et le village de Sacré-Cœur sans gare. Jean-Baptiste, Amarilda et leurs quatre premiers enfants (sept autres s'ajouteront après cette date) s'installent dans un wagon à côté du quai de la gare en attendant que cette dernière soit reconstruite.

Au cours des premières décennies du XX^e siècle, le va-et-vient des passagers est important, particulièrement lors de la saison estivale, de la période des Fêtes et de l'époque des pèlerinages. Le commerce de pommes de terre, « l'expédition du poisson au temps des pêches, de la

pulpe, [des] poteaux de téléphone [et des] engrais chimiques » animent également les quais de la gare (*Centenaire de la paroisse de Notre-Dame du Sacré-Cœur, 1875-1975*, p. 118-119).

En 1938, les choses ont bien changé. Un *Inventaire des ressources naturelles et industrielles* rédigé par le ministère des Affaires municipales, de l'Industrie et du Commerce rapporte que « le service de gare est pratiquement abandonné depuis six ans par suite du volume insuffisant de la circulation ferroviaire [et qu'il n'y reste qu']un gardien [Jean-Baptiste Rouleau] qui vend des billets aux voyageurs et reçoit les marchandises pour lesquelles les documents sont rédigés au passage à Bic ou à Rimouski suivant le sens de l'expédition ». Il reste certes au-delà de 1 000 passagers qui partent annuellement de cette gare, mais le trafic ferroviaire y est beaucoup moins important que dans les premières décennies du XX^e siècle en raison de la baisse de l'expédition de patates par voie ferrée. Le même document précise que « les fermiers en cultivent aujourd'hui [en 1938] beaucoup moins » et qu'ils les vendent désormais à la Coopérative de Rimouski.



Selon Michelle et Pierrette Rouleau, petites-filles de Jean-Baptiste Rouleau, tous les enfants de ce dernier savaient faire fonctionner le télégraphe. Pratiquement tous ses fils et ses gendres ont d'ailleurs œuvré dans le milieu ferroviaire : Charles-Auguste comme chef de gare en Gaspésie, Armand et Gérard comme télégraphistes, Paul Émile et Raymond comme serre-freins. Jean-Maurice a également travaillé pour le Canadien National auprès de son frère Charles-Auguste à Newport dans les années 1940. Antoinette (qu'on voit sur cette photo dans le bureau du chef de gare en octobre 1960) a quant à elle pris le relais de son père à Sacré-Cœur avec l'aide de sa sœur Anne-Marie. À la fermeture de la gare, elles ont obtenu la charge du bureau de poste. La légende familiale veut qu'on leur ait confié cette fonction parce que « les demoiselles Rouleau étaient – comme toute la famille – de bonnes libérales ». (Coll. Pierrette Rouleau).

Sacré-Cœur a beau devenir une station balnéaire prisée avec la construction de l'hôtel Rocher-Blanc en 1930 et voir débarquer sur le quai de sa gare plusieurs touristes de Montréal lorsque la belle saison arrive, le Canadien National ne voit plus l'intérêt d'y conserver un chef de gare en 1931. Jean-Baptiste Rouleau, alors âgé de 51 ans, n'a cependant pas envie d'être muté ailleurs et accepte de devenir le gardien de l'endroit, fonction qu'il occupera jusqu'à son décès en 1949 et que sa fille Antoinette remplira ensuite jusqu'à la destruction de la gare. En tant que gardien, Rouleau doit veiller à ce que l'édifice demeure propre et en bonne condition, chauffer les lieux, vendre des billets, décharger les sacs de courrier, et allumer les lampes dans les salles d'attente ainsi que sur le quai au moins 30 minutes avant l'arrivée d'un convoi de passagers et les éteindre après leur départ.

Dans les années 1940 et 1950, seulement deux trains – l'un venant de la Gaspésie, l'autre de Montréal – s'arrêtent au village chaque jour, l'un à 13 h, l'autre à 15 h. Henri-Paul Pineau se souvient qu'il fallait alors appeler à l'avance les Rouleau pour qu'ils fassent arrêter le train lorsque des résidents de Sacré-Cœur désiraient monter dans un des autres convois passant par la paroisse. Si le transport ferroviaire demeure prisé au sein de la municipalité à l'heure où peu de citoyens ont les moyens de s'acheter une voiture, il perd tranquillement de son importance à cette époque. Les gens de Sacré-Cœur lui préférèrent petit à petit le transport routier à compter de la mise sur pied d'un service d'autobus urbain en 1943 par Albert Dionne, concessionnaire Ford de Rimouski. Qui plus est, alors que 21 % des ménages de Rimouski possèdent au moins une automobile en 1951, 76 % en détiennent une en 1971. N'empêche, lorsque le Canadien National veut réduire le service de la gare en 1958, le conseil municipal appuie à l'unanimité une requête signée par 175 citoyens demandant le maintien permanent du service offert par la compagnie. Les années passent toutefois et voient Sacré-Cœur annexée à Rimouski en 1967, puis sa gare tomber sous le pic des démolisseurs en novembre 1969 dans l'indifférence. *Le Progrès du Golfe* du 7 novembre 1969 juge qu'il s'agit tout au plus d'une « vieille bâtisse ». Autre époque, autres mœurs en matière de conservation du patrimoine.

Alex Tremblay Lamarche, historien