

Les origines de l'aviation québécoise

Pierre Thiffault

Numéro 87, automne 2006

Audace et ingéniosité : les Québécois et l'aviation

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/6977ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Thiffault, P. (2006). Les origines de l'aviation québécoise. *Cap-aux-Diamants*, (87), 10–14.



FC-2 (1927) de la Fairchild Aerial Surveys Co. (of Canada). (Archives de l'auteur).

LES ORIGINES DE L'AVIATION QUÉBÉCOISE

PAR PIERRE THIFFAULT

Le 23 février 1909, un biplan baptisé *Silver Dart* décollait de la surface gelée du lac Bras d'Or en Nouvelle-Écosse, devenant le premier avion à voler au Canada. L'appareil était le quatrième prototype de l'Aerial Experiment Association, groupe fondé par Alexander Graham Bell. L'inventeur du téléphone expérimentait depuis une douzaine d'années différentes machines volantes dérivées de

cerfs-volants géants, tel le *Cygnets I* qui, le 6 décembre 1907, avait emporté un homme dans les airs. Mais ce n'était pas la première fois qu'un homme volait au Canada.

En effet, au mois d'août 1907, un adolescent de quatorze ans du nom de Laurence Lesh avait déjà réalisé dans le port de Montréal et au parc Dominion une série de vols dans un planeur biplan de sa fabrication... tiré par un cheval au galop! Le 20 août, Lesh avait même réussi un vol de 24 minutes au-dessus du fleuve Saint-Laurent remorqué par une embarcation à moteur, parcourant une distance d'une dizaine de kilomètres (exploit inégalé à l'époque). Américain d'origine, le garçon fit l'objet d'un reportage photo, en octobre 1907, dans le prestigieux magazine *Scientific American*.

LE PAGEANT DE POINTE-CLAIRE

C'est à l'été 1910 que les Québécois entendirent pour la première fois le vrombissement des avions, lors d'une semaine de l'aviation à Pointe-Claire qualifiée (exagérément) de « plus grand meeting d'aviation du monde ». Premier événement du genre au Canada, l'événement connut un succès retentissant. Une quinzaine d'aviateurs, aéronautes et parachutistes se présentèrent, dont cinq pilotes de l'organisation



La Vigilance, premier avion de brousse au Canada, en 1919. (Collection R. Graham).

des frères Wright. C'est à l'un d'eux, le réputé Walter Brookings, que revint l'honneur d'exécuter la première envolée d'un avion au Québec. Durant dix jours, les pilotes s'affrontèrent en tentant de s'approprier l'un ou l'autre des dix-sept prix visant à récompenser à peu près n'importe quelle action d'éclat : vol le plus long, le plus haut, le plus bas, le plus rapide, le plus précis à l'atterrissage, planant le plus longtemps avec moteur coupé, transportant le plus de passagers, etc. À un certain moment, trois appareils furent observés en vol en même temps, vision surréaliste pour des spectateurs n'ayant auparavant jamais vu un seul aéroplane de leur vie.

Mais la grande vedette fut sans contredit le Français Jacques de Lesseps, représentant l'organisation Blériot. À peine un mois auparavant, l'aristocrate (fils du comte Ferdinand de Lesseps, bâtisseur du canal de Suez) avait réussi la deuxième traversée de la Manche, aux commandes – comme Louis Blériot un an avant lui – d'un avion Blériot XI baptisé *Le Scarabée*. Le 2 juillet, avec le même appareil, de Lesseps triomphait en survolant la ville de Montréal, une « périlleuse » boucle d'une soixantaine de kilomètres qu'il accomplit très précisément en 49 minutes... et 3 secondes! Le passage de l'aéroplane subjuga les piétons du centre-ville. L'aviateur revint atterrir à Pointe-Claire devant une foule stupéfaite.

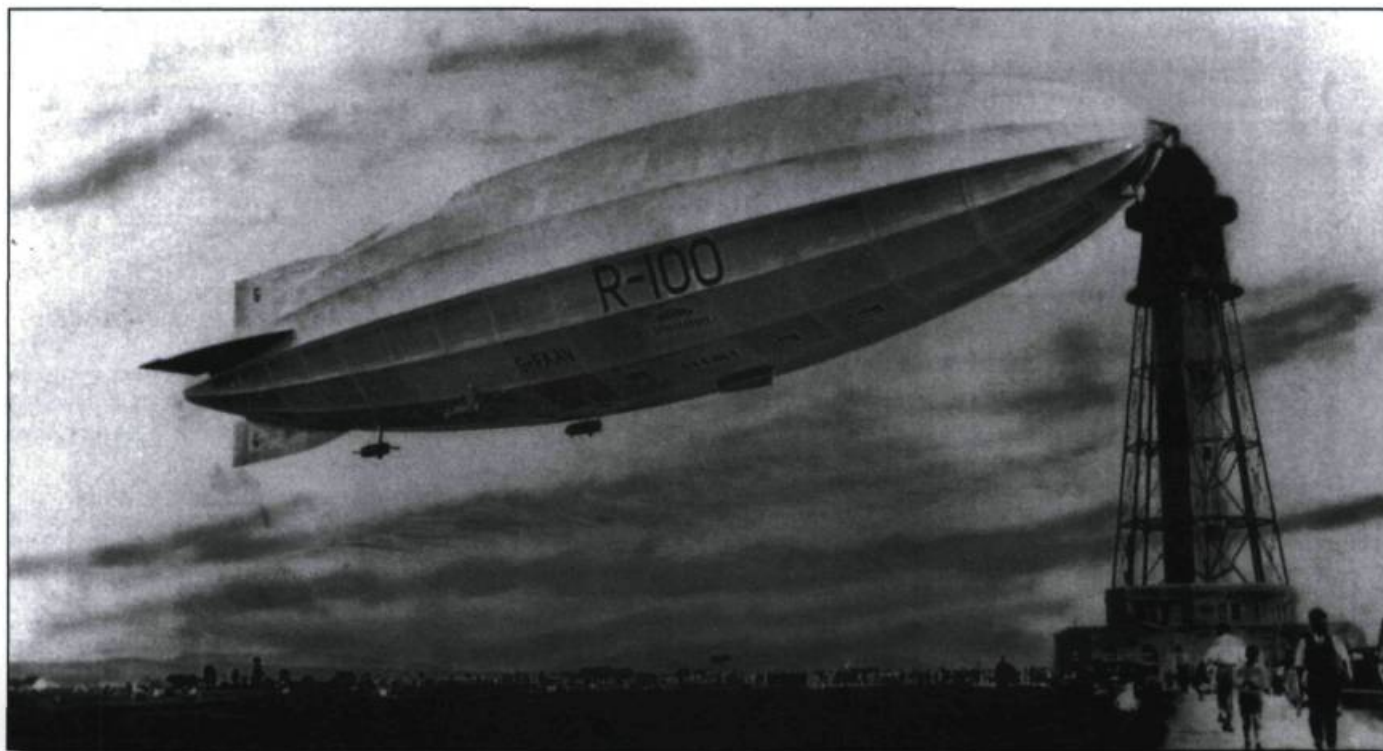
Le pageant de Pointe-Claire servit de fort stimulant au développement de l'aviation locale. L'année suivante (1911), les Montréalais Percival H. Reid et Ernest Anctil testaient leurs propres prototypes sur les terrains d'un club de polo situé en bordure de l'actuel boulevard Laurentien. Ce site devint l'aéroport de Cartierville, premier du genre au pays.



HS-2L de la Canadian Airways. (Collection L. Patrault).

Aucune école d'aviation n'existait alors au Canada (le brevet de pilote ne deviendra obligatoire qu'en 1920). Ceux qui voulaient apprendre dans un cadre plus formel devaient s'expatrier. À l'automne 1912, Frederick A. Wanklyn (un militaire montréalais en affectation en Angleterre) et Percival Reid (inscrit à la Sloane School of Aviation de Long Island) décrochaient les premiers brevets octroyés à des Québécois. En 1914, Jean-Marie Landry, un mécanicien de Québec, partait pour la France apprendre à voler à la fameuse école Blériot. Le 20 juin, il recevait des mains de Louis Blériot en personne le brevet de la Fédération Aéronautique Internationale n° 1659, devenant le premier Canadien français (et seulement le septième Canadien) officiellement breveté de l'histoire.

Le dirigeable R-100 amarré à son mât à Saint-Hubert, en 1930. (Collection R. Graham).



LA NAISSANCE DE L'AVIATION COMMERCIALE CANADIENNE

Si l'aviation était un phénomène marginal avant la Première Guerre mondiale, l'après-guerre inonda au contraire le pays de plus de 2 000 pilotes à la recherche de travail. Mais en 1919, l'aviation civile n'était encore qu'un secteur récréatif et son potentiel commercial restait à imaginer. Pour gagner leur croûte, les aviateurs sillonnaient les campagnes en proposant des baptêmes de l'air, des combats aériens simulés, des courses contre automobiles, etc. On appelait ça faire du *barnstorming*, expression signifiant – au propre comme au figuré – « frôler les granges ».

La naissance véritable de l'aviation commerciale canadienne survint à l'été 1919, à l'initiative visionnaire d'Ellwood Wilson, ingénieur forestier en chef à la papetière Laurentide Company de Grand-Mère. Dès 1906, Wilson avait envisagé – sans succès – de recourir à un ballon pour effectuer l'inventaire des territoires de coupe. En 1915, Wilson eut vent qu'on utilisait un hydravion dans le Wisconsin pour la patrouille des feux de forêts. À la tête d'un regroupement de papetières désigné St. Maurice Forest Protective Association, Wilson entreprit des démarches pour organiser un service aérien de patrouilles forestières à partir de Lac-à-la-Tortue, non loin de Grand-Mère. Faisant jouer ses contacts, Wilson mit la main sur deux hydravions Curtiss HS-2L du surplus de guerre. Conçus pour la patrouille anti-sous-marine, ces appareils avaient été laissés à la base navale de Dartmouth (près de Halifax) par les forces américaines après l'Armistice. Pour convoyer les appareils jusqu'à Lac-à-la-Tortue, on recruta le pilote Stuart Graham et le mécanicien Walter « Bill » Kahre, qui devinrent *de facto* les pre-

■
Le Scarabée de Jacques de Lesseps, vedette du pageant de Pointe-Claire, en 1910. (Archives de l'auteur).

miers aviateurs de brousse au pays. Pour souligner sa nouvelle vocation, le premier appareil fut baptisé *La Vigilance*. Cela se passait en juin 1919.

Trois ans plus tard, en 1922, le service devenait indépendant, adoptant le nom Laurentide Air Service. Première compagnie aérienne d'envergure au pays, la flotte comptait à ce moment une douzaine d'hydravions. Quelques Québécois faisaient partie du personnel de mécaniciens, dont les frères Roméo et Irénée Vachon, de même que Wilfrid Thibault. En plus de la patrouille des feux de forêts et l'inventaire photographique des territoires de coupe, la Laurentide Air Service effectuait le transport de travailleurs, provisions, courrier privé, ballots de vote et autres marchandises vers les camps miniers d'Abitibi, du nord de l'Ontario jusqu'à la baie James. Elle inaugura, en 1924, la première liaison régulière au pays, reliant Angliers à Rouyn trois fois par semaine, synchronisée avec l'horaire des trains. Les premières bases d'aviation étaient d'ailleurs souvent établies aux points limites du réseau ferroviaire, l'avion remplaçant en quelque sorte le train. C'est au cours d'une de ces envolées que fut découvert, le 3 novembre 1924, le premier passager clandestin de l'histoire canadienne! Un ouvrier des mines de Rouyn s'ennuyant de sa famille...

L'INITIATIVE FAIT DES PETITS

D'autres papetières imitèrent l'initiative de la Laurentide Company, notamment la Price Brothers de Chicoutimi, dès 1920. Son service aérien, dirigé par H.S. Quigley, fut à l'origine de la Canadian Airways de Roberval.

Pour pallier l'absence d'équipement radio dans les avions, les aviateurs de brousse avaient recours à un système ingénieux de communication : les pigeons voyageurs! Typiquement, l'équipage montait à bord



FONDATION AÉROVISION QUÉBEC

La Fondation Aérovision Québec est un organisme bénévole dédié à la sauvegarde et à la mise en valeur du patrimoine aéronautique québécois. La fondation s'acquitte de sa mission par la présentation d'expositions, la publication d'articles, la tenue d'ateliers dans les écoles, de même que par le biais de son site Internet. Elle dispose d'un centre de documentation et d'archives. Dans le but de souligner la contribution exceptionnelle des hommes et des femmes ayant marqué le développement de l'aéronautique et de l'aérospatiale au Québec, la fondation a aussi fondé, en 2001, le Panthéon de l'air et de l'espace du Québec. Aérovision Québec envisage maintenant la création d'un espace d'exposition permanent pour le Panthéon et pour sa collection originale d'aéronefs et d'artefacts. Pour obtenir de l'information ou pour devenir membre d'Aérovision Québec :

Fondation Aérovision Québec

5430, chemin Chambly, Saint-Hubert (Québec) J3Y 3P1

Tél. : 450 678-1720

Courriel : maq@aerovision.org

Site Internet: www.aerovision.org [et] www.aerovision.org/pantheon

avec une cage contenant deux pigeons voyageurs. En cas d'avarie, un message (révélant aux secouristes l'emplacement de l'avion en panne, etc.) était introduit dans une petite capsule en aluminium attachée à l'oiseau. Il n'y avait plus qu'à espérer que le pigeon retrouve son chemin ou ne se fasse pas intercepter par un oiseau de proie...

De larges portions du territoire canadien demeureraient à cette époque non cartographiées. Souhaitant développer le secteur de la photographie aérienne, Ellwood Wilson (encore lui!) fonda, en 1922, une deuxième compagnie aérienne, toujours à Lac-à-la-Tortue, désignée Fairchild Aerial Surveys Co. (of Canada). Plus tard, le siège social de New York, insatisfait des aéronefs sur le marché, se lança dans la conception de ses propres avions, donnant naissance, en 1927, à la célèbre lignée des Fairchild FC-2. Le FC-2 devint rapidement l'avion standard des compagnies canadiennes, remplaçant les Curtiss HS-2L déshabillés. En 1929, une usine d'assemblage Fairchild fut implantée à Longueuil, un kilomètre à l'est du motoriste Pratt & Whitney Canada. Avec Canadian Vickers (impliqué dans la construction aéronautique depuis 1920) et Curtiss-Reid Aircraft (fondé en 1928), l'industrie aéronautique de la région montréalaise était donc fort active dès les années 1920.

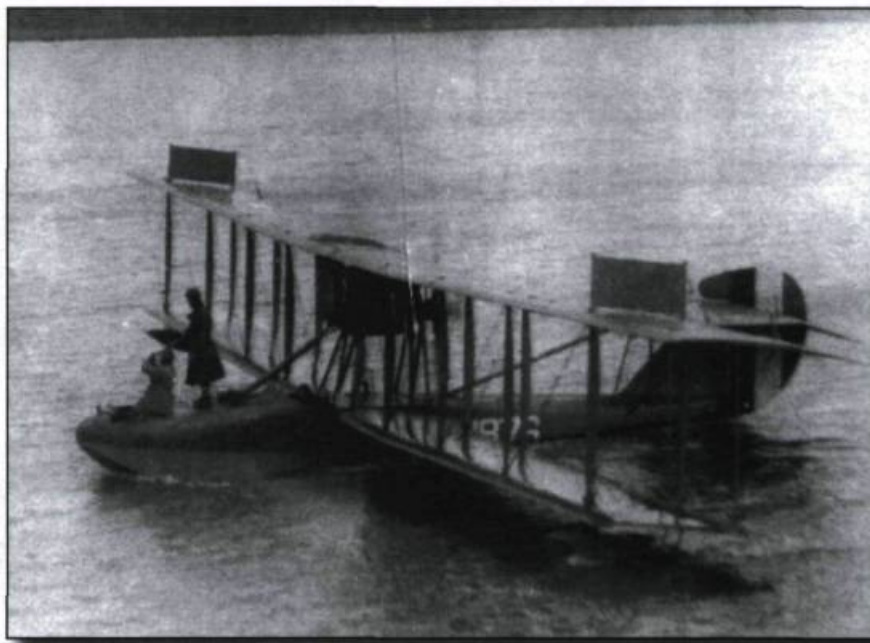
LA POSTE AÉRIENNE

En 1927, le ministère des Postes octroya une série de contrats autorisant la mise sur pied de plusieurs lignes aéropostales. Ces lucratifs contrats devinrent vite – avec ceux de la photographie aérienne – la plus importante source de revenus des compagnies aériennes. Le premier contrat, inauguré à l'automne 1927, visait à accélérer l'acheminement du courrier transatlantique, selon un horaire synchronisé avec l'escale des paquebots à Pointe-aux-Pères près de Rimouski. À cet endroit, les sacs

étaient échangés et le courrier arrivant d'Europe était immédiatement acheminé par la voie des airs vers Montréal. De là, d'autres avions prenaient le relais vers Ottawa, Toronto et ailleurs, permettant de retrancher plus de 48 heures à la distribution habituelle par voie de terre.

L'hiver, les opérations se transportaient sur la Côte-Nord pour la distribution du courrier de village en village durant les longs mois où la navigation maritime était interrompue par les glaces et pendant lesquels les habitants, coupés du reste du monde, étaient contraints d'attendre la venue occasionnelle de traîneaux à chiens. Pour éviter les incon vénients d'une escale à chaque communauté, les sacs étaient simplement largués du haut des airs. Au début, fascinés par ce moyen de transport révolutionnaire, les villageois avaient tendance à observer le passage de l'avion... en oubliant de regarder où tombait le

■
Planeur de L. Lesh tiré par un cheval. (*Scientific American*, octobre 1907).



sac de courrier. Celui-ci se perdait alors dans la neige poudreuse. Pour corriger cette situation, le directeur des opérations fit un jour transmettre un télégramme à chaque village survolé, exhortant : « Regardez l'oiseau passer mais regardez la crotte tomber! ». On songea bientôt à planter un drapeau dans la neige, fournissant une cible au pilote.

C'est Roméo Vachon qui se révéla le principal artisan de ce vaste réseau, lui qui occupera dans les années 1930 – véritable exploit pour un francophone – le poste de surintendant chez Canadian Airways et gérant de sa filiale Quebec Airways. Les Canadiens français faisant carrière dans l'aviation se comptaient en effet sur les doigts de la main. Heureusement, grâce à un programme gouvernemental d'aide aux aéroclubs, plusieurs écoles d'aviation virent le jour en 1928-1929. Le bassin de pilotes francophones commença alors à augmenter.

En 1928 fut inauguré en grande pompe l'aéroport de Saint-Hubert. Construit pour la venue du dirigeable anglais R-100, c'était le premier aéroport gouvernemental au pays, devant servir de base canadienne en vue d'établir un service régulier avec l'Angleterre. Toutefois le R-100 ne vint qu'une seule fois, à l'été 1930. Attirant près d'un million de visiteurs, ce fut le plus grand événement touristique de la province avant Expo 67. Mais la tragédie du dirigeable R-101, à l'automne 1930, en route pour

les Indes, mit fin prématurément au programme impérial de dirigeables.

L'aviation fut ralentie par la crise des années 1930, quoique la prospection minière continua à occuper activement l'aviation de brousse dans le Nord. La Deuxième Guerre mondiale stimula de manière incroyable la mise en place de l'infrastructure aéroportuaire, avec la construction d'une multitude d'aéroports et la formation de milliers d'aviateurs dans tous les corps de métier. L'aviation moderne, telle que nous la connaissons, était née. †

■ Pierre Thiffault est diplômé en anthropologie et en muséologie. Il travaille depuis plus de vingt ans dans les services de la circulation aérienne.

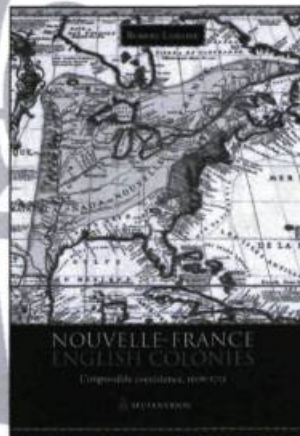
Pour en savoir plus :

- Pierre Thiffault. *Au temps des premières ailes. Petite histoire aérienne du Québec*. Laval, Éditions Tifo-graphe, 2004, 80 p. thip@point-net.com
- G. Boulanger. *L'Alouette affolée. Un adolescent à la guerre*. S.l., s.e., 2006, 262 p. info96@globetrotter.net
- Sylvain Gingras. *L'Aventure des pilotes de brousse*. S.l., Les Publications Triton, 2001, 432 p.

DU NOUVEAU AU SEPTENTRION

Les Exilés de l'anse à Mouille-Cul

L'étonnante histoire de Laurent Chouinard et Claire Gagnon racontée par Gaston Deschênes.



«Notre histoire est une épopée», entonnait-on jadis dans les cours d'histoire du Canada. Et le premier siècle de développement de ce pays sous l'Empire français en témoigne admirablement.



SEPTENTRION.QC.CA

COLLECTION

V pour voyage dans l'espace ou dans le temps. V aussi pour Vaugois, le directeur de la collection.

