

La plus grande école d'aviation du Commonwealth Mont-Joli 1941-1945

François Dornier

Number 87, Fall 2006

Audace et ingéniosité : les Québécois et l'aviation

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/6980ac>

[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

Dornier, F. (2006). La plus grande école d'aviation du Commonwealth : mont-Joli 1941-1945. *Cap-aux-Diamants*, (87), 23–25.

LA PLUS GRANDE ÉCOLE D'AVIATION DU COMMONWEALTH

MONT-JOLI 1941-1945

PAR FRANÇOIS DORNIER

Il passe des milliers de visiteurs tous les ans le long de la route 132 qui ceinture la Gaspésie. À Mont-Joli, là où les terres semblent se jeter littéralement dans le fleuve, il y a quelques bâtiments qui forment l'aéroport régional. Des installations modestes qui reçoivent leur lot de vols quotidiens vers les grands centres. Peu de gens de passage savent que l'aérodrome est situé sur l'emplacement d'une école d'aviateurs datant de la Seconde Guerre mondiale. C'est là que fut construite la plus grande école d'aviation du Commonwealth; la 9^e École de bombardement et de tir de Mont-Joli.

Un article paru dans l'hebdomadaire régional *Progrès Écho*, le 12 avril 1945, trace un portrait sommaire, mais précis de cette école :

« Cette école [...] comprend un ensemble de plus de 74 édifices de tous genres pouvant répondre à tous les besoins d'un personnel d'au moins 2 300 personnes. Cette école a donné de l'instruction à plus de 6 000 aviateurs qui y ont reçu leurs ailes. Les officiers [...] ont pu obtenir [...] un nombre d'heures de vol [...] record, soit plus de 115 000 [...] »

Cette école n'était pas la seule du genre au pays, loin de là. Durant le dernier conflit mondial, les autorités britanniques recherchaient, au sein du Commonwealth, un territoire qui serait en mesure d'assurer la formation des pilotes et du personnel navigant, et qui serait à l'abri des dangers d'un ciel en guerre. C'est sur le Canada qu'ils arrêterent leur choix. L'entente signée avec le gouvernement de Sa Majesté et le gouvernement canadien prit l'appellation de Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (ou PEACB). Un programme unique qui fit pousser les aérodromes d'un océan à l'autre. En quelques mois, plus d'une centaine d'écoles d'aviateurs de toutes sortes ont ouvert leurs portes aux militaires alliés.

EN TERRITOIRE QUÉBÉCOIS

Le Québec eut une part modeste des installations du PEACB. En plus de la très imposante 9^e École de bombardement et de tir de Mont-Joli, le PEACB installa une école d'observateurs aériens à l'aérodrome de L'Ancienne-Lorette, une école préparatoire d'aviation à Victoriaville, des écoles élémentaires de pilotage à Windsor Mills, Pendelton, Saint-Eugène, une école de pilotage militaire à Saint-Hubert et en-



Mitrailleur aérien devant son appareil d'entraînement, en 1942. (Archives de l'aéroport de Mont-Joli).

fin une unité d'entraînement opérationnelle à Bagotville. On forma également pour le compte du programme des mécaniciens d'aviation à Cartierville.

Mont-Joli, Bagotville et Saint-Hubert étaient des bases reconnues de l'Aviation royale du Canada. Construites sur un modèle similaire (mais de taille différentes), elles répondaient à des besoins standardisés pour un établissement dédié à l'aviation militaire. Mais les écoles d'aviateurs militaires du Québec n'étaient pas toutes des bases militaires. La 8^e École d'observateurs aériens, située à L'Ancienne-Lorette, partageait ses facilités avec l'aérodrome civil. En fait, l'école était opérée par des civils sous l'autorité du Commandement aérien N° 3 (de l'Aviation royale du Canada). Les activités de vol étaient supervisées par la Quebec Airways, une composante de la Canadian Pacific Air Lines. C'est également Quebec Airways qui dirigeait la formation offerte à l'école de Cap-de-la-Madeleine. Enfin, la 3^e École préparatoire d'aviation de Victoriaville s'installa, non pas sur un aérodrome militaire, mais plutôt dans un établissement d'enseignement civil, le Collège du Sacré-Cœur.



Garder en tout temps le contact avec le sol. (Archives de l'aéroport de Mont-Joli).



Le plus connu des appareils de PEACB, le Harward. (Archives de l'aéroport de Mont-Joli).

Sous-traiter avec des organismes civils pour la formation des pilotes était une nécessité incontournable. En effet, les délais requis pour mettre en marche toutes les écoles du PEACB empêchaient une progression normale des effectifs. Pas le temps d'engager des instructeurs pilotes et de les faire progresser, même en accéléré, dans le système militaire. Il valait mieux engager des compagnies de transports, même des écoles privées de pilotage (comme à Victoriaville) et les mandater pour la formation du personnel. Évidemment, seuls les métiers « civils » de l'aviation, comme la navigation et le pilotage, permettaient cette approche.

Pour les métiers plus militaires, comme bombardier et mitrailleur aérien, il fallait bien s'en remettre à l'expertise militaire. Comme les besoins en personnel cadre étaient importants, on avait tout avantage à créer de grandes écoles d'aviateurs afin d'optimiser les ressources. C'est pour cette raison que les écoles de bombardements et de tir étaient les plus grandes du programme.

Murale dévoilée récemment pour rappeler la 9^e École de bombardement et de tir de Mont-Joli pendant la Seconde Guerre mondiale. (Photographie Rémi Sénéchal, 2006).



À MONT-JOLI

Au tout début de la Seconde Guerre mondiale, le gouvernement et les autorités militaires s'inquiétaient de la protection offerte aux navires en route pour Halifax et qui devaient naviguer dans le golfe du Saint-Laurent. En effet, on craignait – avec raison – les incursions des sous-marins allemands, les redoutables U-Boot. Il fallait installer à la fois une escadrille de surveillance, mais peut-être aussi une importante école d'aviateurs dont les activités intenses pouvaient saturer le ciel au-dessus du fleuve. Ainsi, peu de sous-marins se risqueraient à naviguer dans cette zone. L'emplacement choisi devait être bien doté en routes et chemins de fer et offrir un soutien logistique adéquat par l'entremise de fournisseurs locaux. C'est ainsi qu'a été prise la décision d'établir la 9^e EBT sur les terres surplombant le fleuve aux portes d'une petite ville, Mont-Joli.

Les plans initiaux prévoient que l'école de Mont-Joli assurerait la formation finale des ingénieurs de vol, des aviateurs bombardiers ainsi que des mitrailleurs aériens et radiomitailleurs. Mais déjà, au cours de l'été de l'inauguration officielle (1942), on concentrait les activités de l'instruction sur les seuls cours de mitrailleur aérien. Il faut dire que la 9^e EBT de Mont-Joli était bien équipée pour la pratique du tir : deux champs de tir sur la base même, un troisième à Sainte-Flavie et, enfin, le champ de tir le plus vaste et le plus sécuritaire qui soit pour l'époque, le fleuve Saint-Laurent. Ouverte en 1941, l'école ferme ses portes au printemps de 1945. La présence d'un tel établissement eut un impact économique considérable sur toute la région. Les infrastructures laissées sur place ont profité longtemps à la communauté. On a même – durant la guerre froide – envisagé très sérieusement de rouvrir les installations pour y stationner des escadrilles d'avions de chasse.

Les aviateurs de Mont-Joli n'ont pas eu de contacts très fréquents avec la communauté francophone locale. Très occupés par leur formation, ils ne sortaient pas souvent. Quand ils le faisaient, c'était dans des établissements qui leur étaient réservés dans la petite communauté anglophone de Métis-sur-Mer. La langue demeurait le principal obstacle aux échanges entre les aviateurs militaires et les membres de la communauté où ils s'entraînaient. Contrairement à l'armée, où les francophones pouvaient, dans une certaine mesure, se faire une place dans leur langue, l'aviation, comme la marine était unilingue anglaise. Malgré cette restriction, tout près de 12 % des effectifs de l'Aviation royale du Canada étaient originaires du Québec. Le ministre de la Défense de l'époque a tenté, sans succès, de faire plus de place au français dans les activités de l'aviation militaire canadienne. Ce fut peine perdue. Hormis la création de l'escadrille 425 à titre d'unité de langue française, l'ARC demeura durant tout le conflit mondial obstinément anglophone.



Cette vue aérienne (une des rares non officielles) montre bien toute l'étendue des installations. (Archives de l'aéroport de Mont-Joli).

PEU DE SOUVENIRS

Certains pourraient s'étonner de constater le peu de souvenirs qu'auront laissé ces écoles de formations militaires de la Seconde Guerre mondiale. Mais ce n'est pas si étonnant. En effet, contrairement aux unités de l'armée de terre, les aviateurs qui ont fréquenté ces établissements ne provenaient pas du bassin local. Ils arrivaient de partout au pays quand ce n'était pas de partout à travers le monde. En formation pour quelques semaines, même quelques mois, ils repartaient bien vite vers leur prochaine affectation. De plus, le faible pourcentage de francophones dans les rangs de l'ARC ne facilitait pas la prise de contact avec les populations locales.

Les écoles d'aviation militaires sont nées, ont vécu, puis ont presque toutes disparues sans laisser de traces. Mais ces écoles font partie intégrante de l'histoire du Québec. Pendant des années, du lever au coucher du soleil, et ce, tous les jours (sauf le 25 décembre et le 1^{er} janvier), des milliers d'aviateurs ont sillonné le ciel québécois. Une activité d'une rare intensité, difficilement concevable de nos jours. Ce sont des milliers d'aviateurs qui ont appris leur métier en prenant leurs repères sur nos paysages et notre relief. Enfin, des centaines d'aviateurs militaires de partout autour du globe ont perdu la vie en s'entraînant ainsi. Nombre d'entre eux sont inhumés dans de modestes cimetières comme celui de Métis Beach à quelques kilomètres de Mont-Joli. Et malheureusement, rares sont ceux qui se souviennent d'eux, rares sont les tombes fleuries pour ces aviateurs. L'histoire de l'aviation militaire au Québec, en particulier celle de la Seconde Guerre mondiale, ne recèle aucun fait d'armes et encore moins de combats aériens. Juste des candidats aviateurs venus par milliers, de toutes les régions du pays, de tous les pays du Commonwealth, avec l'enthousiasme de leurs vingt ans, apprendre comment passer le mieux possible à travers ce conflit qu'ils n'avaient pas choisi. †

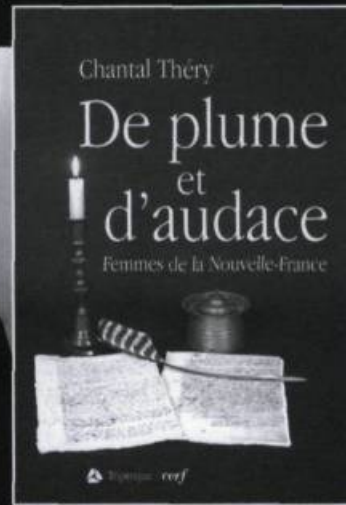
■
François Dornier est directeur général du Cégep de Thetford.

 Triptyque

www.triptyque.qc.ca
triptyque@editiontriptyque.com
Tél.: (514) 597-1666



Chantal Théry



De plume et d'audace

Femmes de la Nouvelle-France

essai, 266 p., 25 \$

« ... les études qui composent cet ouvrage, rédigé dans une perspective féministe, sont vivantes, originales et rigoureuses. »

Louis Cornellier, *Le Devoir*



**LA CULOTTE
DU PATRIOTE**

Boutique et
atelier à
Verchères

Vêtements
historiques
et accessoires de
fabrication
artisanale



Respect de l'époque dans la confection
et le choix des tissus

450-583-2199

12 Madeleine, Verchères, renee.fleury@sympatico.ca