

Les Laurentides : au temps du train du Nord

Yves Laberge

Numéro 131, automne 2017

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/86815ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

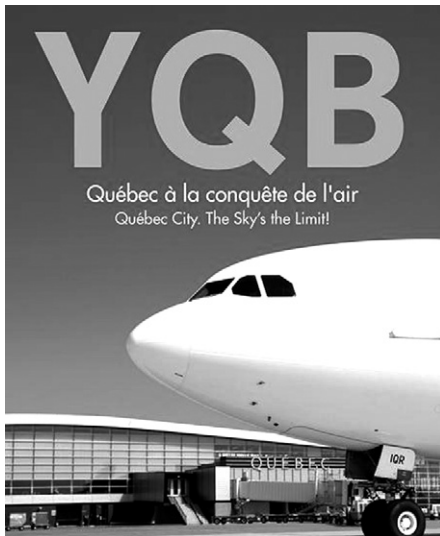
0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Laberge, Y. (2017). Compte rendu de [Les Laurentides : au temps du train du Nord]. *Cap-aux-Diamants*, (131), 42–43.



Denis Angers. *YQB. Québec à la conquête de l'air, Quebec City. The Sky's the Limit!* (avant-propos Gaëtan Gagné). Québec, Sylvain Harvey, 2016, 96 p.

Conçu comme un album photo bilingue anglais-français, l'ouvrage présente de manière succincte l'histoire de l'aviation à Québec et les multiples métamorphoses de son aéroport (code YQB) dans le cadre de son 75^e anniversaire. L'aéroport, précise Gaëtan Gagné, son président et chef de direction, est maintenant la propriété de la nouvelle société Aéroport de Québec, elle qui avait été sous la tutelle du ministère des Transports pendant longtemps.

Le passage à Québec, le 12 avril 1928, de Charles Lindbergh, venu secourir Floyd Bennett et l'apparition de liaisons régulières incitent les promoteurs de l'aviation à doter Québec de ses premières installations aéroportuaires. Ainsi va naître l'aérodrome Saint-Louis aussi appelé du Bois-Gomin. L'aérodrome est aménagé dans le cadre du Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique mis sur pied à la suite d'une entente conclue le 17 décembre 1939 entre le Canada, le Royaume-Uni, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Durant la Deuxième Guerre, le Canada devient la plus grande école d'aviation au monde. Au terme de ce programme, pas moins de 107 écoles, 184 unités auxiliaires et 231 bases auront été créées au pays (p. 1).

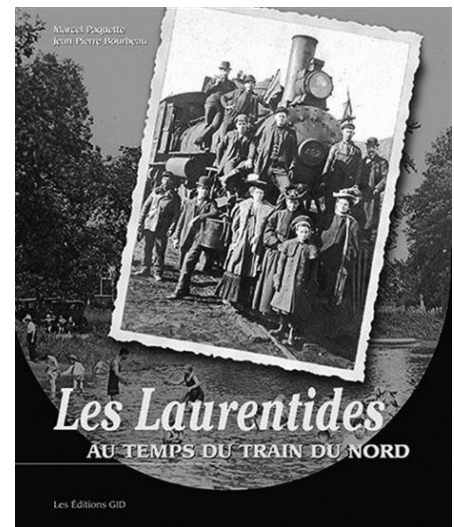
En 1939, l'aéroport déménage à L'Ancienne-Lorette et s'ensuit un vaste chantier de constructions aéroportuaires liés au Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, « qui comprend notamment l'établissement du terrain d'aviation de L'Ancienne-Lorette et la construction des premiers hangars de l'aviation royale canadienne, destinés à accueillir les recrues affectées à la 8^e École d'observateurs aériens.» (p. 21). Ainsi, pendant la guerre, l'École va former des centaines d'observateurs. Elle est alors gérée en sous-traitance par une compagnie d'aviation commerciale, la Dominion Skyways, propriété du pilote émérite Hartland Molson, le même qui fut propriétaire du club de hockey les Canadiens de Montréal. Rapidement, sa compagnie est absorbée par une nouvelle société, la Canadian Pacific Airlines, qui aura la charge pendant le reste de la guerre de la gestion de la 8^e École.

Après la guerre, la propriété des installations est transférée au ministère des Transports du Canada. Les installations militaires désaffectées voient ainsi arriver de nouveaux utilisateurs civils qui feront de Québec la plaque tournante du transport aérien vers l'est du pays. Parmi ceux-ci, la Trans Canada Airlines, ancêtre d'Air Canada, fait son apparition dans le ciel de la capitale en 1955. Une augmentation de fréquentation des installations et de l'aéroport va justifier l'investissement de Transport Canada dans la construction de la nouvelle aéro-gare inaugurée le 17 décembre 1957. Peu après est mis sur pied le Service aérien gouvernemental qui transportera des personnalités politiques.

L'aéroport aura connu au fil des années et des fusions municipales différentes dénominations : l'Aéroport de L'Ancienne-Lorette, l'Aéroport de Sainte-Foy, l'Aéroport de Québec et, à partir de 1993, l'Aéroport Jean-Lesage de Québec. Durant son existence, l'aérodrome a vécu peu d'accidents. L'auteur fait état de l'accident du transporteur Québécois qui fit dix-sept victimes le 29 mars

1979. L'ouvrage est écrit dans un style aisé, avec des photos inédites. On peut néanmoins regretter qu'il soit trop bref et traite succinctement du Service aérien gouvernemental, des clubs de pilotage et de certaines périodes d'activités comme les années 1960.

Jean Nicolas De Surmont



Marcel Paquette, Jean-Pierre Bourbeau. *Les Laurentides : au temps du train du Nord*. Québec, Éditions GID, 2013, 207 p. (Coll. « 100 ans, noir sur blanc »).

La vaste région décrite dans ce livre illustré est bordée par la rivière des Outaouais et la rivière des Mille-Îles, c'est-à-dire au nord de Montréal et de Laval. Ce n'est pas le premier ouvrage que les Éditions GID consacrent à cette région des Laurentides, mais celui-ci mérite une attention particulière et ne contient aucune redite comparative-ment aux autres titres de cette très riche collection « 100 ans, noir sur blanc ». Les 200 photographies d'époque datant généralement du début du XX^e siècle montrent successivement la vie rurale et différents lieux de villégiature : un chemin de fer qui traversait la municipalité de Calumet — aujourd'hui Grenville-sur-la-Rouge (p. 104), l'ancienne caserne de pompiers de Sainte-Adèle (p. 67), un « chemin pas pavé » de Saint-

Jovite (p. 70), la très large rue principale de Lachute (p. 185), ou encore de nombreux hôtels comme ceux du lac Labelle et du Grand lac Nominingue (p. 178-179). Quelques rares photographies aériennes montrent l'usine Ayers de Lachute (p. 27) et la rivière du Chêne à Saint-Eustache, bien avant son urbanisation (p. 30).

Le principal intérêt des ouvrages de la collection « 100 ans, noir sur blanc » est de témoigner de l'existence d'édifices ayant disparu, par exemple l'ancienne église de Sainte-Adèle (p. 90), la première cathédrale de Mont-Laurier (p. 99), de nombreuses gares aujourd'hui désaffectées ou encore ces deux ponts couverts (détruits depuis longtemps) près de Mont-Laurier (p. 78) et de Notre-Dame-du-Laus (p. 79). Parmi les plus anciennes photographies de ce livre, une datée de 1880 montre un bateau-vapeur de luxe ballotté sur le rapide du Long-Sault sur la tumultueuse rivière des Outaouais, près de Carillon et Grenville, bien avant qu'une écluse n'y soit aménagée (p. 102). Ailleurs, quelques célébrités ont été photographiées lors de visites dans cette région : le hockeyeur Maurice Richard de passage à Ferme-Neuve (p. 181) et le premier ministre Maurice Duplessis lors d'un discours à la pinède d'Oka (p. 29).

Plusieurs des photographies retenues constitueront des révélateurs insolites sur la mode d'il y a 100 ans et les mœurs d'autrefois comme le prouvent ces jeunes skieuses en jupes longues et sans bâtons de ski (p. 174), ou encore ces couples féminins dansant ensemble (p. 147) au cours d'une fête de village où l'équilibre entre le nombre de dames et de messieurs n'était pas atteint. Avec *Les Laurentides : au temps du train du Nord*, les Éditions GID nous offrent un autre beau morceau d'histoire visuelle du Québec et il n'est pas indispensable de provenir de cette région pour l'apprécier.

Yves Laberge



Raymond Garneau. De Lesage à Bourassa : ma vie politique dans un Québec en mouvement, préface de Philippe Couillard. Montréal, Les Éditions Transcontinental, 2014, 319 p.

La biographie de Raymond Garneau n'est pas la première d'un ministre de la Révolution tranquille et notamment du gouvernement Bourassa. Depuis plusieurs années, tant des ministres que des hauts fonctionnaires ont livré leurs souvenirs, leurs témoignages dans de copieuses autobiographies, parfois proches de l'essai, d'autres fois plus pamphlétaires sinon plus proches du récit de vie : nommons Claude Morin, Roch Bolduc, William Tetley, René Lévesque, François Cloutier et la liste pourrait évidemment s'allonger si l'on ajoutait à cela les biographies (Daniel Johnson, Jean Lesage, etc.) ou les récits publiés en ligne (Robert Demers, etc.). Lorsqu'il s'agit de faire l'histoire d'une époque, ces autobiographies et récits divers sont souvent insuffisamment exploités par les historiens.

Pourtant, la préface du premier ministre du Québec, Philippe Couillard, ne laisse pas la presse indifférente. Le 8 octobre 2016 dans le *Journal de Montréal*, Mathieu Bock-Côté rappelle les sous-entendus de Philippe Couillard dans

sa préface de l'ouvrage sur la politique d'Adélard Godbout pendant la Deuxième Guerre mondiale. Quel que soit le bien-fondé de la critique du journaliste et les remarques du premier ministre, il est un fait que la participation des Canadien français au deuxième grand conflit mondial n'a cessé d'être honorée par un ensemble de commémorations tant en France qu'au Québec. Il faut aussi se rappeler que bon nombre d'anciens militaires canadiens-français étaient des hauts fonctionnaires au sein du gouvernement de Robert Bourassa, quand Raymond Garneau a été nommé ministre, ce qui n'a rien d'une grande découverte. Les propos de Couillard renvoient en fait aux premières pages de l'autobiographie où Garneau critique les chefs péquistes et bloquistes qui vont se pavaner devant la croix du Sacrifice malgré les allégeances pétainistes des ancêtres ultranationalistes. Autre temps, autre mœurs. La communauté d'intérêt des nationalistes post-1960 avec Charles de Gaulle peu difficilement se comparer avec celle des ultra-nationalistes et Pétain contre de Gaulle pendant la Deuxième Guerre.

Les années de guerre commentées, le récit de l'ex-ministre se poursuit avec ses études universitaires à Québec et la présidence de l'Association générale des étudiants de l'Université Laval. Les pages du chapitre 3, « Vers la politique active », sont riches en détails sur les changements de gouvernement à partir de 1958. On y apprend par exemple que, à la suite d'une conférence lors des assises du Mouvement Desjardins à Lévis, à la mi-mars 1960, René Lévesque prononce une conférence et, dans la foulée, deux jours avant l'ouverture officielle de la campagne libérale, il est nommé candidat dans la circonscription de Montréal-Laurier (p. 60).

En août 1963, Garneau commence une carrière politique qui occupera dix-neuf années de sa vie active dont sept ans au bureau du Parti libéral comme secrétaire exécutif Jean Lesage, huit ans à titre de député de la circonscription