

Fin tragique d'un pèlerinage L'affaire du Mont Obiou

Louis-Edmond Hamelin

Number 23, Fall 1990

À l'antenne du passé

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/7713ac>

[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

Hamelin, L.-E. (1990). Fin tragique d'un pèlerinage : l'affaire du Mont Obiou. *Cap-aux-Diamants*, (23), 54–57.



FIN TRAGIQUE D'UN PÈLERINAGE

L'AFFAIRE DU MONT OBIOU

par Louis-Edmond Hamelin*

LE FAMEUX ACCIDENT DU *Canadian Pilgrim*, comme on appelait l'avion le 13 novembre 1950, était au moins le cinquième malheur à se produire en France et au Québec au cours des deux années précédentes; ces accidents impressionnaient tous les voyageurs passés ou potentiels ainsi que leurs amis et familles. Deux des plus célèbres catastrophes se produisirent en 1949: la première, celle du *Canadian Pacific* au Sault-au-Cochon, événement rendu célèbre par le procès québécois Guay-Pitre et un roman de Roger Lemelin; la seconde, celle d'*Air France* aux Açores où périt Marcel Cerdan, l'ami de cœur d'une Édith Piaf qui va immortaliser cette tragédie par une chanson. Mais, avec ses 58 morts, le désastre de l'Obiou devenait alors le plus meurtrier dans l'histoire de l'aviation civile canadienne.

Ci-dessus: partie centrale du massif de l'Obiou dont la Grande tête se situe à 2 783 mètres. Au premier plan, les prairies d'alpage de Bachillianne, vers 1 600 mètres. (Photographie: Paul Dupré, août 1982).

Le drame de l'Obiou prenait une envergure atlantique étant donné les intérêts du catholicisme romain, ceux de l'Église réformée (six protestants parmi les victimes), de l'Italie, point d'origine du vol, de la France, lieu de l'écrasement, du Canada-Québec et d'autres pays qui seront appelés à fournir les témoignages d'identité de quelques passagers.

C'est évidemment au Québec que le coup a été le plus vivement ressenti. Le décès d'un conjoint, d'un frère, d'une sœur, de parents laissant des enfants orphelins touchent directement 600 personnes; ce nombre n'inclut évidemment pas les milliers de paroissiens qui perdent un curé bien-aimé.

Le voyage

Le vol fatal du Curtiss-Reid démarre de Rome le 13 novembre. Le départ pour le Canada devait avoir lieu à huit heures. Ce moment sera de beaucoup retardé pour diverses raisons; la meilleure explication tient à l'audience spéciale que le pape accorde à tous les Canadiens. La rumeur veut aussi que des affaires administratives concernant la nomination prochaine d'un nouvel évêque—pouvant être Mgr Aderville Bureau—devaient être menées à terme. La compagnie en profite pour vérifier l'état de l'un de ses moteurs. Afin d'éviter les Alpes dont la présence est connue des membres de l'équipage par les documents de travail et les voyages précédents, le plan de vol, établi par Rome, prévoit l'itinéraire suivant: Rome, Corse, Saint-Raphaël sur la

Côte d'Azur, Istres au nord de Marseille (on contourne ainsi la zone militaire de Toulon), vallée du Rhône, Lyon et Paris.

L'appareil quitte Ciampino à 14h16. D'après les notes de l'abbé J.-A. Provencher d'Arvida, trouvées dans la montagne et remises par les soins de Mgr Maurice Roy, les voyageurs chantent au départ un «cantique à la Vierge Marie». Le groupe manifeste ainsi une communauté d'esprit avec la fête du jour au martyrologue; en effet, le cycle sanctoral en est rendu à saint Didace, un franciscain du xv^e siècle reconnu pour sa piété. Pendant ce temps, l'aéronef file et entre en France; Montélimar, à l'ouest des Alpes dans la vallée du Rhône, va enregistrer, à 16h44, son huitième et dernier message de routine. Environ un quart d'heure plus tard (la montre d'une victime s'est arrêtée sous le choc à 17h03), le DC-4, volant alors vers l'est et non plus vers le nord, touche brutalement un sous-sommet de l'Obiou (impact vers 2 700 mètres d'altitude), subit un premier pressage dans une cheminée sommitale (la brèche de l'aile), culbute d'environ 400 mètres sur la face nord, éclate comme «une gousse de haricots» et se disperse en mille morceaux dans la *Cassa Fouira* ou Casse Rouge; cette *casse* correspond à un talus d'éboulis installé dans une dépression peu accessible à l'intérieur du massif. Lors de l'accident, il faisait une tempête nivale d'intensité moyenne; par rapport au sommet, cet autre avion nord-américain (il y avait déjà eu un accident en 1946) dans la même montagne ne volait que quelques mètres trop bas.

La liste déclarée des passagers, établie avec beaucoup d'hésitations au départ de Rome, va tenir du destin. Suivant la petite histoire, il s'est produit des transferts de billets et de sièges. Quelques-uns remettent à plus tard leur retour prévu au Canada, comme ce dignitaire ecclésiastique, ce politicien, ce journaliste, tout comme ces deux femmes et ce jeune abbé, ce qui rendait autant de sièges disponibles.

Certains insistent pour monter à bord, et réussissent comme le père Pascal Poirier, malade, qui utilise le siège d'un passager régulier. Pour sa part, Mgr Bureau réussit à s'y trouver une place grâce au retard de l'avion, qui lui permet d'aller chercher ses bagages; par contre, Mgr Alexandre Vachon d'Ottawa avait une réservation pour le 13 mai, la décline, faute de pouvoir se libérer de ses activités vaticanes avant le 15. D'autres individus auraient pris le vol en étant mécontents, cas des Timmons à qui on aurait déconseillé de revenir par cet avion; mais l'abandon de leurs titres de transport équivalait à une perte financière.

Malgré ces variations, le groupe des voyageurs et le fait que sept places demeurent théoriquement libres dans l'avion, la question d'une différence

possible entre le nombre officiel (58) et le nombre réel des personnes à bord reste en suspens. Il ne semble pas exclu que les présences totales aient quelque peu dépassé le nombre déclaré.



Dignitaires au «libera». Croix-de-la-Pigne, 16 novembre 1950. De gauche à droite, sur la première rangée, le général Roger Noiret de Lyon, le général Georges Vanier, ambassadeur du Canada en France, l'archevêque Maurice Roy, le ministre Camille Pouliot et le préfet de l'Isère, Roger Ricard. (Société dauphinoise de Secours en Montagne, Grenoble).

L'acte I de l'accident—le fait pour le plancher et une aile de l'appareil de toucher le roc presque sommital—a certes créé une grande frayeur et même des chocs physiques qui furent fatals à certaines personnes. En outre, l'ouverture subite du fuselage a bouleversé complètement l'air ambiant jusqu'alors pressurisé et contrôlé. En quelques secondes, chacun «décéda de la tête», même si des agitations nerveuses et cardiaques ont dû encore se manifester. L'acte II — La descente violente par saccades et rebondissements du bolide à partir de la brèche de l'île vers les couloirs sous-verticaux de la face nord jusque dans la Casse Rouge — a pu se faire en 100 secondes; au fur et à mesure que la carlingue en voie de démolition n'était plus en mesure de retenir ce qu'elle transportait, les corps l'ont irrégulièrement quittée en perdant leur unité physique. Tous les voyageurs étaient décédés avant cette répartition mécanique. Bref, les dernières consciences des passagers ont dû disparaître pendant l'acte I et au tout début de l'acte II.

Causes de l'accident

Quant à la question fondamentale des raisons et circonstances de l'écrasement, un bon moyen de la préciser serait de se demander pourquoi il



«Cimetière des Canadiens». La Salette-Fallavaux à la périphérie du massif de l'Obiou.
(Photographie de l'auteur, septembre 1987).

s'est produit à l'est de la vallée du Rhône. Plus spécifiquement, sur quel chemin se trouve l'Obiou à partir de Montélimar, point de déviation? Par ailleurs, plutôt de chercher une cause unique, ne serait-il pas réaliste de s'orienter vers une série de forces ayant pu se manifester les unes par rapport aux autres?

Près de dix causes ont été proposées pour rendre compte de cette grave anomalie dans le transport aérien; leur examen nécessiterait de longs développements.

Tout d'abord, l'écrasement comme tel ne vient pas d'un acte planifié et délibéré. En second lieu, l'accident n'est pas non plus lié à une explosion interne. Même si les recherches balistiques n'étaient pas poussées à l'époque, les morceaux de carlingue ne portent pas les traces caractéristiques (trous; morcellements; torsions) des effets d'une bombe à bord: la carlingue n'a pas explosée. Quant à l'éparpillement des débris et des objets dans la Casse Rouge, il ressemblait toutefois à celui que cause une grande explosion interne; mais ici, le sectionnement et la répartition diffuse des pièces tenaient aux rebondissements de la masse se détruisant peu à peu sur une forte pente rocheuse.

Il serait trop commode de s'en tenir à une idéologie de la facilité. La tragédie de l'Obiou ne peut simplement être liée à un mauvais coup du sort ni au quantième 13. Il semble bien que trois autres présomptions considérées individuellement—conditions atmosphériques, qualification de l'équipage, état de l'engin—ne se présentent pas non plus comme des causes majeures du drame. Cette interprétation n'exclut pas que ces facteurs aient pu contribuer à la catastrophe: une turbulence plus faible et des moteurs plus puissants auraient pu donner à l'avion les quelques mètres qui lui manquaient pour passer au-dessus de l'Obiou et de ne pas être happé par un «vent rabattant».

La septième hypothèse se trouve dans le rapport du Français Maurice Bellonte, fameux navigateur de 1930. Il proposait, en 1951, la meilleure explication de ce qui avait pu se passer le 13 novembre 1950 de 14 à 17 heures. L'accident tiendrait à trois choses: le choix d'un trajet rac-

Brochure publiée par les Réalisations graphiques Gidan de Québec en 1950.
(Archives de Cap-aux-Diamants).

courci, de mauvaises informations sur la force réelle du vent d'ouest, des erreurs de navigation. Même si cette supposition ne résout pas tous les problèmes, la France, le Canada, le Québec, l'Église et les assurances s'en sont montrés officiellement satisfaits. Aucune commission fédérale ou québécoise n'a été instituée. Rien n'a été poussé plus loin.

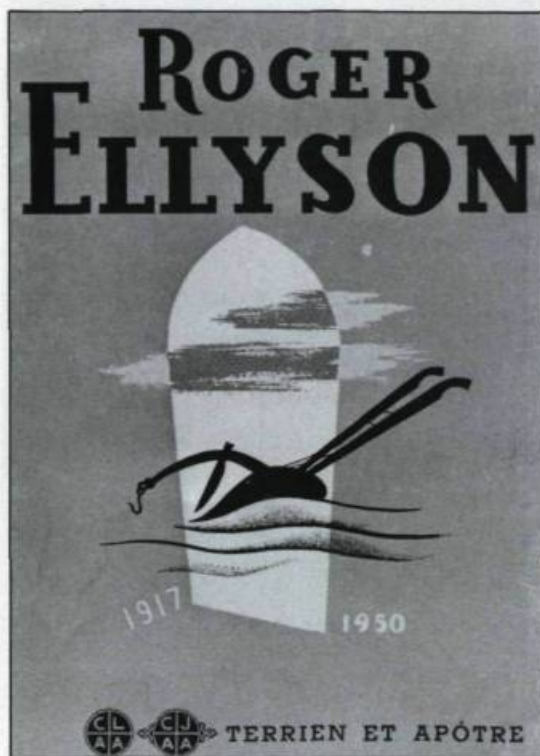
Une autre hypothèse, celle d'un détournement à connotation politique est avancée. Alors, le trajet du 13 novembre se partagerait en deux parties fort différentes: l'une, conventionnelle, documentée par les huit conversations air-sol entre Rome et Montélimar; l'autre, violente, de Montélimar vers les Pays de l'Est. La première dure 148 minutes, la seconde, 12. Comme telle, la chute de l'avion serait un sous-produit inattendu d'un rallongement forcé du vol entre Rome et le Canada. La raison du grave virage à Montélimar résiderait dans une tentative d'enlever de l'appareil, avant que celui-ci ne quitte l'Europe, certains objets et documents «diplomatiques» à bord. Les pieux pèlerins sont tous morts sans n'avoir rien su.

Autres aspects

Le désastre du retour de Rome montre trois autres faits majeurs. D'abord, la difficulté de traiter les situations d'urgence. Même le sauvetage, pourtant admirable, a manqué de matériel et été encombré par l'achalandage de rodeurs en montagne. En outre, des passagers avaient pris l'avion avec un état civil fort embrouillé, situation qui a nécessité jusqu'à trois ans de recherches par les rigoureux services techniques de Lyon. Certains codes (QAY) et règlements du transport aérien apparaissaient insatisfaisants. Les limites du droit de cueillette des débris aériens, d'ailleurs mal protégés à l'Obiou, demeuraient très vagues. Psychologiquement, les Québécois, loin des guerres d'occupation, étaient peu préparés à subir des chocs de cette envergure, d'où leur désarroi.

Nous endossons complètement le grief du public concernant le bas niveau de renseignements fournis par les autorités; en outre, celles-ci donnaient l'impression que toute demande, même innocente d'information, équivalait à une mise en accusation. Plus d'information sur des choses importantes auraient atténué les épreuves des familles des victimes. Il est difficilement acceptable que 58 citoyens-bons-chrétiens puissent violemment décéder sans que les autorités politiques et religieuses du pays en recherchent les explications; l'affaire n'a donc pas été traitée suivant le principe de responsabilité. Aucune culpabilité n'est apparue. Et le dossier a été maintenu clos, depuis; serait-il maintenant trop tard pour enfin l'ouvrir?

Reflet aussi d'une époque et de faits de société, la paraposition et la non-association de maints engagements d'individus. Les autorités catholiques et protestantes n'ont pas fait front commun lors des funérailles et de l'inhumation des passagers à bord d'un même aéronef. Au moment du sauvetage des 13-17 novembre 1950 à l'intérieur du massif de l'Obiou, il aurait été préférable de sortir en même temps les cadavres et tous les objets plutôt que de reporter à l'année suivante



En 1950, Ubald Villeneuve rend hommage à Roger Ellyson, président général des Cercles antialcooliques Lacordaire et Sainte-Jeanne d'Arc, décédé dans cette triste tragédie des Alpes françaises. (Archives de Yves Beaugard).

la cueillette autorisée de la majorité des pièces inertes. En somme, les diverses activités à la suite des tragiques événements de 1950 ne se présentaient pas comme un bloc intégré; il s'agissait plutôt d'une série d'étapes quasi autonomes et se prêtant parfois à des vues divergentes.

Même dans l'hypothèse d'un accident sans cause malicieuse, le pèlerinage du 13 octobre au 13 novembre ne se présente pas du tout comme un fait banal et sans couleurs. Aussi demeurera-t-il dans la mémoire des hommes et des femmes tant au Québec que dans les Alpes françaises. ♦

* Géographe, fondateur du Centre d'études nordiques et professeur émérite à l'université Laval