

Vue aérienne

Paul-Robert Raymond

Numéro 162, automne 2019

Patrimoine et aviation. À la conquête du territoire

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/91789ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Raymond, P.-R. (2019). Vue aérienne. *Continuité*, (162), 20–24.

Sites, infrastructures, appareils, savoir-faire, personnages marquants, traditions... Le patrimoine lié à l'aviation se décline en une large gamme d'éléments. Et quelle que soit sa forme, il témoigne d'un pan important de l'histoire du Québec.

PAUL-ROBERT RAYMOND



québécoise

Le vaste territoire québécois a été un terrain fertile pour l'aviation canadienne au cours des 110 dernières années. C'est d'ailleurs au Québec que sont nés le pilotage de brousse et l'aviation commerciale, et que se sont implantés de nombreux constructeurs d'avions ou de composants d'aéronefs.

L'histoire de l'aviation au Canada commence pourtant en Nouvelle-Écosse. Le 23 février 1909, John Alexander Douglas McCurdy décolle de la surface gelée du lac Bras d'Or, à Baddeck, sur l'île du Cap-Breton, avec le *Silver Dart*. Ce vol, effectué cinq ans après celui des célèbres frères Wilbur et Orville Wright, est une première au Canada et même dans tout l'Empire britannique.

À cette époque, l'aviation ne suscite pas encore l'intérêt des autorités militaires. De plus, les écoles de pilotage n'existent nulle part au Canada. Les aviateurs en devenir n'ont pas beaucoup d'options. « Les gens pouvaient fabriquer eux-mêmes

alors exilé en France, où il a fréquenté l'école de Louis Blériot, premier aviateur à traverser la Manche (1909). D'autres suivent ses traces afin de participer à la Première Guerre mondiale.

Débuts de l'aviation commerciale

À la signature de l'Armistice, en 1918, le Canada compte jusqu'à 2000 pilotes démobilisés, dont plusieurs Québécois. « Certains voulaient continuer à voler, mais il n'y avait pas beaucoup de possibilités de gagner de l'argent dans le domaine », explique M. Fortier.

Au Québec comme ailleurs dans le monde, les seules activités relativement lucratives en aviation se résument à l'époque aux baptêmes de l'air, aux combats aériens simulés, aux courses contre des automobiles et au *barnstorming* (traduction libre : « frôler les granges »). Et ces activités sont exécutées avec des avions souvent usés, achetés des surplus de la Première Guerre mondiale.

Rares sont les aéroports inaugurés avant la Seconde Guerre mondiale toujours en exploitation au Québec.

L'aérodrome de Lac-à-la-Tortue fait partie de ce club sélect.

l'avion qu'ils faisaient voler, et souvent ça ne marchait pas », relate Régnald Fortier, conservateur au Musée de l'aviation et de l'espace du Canada, à Ottawa. « Sinon, il fallait aller dans une école de pilotage aux États-Unis ou en Europe, ce qui coûtait cher et posait, sauf en France, une barrière linguistique aux francophones. » Un obstacle qui subsiste avec la fondation des premières écoles de pilotage canadiennes, à Toronto et à Vancouver, pendant la Première Guerre mondiale.

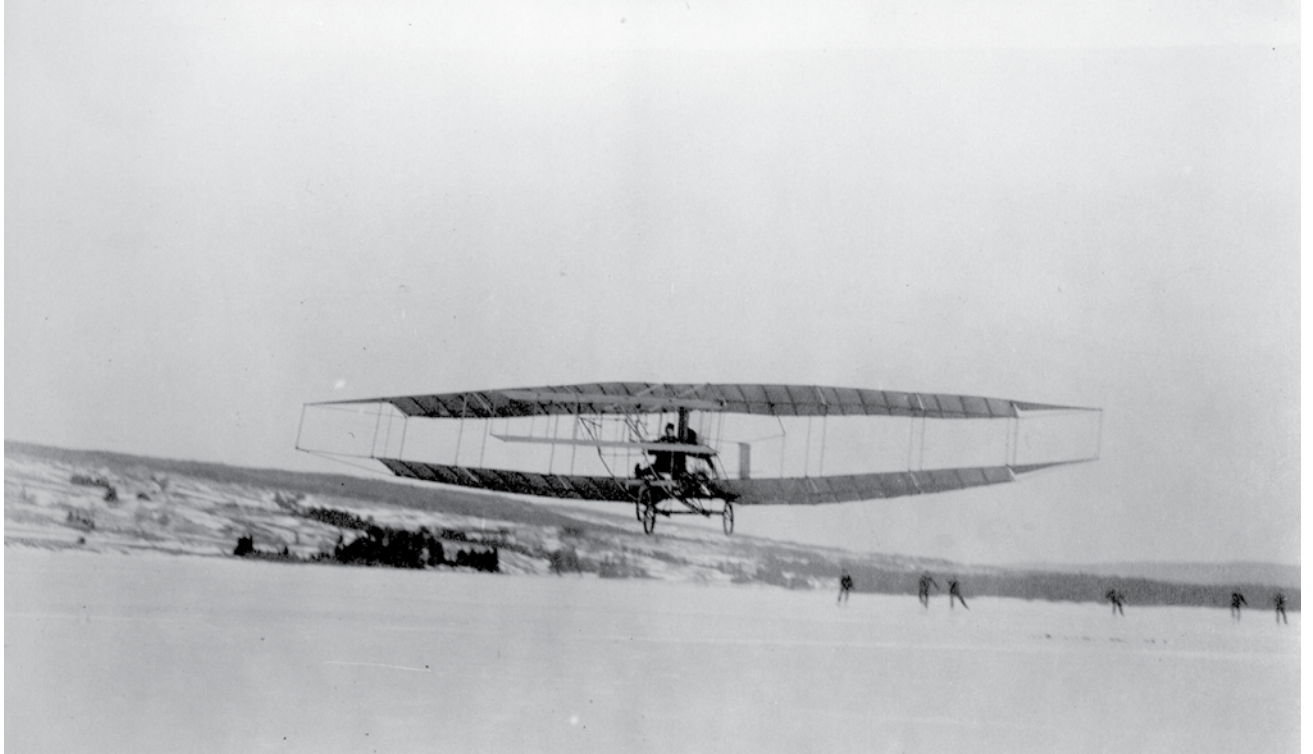
Il faudra donc attendre 1914 pour qu'un premier Québécois décroche son brevet de pilote. Jean-Marie Landry s'était

En 1919, en Mauricie, l'aviation commerciale canadienne prend son envol. Aux commandes : Ellwood Wilson, ingénieur forestier en chef à la Laurentide Company, établie à Grand-Mère. Voyant le potentiel de l'aviation dans la lutte contre les incendies de forêt, il convainc la St. Maurice Forest Protective Association d'acheter deux hydravions Curtiss HS-2L conçus pour la patrouille anti-sous-marine. Ces deux appareils, en surplus à Dartmouth en Nouvelle-Écosse, sont envoyés au Québec en juin 1919 par le pilote Stuart Graham et le mécanicien Walter « Bill » Kahre.

Du même souffle, M. Wilson fonde à Lac-à-la-Tortue, en Mauricie, le premier service aérien de brousse au Canada, spécialisé dans la patrouille des feux de forêt et l'inventaire forestier. En 1922, la Laurentide Company devient le Laurentide Air Service. L'ingénieur forestier voit aussi un

Aérodrome de Lac-à-la-Tortue, à Shawinigan. C'est là qu'a eu lieu le premier vol commercial d'aviation de brousse au Canada en 1919.

Photo : Guillaume D. Cyr



Le *Silver Dart* est le premier avion à avoir volé au Canada et même dans tout l'Empire britannique.
Source : Musée de l'aviation et de l'espace du Canada

immense potentiel dans le transport aérien de travailleurs, de denrées, de courrier, etc. Le début des activités basées à Lac-à-la-Tortue a été désigné Événement historique national de l'établissement de l'aviation de brousse au Canada par le gouvernement fédéral, en reconnaissance de son « importance cruciale dans le développement de l'économie canadienne ».

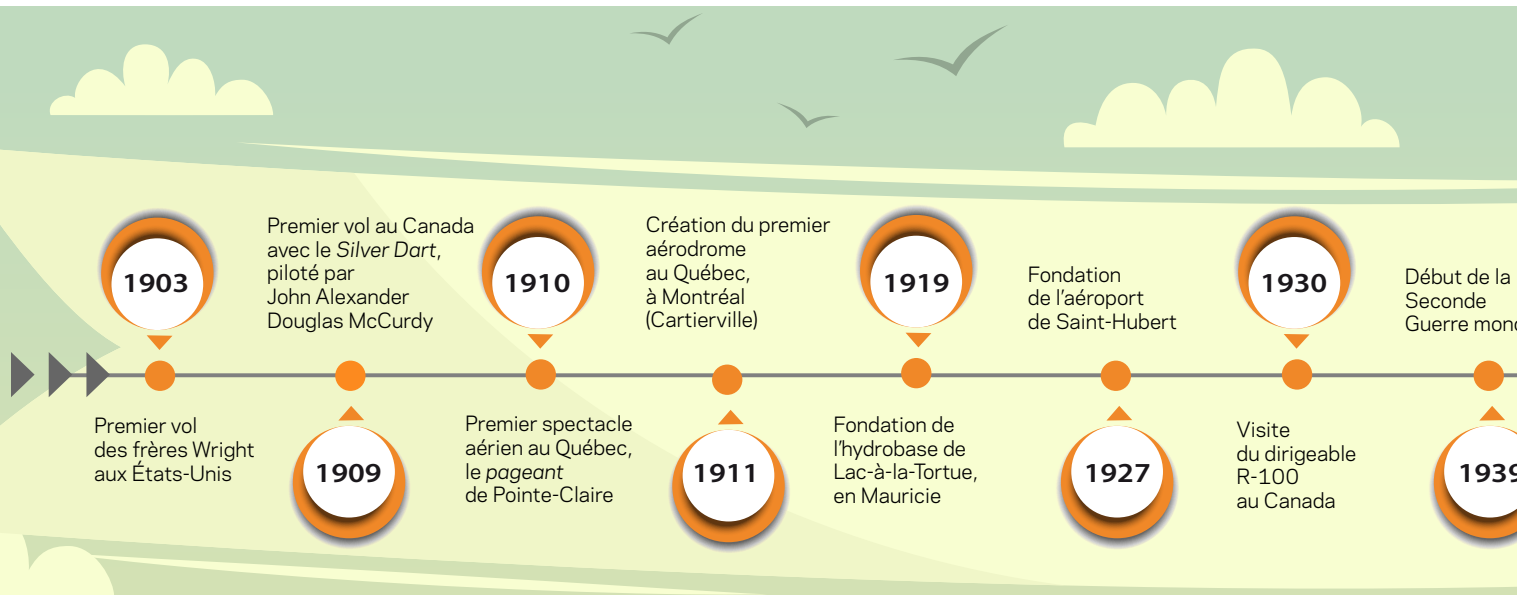
Au sein du Laurentide Air Service, les frères Roméo et Irénée Vachon, originaires de la Beauce, font leur marque dans des conditions souvent difficiles. Pionniers du pilotage de brousse, ils sont à l'origine d'une expertise unique qui fait partie du patrimoine immatériel du Québec. « Les Vachon étaient extraordinaires », raconte Lucien Poirier, président de la Fondation Aérovision Québec. « Roméo a réalisé la première livraison de courrier aérien entre Montréal et Rimouski, en

1927. Il a en plus contribué à l'établissement des premières liaisons commerciales régulières du Québec. »

Vie et mort des aéroports

L'histoire de l'aviation ne se résume toutefois pas à celle du pilotage. La mise en place d'infrastructures au fil du XX^e siècle démontre aussi la vitalité de ce secteur d'activité au Québec. Au départ, ici comme ailleurs, les aérodromes consistaient simplement en une piste aménagée sur un terrain gazonné relativement plat. Quelques bâtiments et des hangars s'y greffaient.

Le premier aérodrome au Canada est implanté en 1911 à Cartierville, sur l'île de Montréal. « 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», écrit l'historien Pierre Thiffault, en 2010, dans la revue *Histoire Québec*. Fermé depuis 1988, l'aéroport a laissé place à un lotissement résidentiel.

Rares sont les installations inaugurées avant la Seconde Guerre mondiale qui sont toujours en exploitation, au Québec. L'aérodrome et l'hydrobase de Lac-à-la-Tortue (1919) et l'aéroport de Rimouski (1928) font partie de ce club sélect, tout comme celui de Saint-Hubert (1927), d'abord conçu pour recevoir des dirigeables. Le R-100 britannique sera finalement le seul dirigeable à utiliser la base de Saint-Hubert, en 1930 (voir les textes de Roger Coupal sur le site Web de *Continuité*).

La plupart des aéroports toujours en exploitation au Québec ont été aménagés durant le conflit de 1939-1945. Le Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique a alors mené à la construction ou à l'amélioration de plusieurs infrastructures aéroportuaires, comme celles de Québec, de Saint-Hubert, de Mont-Joli et de Bagotville. En outre, certains aéroports de dégagement sont issus de ce programme, notamment celui de Saint-Honoré-de-Chicoutimi, où se trouve actuellement le Centre québécois de formation aéronautique du Cégep de Chicoutimi.

De plus, la Seconde Guerre mondiale a entraîné le changement de vocation de certains aéroports, comme celui de Saint-Hubert, devenu base militaire en 1941. La même année, le gouvernement fédéral faisait construire l'aéroport de Dorval (maintenant aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau) pour les vols commerciaux. Après la guerre, la gestion de la plupart des aéroports bâtis entre 1940 et 1945 est confiée au ministère des Transports du Canada.

La guerre froide a également contribué à consolider certaines installations, dont l'aéroport de Val-d'Or, que la Défense nationale a utilisé comme base militaire de 1954 à 1976. Cette même période a aussi vu naître des aérodromes maintenant désertés, comme celui de Casey, à 150 km au nord-ouest de La Tuque. Celui-ci faisait partie de la ligne Pinetree que le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) avait mis en place pour protéger



En plus d'avoir fondé le premier service aérien de brousse au Canada, Ellwood Wilson (deuxième à partir de la gauche) est également à l'origine de la Fairchild Aerial Surveys Company of Canada, spécialisée en photographie aérienne et en cartographie du territoire.

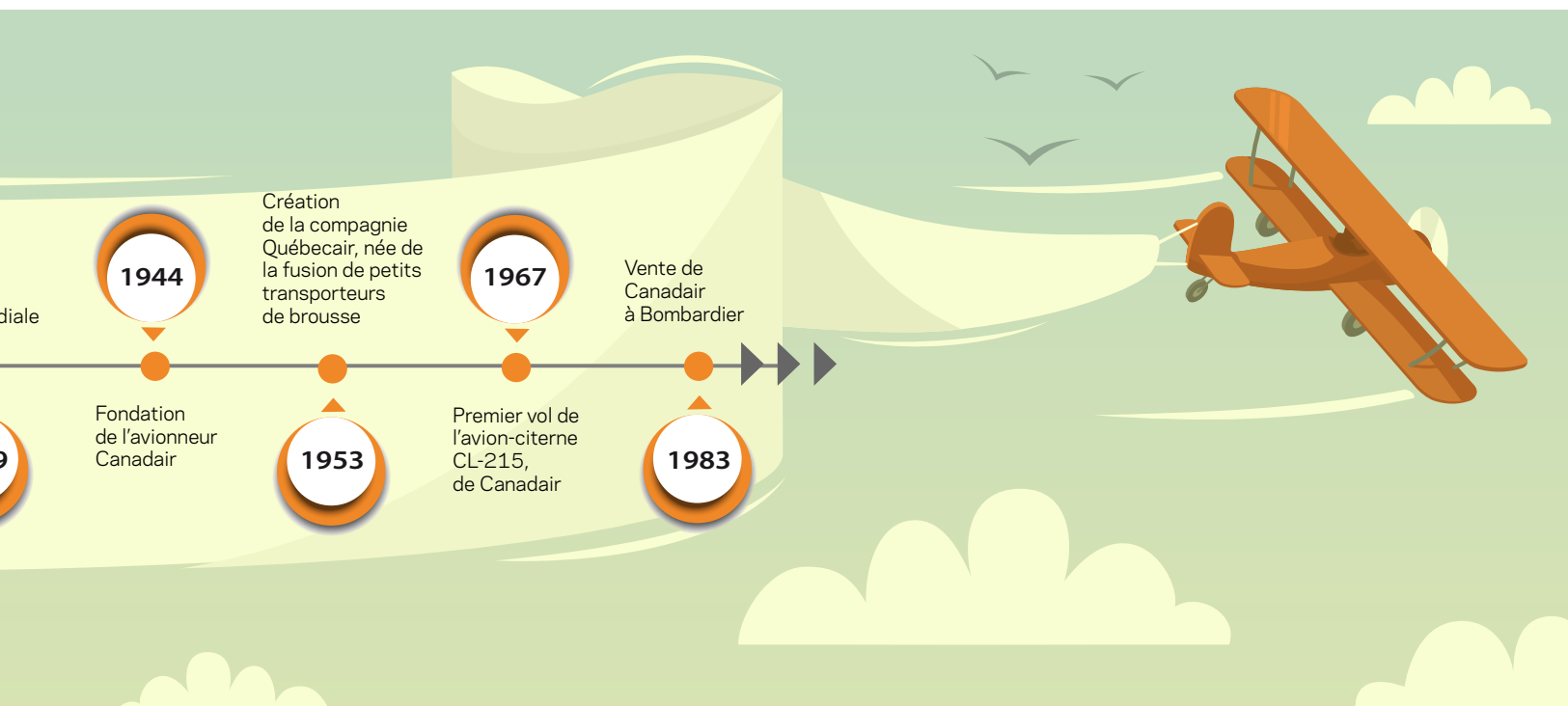
Source : Ville de Shawinigan, fonds de l'usine Laurentide

le Canada et les États-Unis d'une possible intrusion de bombardiers soviétiques.

Appareils et pièces fabriqués au Québec

Le Québec a aussi fait sa marque dans la construction d'aéronefs et la fabrication de pièces liées au domaine aéronautique. Les balbutiements de cette industrie remontent au début des années 1920, avec la décision de la Canadian Vickers, un constructeur naval établi à Montréal, de se lancer dans la fabrication d'hydravions. Après avoir produit plus de 400 avions, la compagnie deviendra Canadair en 1944, puis Bombardier Aéronautique en 1986.

En 1922, Ellwood Wilson fonde la Fairchild Aerial Surveys Company of Canada pour poursuivre le développement de la photographie aérienne et la cartographie du territoire. Cinq ans plus tard, cette branche canadienne de la Fairchild





Conçu pour la patrouille anti-sous-marine, cet hydravion Curtiss HS-2L de la compagnie Laurentide Air Service a servi à la patrouille des feux de forêt et à l'inventaire forestier.

Source : Musée de l'aviation et de l'espace du Canada

Aircraft, dirigée par le siège social de New York, fabrique l'avion Fairchild FC-2, qui remplace les vieux Curtiss HS-2L, mal adaptés au climat nordique et au pilotage de brousse. Une usine voit le jour à Longueuil en 1929, un an avant les ateliers de Pratt & Whitney Canada, également à Longueuil, qui assurent l'entretien de moteurs produits par Pratt & Whitney États-Unis.

Pendant ce temps, en 1928, la Curtis-Reid est fondée à Montréal (Cartierville), où elle fabrique le biplan Rambler. Ses installations seront achetées en 1933 : la Noorduyn Aircraft Limited y fabrique l'avion de brousse Noorduyn Norseman à compter de 1935. « Plus gros que le Beaver commercialisé par de Havilland Aircraft de Toronto, le Norseman a été produit au Québec en grande quantité pendant la Seconde Guerre mondiale, pour les États-Unis », précise M. Fortier, du Musée de l'aviation et de l'espace du Canada. « Beaucoup de ces appareils ont été revendus dans les surplus de guerre, de sorte qu'il y en a encore en service aujourd'hui. »

Lorsque la Canadian Vickers est devenue Canadair, elle construisait sous licence, pour une entreprise américaine, des avions amphibies Consolidated PBY Catalina, appelés Canso au Canada. Cet appareil est l'ancêtre du célèbre bombardier d'eau CL-215, dont le premier vol a été effectué en 1967.

En plus de Canadair, plusieurs piliers de la grappe aérospatiale sont apparus durant les années 1940. Mentionnons Héroux Machine Parts Limited en 1942, devenue plus tard Héroux-Devtek. Cette entreprise, qui fait des trains d'atterrissage, a longuement travaillé pour Canadair et de Havilland Canada. Héroux Machine Parts a aussi participé au programme Apollo de la NASA, produisant notamment les pattes

du module lunaire d'Apollo 11. Autre acteur de premier plan : CAE, firme de Saint-Laurent créée en 1947. Aujourd'hui, CAE conçoit et fabrique des simulateurs de vol et dirige des écoles de pilotage pour de grandes lignes aériennes dans le monde.

La région de Montréal est actuellement la deuxième en importance au Canada dans le domaine aérospatial, la première étant celle de Toronto.

Spectacles aériens : un engouement centenaire

Si le domaine aéronautique alimente bien concrètement l'économie du Québec, les avions continuent de faire rêver et les spectacles qui les mettent en vedette ont toujours la cote. Cette année, le Spectacle aérien international de Bagotville a attiré près de 150 000 personnes au cours de la fin de semaine de la Saint-Jean-Baptiste. En 2019, le Québec compte cinq autres démonstrations de même nature.

Cet engouement est né très tôt. La première manifestation du genre a eu lieu un an après le vol du Silver Dart, soit en 1910, à Pointe-Claire. Présenté comme le « plus grand *meeting* d'aviation au monde », le rassemblement a, pendant plus d'une semaine, mis en vedette une quinzaine d'aviateurs (pilotes et parachutistes). « À un certain moment, trois appareils ont été observés en vol en même temps, vision surréaliste pour des spectateurs n'ayant auparavant jamais vu un seul aéroplane de leur vie », a écrit l'historien Pierre Thiffault dans la revue *Cap-aux-Diamants*. Le clou de ce spectacle aura été la boucle d'une soixantaine de kilomètres autour de Montréal qu'a réalisée le Français Jacques de Lesseps (voir l'article « Artistes du ciel » en page 36). L'aviateur a parcouru la distance en 49 minutes et 3 secondes à bord de l'avion Blériot XI nommé *Le Scarabée*.

Deux ans plus tard, Québec entre dans la danse. Le 26 août 1912, le Belge Georges Mestach était la vedette de la première Exposition provinciale, dont il a survolé le site à bord de son avion, un Borel-Morane.

Au fil du temps, ces manifestations se sont maintenues, qu'elles soient organisées par des militaires ou des civils. Le spectacle de Bagotville est celui qui a été le plus assidûment tenu au Québec. Après sa création en 1953, il s'est répété tous les deux ans, sauf à de rares exceptions. D'autres n'ont pas survécu à l'épreuve du temps, comme celui de Québec, dont la dernière présentation remonte à 2010. Le Spectacle aérien international de Québec de 2008 avait pourtant attiré 160 000 spectateurs en trois jours.

L'histoire de l'aviation au Québec laisse derrière elle un riche patrimoine multiforme : une tradition comme celle des spectacles aériens, un site marquant comme celui de Lac-à-la-Tortue, un appareil signature comme le CL-215... À n'en pas douter, voler est un virage technologique que le Québec a su prendre ! ♦

Paul-Robert Raymond est journaliste spécialisé en aviation au quotidien *Le Soleil*.
