

Ouverture de la route aérienne Rimouski-Montréal

Bianca Gendreau

Number 52, Winter 1998

Passions et collections

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/8100ac>

[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

Gendreau, B. (1998). Ouverture de la route aérienne Rimouski-Montréal. *Cap-aux-Diamants*, (52), 51–51.

Ouverture de la route aérienne Rimouski-Montréal



Malgré le vent de progrès dans le domaine de l'aviation qui agite l'Europe après la Première Guerre mondiale, le Canada hésite à instaurer un service aérien de transport du courrier. Malgré quelques initiatives en 1918, les vols postaux demeurent sans lendemain. Il faut attendre 1927 pour qu'un vent de renouveau et un sentiment d'urgence poussent le gouvernement à mettre sur pied un service postal aérien.

La première route aéro postale envisagée est le tronçon Rimouski-Montréal. Le but de cette première ligne aérienne est de hâter la distribution des dépêches étrangères qui arrivent à Pointe-au-Père par les paquebots transatlantiques. Ce nouveau service postal existe seulement en hiver lorsque le fleuve Saint-Laurent est impraticable pour les bateaux. Le service aérien accélère alors l'acheminement du courrier dans tout le pays.

Des changements à l'horizon

À la fin de 1926, la position du gouvernement canadien bascule. Le ministre des Postes annonce publiquement la décision du gouvernement d'instaurer une route postale aérienne d'un bout à l'autre du Canada, car cela est devenu plus que nécessaire. Les États-Unis et de nombreux pays d'Europe ont des systèmes de poste aérienne depuis la fin de la Première Guerre mondiale. Le Canada tarde. Diverses raisons motivent ce revirement.

Aux États-Unis, la poste aérienne fonctionne depuis 1918. À partir de 1926, ce sont des compagnies aériennes privées qui obtiennent les contrats de livraison du courrier. Au Canada, on craint que ces compagnies veuillent relier à leur réseau le système canadien et qu'il ne soit qu'un tronçon secondaire du réseau américain.

L'industrie de l'aviation connaît une progression importante au cours des années 1920. Le besoin de réglementer et de contrôler la croissance de l'aviation au Canada est impératif. La construction d'aéroports, des nouveaux avions plus performants, l'amélioration des technologies de communication et de météorologie mènent à la mise en place d'un service postal aérien.

Le développement économique du pays et un accroissement de la population dispersée à travers de nouveaux territoires accentuent le besoin de communications postales efficaces entre les régions.

Les premiers essais

La route expérimentale Rimouski-Montréal est la ligne maîtresse de l'échiquier

postal aérien en 1927. Du succès de cette aventure dépend l'avenir de la poste aérienne au Canada.

L'idée initiale est d'acheminer le courrier de Rimouski à Montréal et ensuite, de Montréal à Toronto et Ottawa, par avion. Le courrier à destination de l'ouest est par la suite acheminé par train. L'avion est aussi

mai 1928. Les journaux de l'époque sont nombreux à rapporter l'événement. C'est le pilote Roméo Vachon qui sera le premier à ouvrir la route aéro postale entre Rimouski-Montréal et Montréal-Ottawa-Toronto. Roméo Vachon, surnommé le «facteur volant», a la réputation de pouvoir livrer n'importe quoi, n'importe où.



Le pilote Roméo Vachon, au centre, derrière les sacs postaux, lors du vol inaugural de la route Rimouski-Montréal, le 5 mai 1928.
(Archives nationales du Canada, C81888).

utilisé pour transporter les dépêches de Toronto, Ottawa et Montréal aux paquebots en partance de Rimouski. Par ce moyen, les correspondances qui auraient dû attendre le paquebot suivant, sont réexpédiées immédiatement.

Ponctué de difficultés, les premiers essais, de septembre 1927, ne sont pas tous couronnés de succès. Malgré la grande expérience des pilotes, le mauvais temps et les grands vents compromettent les premières tentatives de relier les deux destinations par voie aérienne. Divers mémorandums adressés, en 1927, à l'adjoint du sous-ministre des Postes relatent les difficultés rencontrées par les pilotes lors de ces premiers essais.

Ce n'est que le 16 septembre que l'expérience de poste aérienne du navire à l'avion est réussie. Devant les gains de temps appréciables sur le transport régulier, le monde des affaires voit d'un œil favorable l'avènement de la poste aérienne. Les transactions qui auraient dû attendre plusieurs jours peuvent, avec ce nouveau moyen de transport, être traitées dès le lendemain.

Après quelques mois d'expérimentation, le service régulier est instauré le 5

Durant la première année, plus de 30 000 kilos de courrier sont transportés lors de 97 vols. En utilisant l'avion pour l'acheminement du courrier, on économise de 24 à 96 heures sur le transport ordinaire du courrier.

Devant le succès de l'expérience du tronçon Rimouski-Montréal et la preuve qu'il est possible d'avoir un service postal aérien au Canada, le ministère des Postes multiplie les vols postaux en vue de l'établissement d'une route aérienne transcanadienne. Après la création d'une liaison avec les Maritimes, interrompue en 1931 à la suite de la crise économique, le service postal aérien est établi vers les Prairies en 1930. Le premier vol postal régulier transcontinental entre Montréal et Vancouver a lieu en 1939. Comme les Maritimes sont grandement touchées par la récession, c'est seulement l'année suivante qu'on prolonge le service jusqu'à Moncton. Ce projet d'envergure, que constitue la mise en place d'une route aérienne transcanadienne, est ponctué de progrès rapides et d'arrêts et s'échelonne sur une période de dix ans. ♦

**Bianca Gendreau, conservatrice
Musée canadien de la poste**