

La Mauricie aux racines de l'aviation de brousse

Pierre Thiffault

Volume 7, Number 1, June 2001

Énergie et société en Mauricie

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/11407ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (print)

1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Thiffault, P. (2001). La Mauricie aux racines de l'aviation de brousse. *Histoire Québec*, 7(1), 17–20.

La Mauricie aux racines de l'aviation de brousse

PAR PIERRE THIFFAULT¹

Personne n'ignore le rôle que les avions jouent chaque année dans le transport des chasseurs et des pêcheurs en direction des innombrables pourvoiries de la Mauricie. Ce que les Mauriciens savent moins toutefois, c'est que leur région fut littéralement le berceau de l'aviation de brousse au Canada, si ce n'est dans le monde.

Tout commence en 1919, alors que les incendies ravagent les forêts du Québec. La papetière *Laurentide Pulp and Paper* de Grand-Mère fait alors preuve de vision en songeant à utiliser l'avion pour la patrouille des forêts. L'objectif est de détecter les foyers d'incendies avant que ceux-ci ne prennent des proportions incontrôlables. Pour le compte de la papetière,

le gouvernement canadien acquiert alors de la marine américaine deux hydravions à coque *Curtiss HS-2L* de surplus de guerre, conçus initialement pour la patrouille anti-sous-marine. Sorte de bateau volant à habitacle ouvert, le premier des deux appareils (baptisé *La Vigilance*) décolle de Halifax le 5 juin 1919, piloté par Stuart Graham. L'hydravion se pose au Lac-à-la-Tortue trois jours plus tard, après des escales à Darmouth (N.B.), St. John (N.B.), Eagle Lake (Maine), Cabano, Rivière-du-loup et Trois-Rivières. Les opérations débutent le mois suivant, donnant ainsi vie au concept d'aviation de brousse. Des tracs sont lancés du haut des airs pour sensibiliser la population à la protection de la forêt:

La première patrouille aérienne
C'est le devoir de tout citoyen de nous
aider à protéger nos riches forêts.
*The St. Maurice Forest & Protective
Association Limited*
Three Rivers, Que.

Le ministère des Terres et Forêts du Québec ne met pas de temps à reconnaître les mérites de ces premières missions. Déjà dans son rapport annuel de 1919 on peut lire:

*«Notre province a vu cette année le premier essai sérieux de l'emploi des hydravions pour la protection des forêts [...] Au delà de 40 voyages ont été accomplis. M. Graham rapporte avoir ainsi parcouru environ 4,500 milles, et comme il pouvait voir sur environ 20 milles de largeur, cela donnerait, dit-il, une surface de 180,000 milles qui auraient ainsi été patrouillés».*²

La base du Lac-à-la-Tortue devient rapidement un centre grouillant d'activité. D'anciens pilotes de guerre –nécessairement anglophones– sont bientôt recrutés. Quelques francophones sont aussi engagés comme mécaniciens; certains d'entre eux obtiendront éventuellement leur brevet de pilote, suivant en celui l'exemple de Roméo Vachon, lequel prétextera en 1923 des vacances et se rendra en Ohio à l'école de la



La Vigilance



Roméo Vachon

General Motors pour y suivre son cours de pilotage (Vachon connaîtra une carrière exceptionnelle et servira de véritable inspiration pour toute une génération d'aviateurs québécois. Fait unique dans les annales: ses trois frères, Irénée, Donat et Fernando, deviendront tous eux aussi des aviateurs, formant ce que les anglophones surnommeront *The Flying Vachons*.

En 1922, la division aérienne devient indépendante et prend le nom de *Laurentide Air Services*. La flotte compte à ce moment douze appareils. Plus de 400 feux de forêts sont détectés cette année là. Les hydravions sont aussi utilisés pour le transport du personnel et de l'équipement nécessaire à la lutte aux incendies (boyaux d'arrosage, pompes, etc.). Les temps d'intervention s'en trouvent révolutionnés. La compagnie développe également des techniques de photographie aérienne lui permettant de cartographier ses territoires de coupe. Le photographe devient ainsi un nouveau membre d'équipage à part entière permettant de sauver de longues semaines d'expéditions de reconnaissance sur le terrain. À l'automne 1923, la base de Lac-à-la-Tortue est déplacée à Trois-Rivières pour profiter du dégel printanier plus précoce à ce dernier endroit. Parallèlement, d'importants contrats sont obtenus pour le transport de passagers, de marchandises, de provisions et de courrier à destination des

camps miniers d'Abitibi, du nord de l'Ontario et même de la Baie James. En 1924, la *Laurentide Air Services* effectue ainsi 861 envolées, transportant 425 passagers. Cette année là aussi, la compagnie est achetée par le gouvernement ontarien et quitte la région.

L'initiative de la *Laurentide Pulp and Paper* n'est toutefois pas passée inaperçue et, dès 1920, la papetière *Price Brothers* acquiert elle aussi un hydravion sur flotteurs de type *Martinsyde*, opéré depuis Roberval par le capitaine H. S. Quigley. En 1922, Quigley fonde la *Dominion Aerial Exploration Company*, qui devient en 1926 la *Canadian Airways*. L'équipement de communication à bord des avions est encore inexistant. Le

rapport d'un arpenteur de 1922 révèle même que des pigeons voyageurs «ont servi les avions utilement, faute de radio, à plusieurs reprises»¹³ Émile Patrault travaille à cette époque pour Quigley comme mécanicien. Son salaire est de 150\$ par mois (celui d'un pilote est le même, plus cinq sous du mille volé). Devenu pilote par la suite, Patrault s'amuse à répéter que son

avion file à la vitesse inouïe d'un mille à la minute (ce qui représente en fait que 60 milles à l'heure). Impressionnés, les gens lui rétorquent: «comment faites-vous pour respirer à une pareille vitesse?»¹⁴. En 1927, deux hydravions de la *Canadian Airways* participent vainement aux recherches dans le détroit de Belle-Isle des deux aviateurs français Nungesser et Coli perdus en mer alors qu'ils tentaient la traversée de l'Atlantique Paris-New York ex-

ploit réussi deux semaines plus tard par Charles Lindbergh. Comble de malchance, l'un des deux hydravions se brise contre un rocher lors d'un amerrissage d'urgence sur la Côte-Nord.

Une autre compagnie, la *Fairchild Aerial*

Surveys Company, entre en opération en 1923. Elle obtient l'année suivante un contrat du Ministère des Terres et Forêts pour l'étude du bassin de la rivière Mégiscane. De fait, le gouvernement québécois retient très tôt les services de l'aviation pour l'arpentage et la reconnaissance forestière de l'arrière-pays québécois, encore largement inexploité à



Vignette postale utilisée pour affranchir le courrier transporté par la Laurentide Air Service (1924)



Vue aérienne de Lac-à-la-Tortue

cette époque. Le rapport annuel de 1921-1922 est déjà éloquent :

*«Nous nous servons des avions pour aider à ces travaux d'exploration car ils nous aident grandement à localiser les secteurs les mieux boisés, pour les étudier à loisir alors que l'on peut négliger les parties les moins riches en bois [...] Nous ne faisons que commencer à employer l'aviation et naturellement il faudra un peu tâtonner avant de pouvoir en faire un usage profitable, mais les résultats déjà obtenus sont suffisants pour démontrer sa grande utilité dans la reconnaissance des territoires très éloignés et pour découvrir les incendies».*⁵

Deux ans plus tard, le système est déjà plus raffiné :

*«Cette année, nous avons fait précéder l'exploration, par voie de terre, par une première reconnaissance faite par les aviateurs. Ce système a donné des résultats très appréciables, car il permet de faire un relevé rapide de la distribution des peuplements, de la situation des secteurs ravagés par le feu ou naturellement stériles. Ceci nous épargne des frais considérables, car il ne reste plus, aux ingénieurs travaillant sur le terrain qu'à s'occuper des forêts qui valent réellement la peine d'être étudiées à fond».*⁶

Les appareils de la Fairchild Aerial Surveys Company effectuent aussi depuis le Lac-à-la-Tortue divers relevés photographiques dans le secteur des rivières Mattawin et Lièvre jusqu'à Mont Laurier, dans le cadre d'une reconnaissance préliminaire pour un futur tracé ferroviaire. Le fait est relaté dans un numéro du *National Geographic Magazine* de 1926.

Les croquis et photographies réalisés du haut des airs servent en fait à une multitude d'intervenants : géographes, exploitants forestiers, compagnies de chemin de fer, ingénieurs hydraulistes, municipalités... Les gains en temps et en argent sont appréciables. Le Ministère des Terres et Forêts évalue en 1924 le coût de revient de ses opérations aériennes entre 1,49\$ et 1,65\$ du mille carré. Cette efficacité le porte bientôt à miser à fond sur les «travaux d'aviation». De 1926 à 1933, le *Service d'Hydroplans* du Ministère entraîne

des dépenses oscillant entre 234 000\$ et 430 000\$ par année.

Dans les années 1930, le secteur minier de la région de Chibougamau suscite l'intérêt d'un grand nombre de prospecteurs. L'avion devient vite le moyen de transport privilégié pour s'y rendre. Trois lignes aériennes desservent Chibougamau en 1932, l'une d'elles partant d'Oscaneau en Haute-Mauricie, le long du chemin de fer du *Canadien National* se rendant à Senneterre.

Pendant ce temps, le Ministère de la Justice a déjà recours à l'avion en région éloignée pour le transport des détenus. En Haute-Mauricie, la contrebande d'alcool cause notamment de véritables désastres dans les réserves amérindiennes. Le père Joseph-Étienne Guinard, missionnaire oblat chez les Atikamekw, raconte :

*«La justice porta un dur coup aux trafiquants poursuivis sans relâche par les policiers. Il y eut de nombreux procès [...] Des avions venaient à Weymontaching dans le seul but de ramener des Indiens pour témoigner dans les villes où se tenaient les procès. Je me souviens d'une vieille Indienne qui croyait fermement que son mari allait mourir dans ces machines volantes et me tenait responsable de la perte éventuelle de son époux [...] Dans le cas précis de l'indienne, l'affaire faillit bien mal tourner puisque l'avion qui transportait son mari passa à un cheveu de s'écraser et c'est par miracle que le pilote évita la catastrophe».*⁷

Toujours dans la sphère autochtone, l'avion commence également à être utilisé à cette époque pour la traite des fourrures. Dès 1933, le gestionnaire du district Saint-Laurent/Ungava de la *Compagnie de la Baie d'Hudson* effectue sa tournée des postes d'Obedjiwan, Manouane et Barrière à bord d'un *De Havilland Fox Moth* sur skis. Des contrats à la *Dominion Skyways* et à d'autres compagnies sont bientôt octroyés pour le ravitaillement des postes et l'acheminement des fourrures vers les entrepôts du sud. En 1939, la *Compagnie de la Baie d'Hudson* acquiert finalement son propre avion, un bimoteur *Beechcraft*.

Durant la Seconde Guerre mondiale, des programmes de guet aérien sont

établis et des schémas d'aéronefs allemands sont distribués aux travailleurs forestiers des tours de surveillance de la *Laurentian Forest Protective Association* de même qu'aux commis des postes de traite de la *Compagnie de la Baie d'Hudson*, dans le cadre du projet *Aircraft Detection Corps*.

Très tôt, l'aide humanitaire s'affirme comme une caractéristique originale de l'aviation de brousse, en particulier vis-à-vis des populations autochtones. Fernando Vachon évoque avec émotion cet aspect méconnu du quotidien des premiers aviateurs :

*«Aller au secours de mères indiennes éprouvant des grossesses difficiles, dans des petits villages perdus dans la neige, les conduire à l'hôpital, atterrir sur les lacs inconnus avec la mère et un nouveau-né! C'était une satisfaction inouïe. Au retour, le village entier attendait sur la glace. L'accueil de ces familles indiennes reste inoubliable. Ils insistaient pour que l'équipage fête avec eux. Il fallait les repousser pour pouvoir décoller [...] Sans en être conscient, lors du décollage, nous nous dirigeons souvent vers la glace trop mince. Nous avions des difficultés de communications. Nous ne comprenions pas leur langage et il fallait parler avec nos mains. Donc, nous nous avançons sur la glace trop mince et ils ne savaient pas comment nous l'expliquer. Voilà ce qu'ils ont fait un jour. Les enfants ont formé une ligne devant l'avion et c'est là que nous avons compris qu'il fallait prendre une autre direction».*⁸

Le pilote Thomas Fecteau abonde dans le même sens :

«Nous faisons le ravitaillement pour les Indiens, le transport des prospectus, des arpenteurs, des malades, la surveillance des feux de forêts, nous faisons de tout [...] Pendant l'été, nous transportons les médecins qui se rendaient visiter les malades des réserves indiennes, avec des appareils de radiographie. La tuberculose était une maladie très répandue chez les Indiens. À l'automne, je retournais chercher les enfants dont les résultats d'examen étaient positifs. Les malades passaient l'hiver dans un sanatorium de La Tuque. Je me souviendra toujours, j'étais allé chercher quinze jeunes qui devaient

retourner dans leur famille. Il en manquait cinq. Ils étaient décédés. Je devais annoncer la nouvelle aux familles. Tout le monde pleurait. C'était un service de dévouement, humanitaire, difficile parfois côté émotions. Nous étions des ambassadeurs et le seul contact pour ces populations indiennes. Souvent nous laissions des passagers à un endroit et nous devions les reprendre à une date précise. Il ne fallait pas les oublier. Ils nous attendaient avec inquiétude et leurs seuls moyens de se repérer étaient le bruit de l'avion ou un bon sens de l'observation. Il fallait inscrire la date de retour dans nos livres et les vérifier à tous les jours. Nous cherchions constamment en vol, les yeux tirés vers la terre, au cas où nous découvririons des situations anormales. C'était exténuant».⁹ ■

Bibliographie

Bélanger, René. *L'avion à la conquête de la Côte-Nord*. Québec, Laliberté, 1977. 135 pages.

Bouchard, Serge. *Mémoires d'un simple missionnaire: le père Joseph-Étienne Guinard, o.m.i.*. Québec, Ministère des Affaires culturelles, 1980. 245 pages (Coll. Civilisation du Québec)

Ellis, Frank H. «Viking of the skies». *The Beaver*, 277 (septembre), 1946, pp. 16-19

Canada's flying heritage. 4^e éd. Toronto, University of Toronto Press, 1968. 398 pages.

Horner, G. L. «Atmospheric defence». *The Beaver*, 276 (décembre), 1945, pp. 40-42

«Lawrence-Ungava District». *The Beaver*, 264 (juin), 1933, pp. 64-65

Le Soleil, 9 juin 1919.

Ministre des terres et Forêts. *Rapport annuel*. Québec, Compagnie de Publication «Le Soleil», pour les années 1918 à 1934.

Newman, Peter C. *Les princes marchands*. Montréal. Éditions de l'Homme, 1922. 640 pages.

Nevin, W. H. «Policing the Far North». *The Beaver*, 276 (septembre), 1945, pp. 6-9

Potvin, Damase. *Un héros de l'air. L'heureuse aventure de Roméo Vachon*. Québec, 1955, 62 pages

«L'aviation au lac Saint-Jean». *Saguenayensia*, vol. 1, no. 6 (novembre-décembre), 1959, pp. 129-131

Provost, Honorius. «Les pionniers de notre aviation». *Québec Histoire*, vol. 1, nos. 5-6 (mai-juin - juillet), 1972, pp. 112-115

Ray, Arthur J. *The Canadian Fur Trade in the Industrial Age*. Toronto, University of Toronto Press, 1990

Rivart, Jacques. *Nos aviateurs*. Montréal, Éditions de l'Homme, 1981. 288 pages

Rone, S. «Mistasinny in winter». *The Beaver*, 272 (décembre), 1941, pp. 46-47

«The last trip of CF-BMI». *The Beaver*, 272 (décembre), 1941, pp. 36-41

Thiffault, Pierre. *La naissance de l'aviation au Québec*. Saint-Hubert, 1999, 33 p. (en dépôt à la Fondation Aérovision Québec)

Vachon, Georgette. *Images de Roméo Vachon*. Chicoutimi, Publications de la Société Historique du Saguenay no. 35, 1975. 199 pages

Vincent, Odette (dir.). *Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue*. Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1995. 759 pages (Coll. Les régions du Québec; 7)

Wilson, J. A. «Canada from the air». *The National Geographic Magazine*, vol. L, no. 4 (octobre), 1926, pp. 389-466

¹ L'auteur travaille depuis une quinzaine d'années au sein des services de la circulation aérienne. Il possède un diplôme d'étude collégiale en *Contrôle de la circulation aérienne*, un baccalauréat en *Anthropologie* et une maîtrise en *Muséologie*. Il est membre de la *Fondation Aérovision Québec* vouée à la promotion du futur *Musée de l'Aviation* à Saint-Hubert. Ce texte est en bonne partie extrait d'une recherche effectuée pour la *Fondation Aérovision Québec*.

² Ministre des Terres et Forêts. *Rapport annuel 1819-1919*, Québec, Compagnie de Publication *Le Soleil*, 1919, p. 41

³ René Bélanger. *L'avion à la conquête de la Côte-Nord*, Québec, Laliberté, 1977, p. 86

⁴ Cité par Jacques Rivart dans *Nos aviateurs*, Montréal, Éditions de l'Homme, 1981, p. 63

⁵ Ministre des Terres et Forêts. *Rapport annuel 1921-1922*, Québec, Compagnie de Publication *Le Soleil*, 1922, p. 23

⁶ Ministre des Terres et Forêts. *Rapport annuel 1923-1924*, Québec, Compagnie de Publications *Le Soleil*, 1924, p. 31

⁷ Serge Bouchard. *Mémoires d'un simple missionnaire: le père Joseph-Étienne Guinard, o.m.i.*, Québec, Ministère des Affaires culturelles, Coll. Civilisation du Québec, 1980, p. 175

⁸ Cité par J. Rivart, *op. cit.*, pp. 122-124

⁹ Cité par J. Rivart, *op. cit.*, pp. 95-96

Sans contredit, l'alcool fut l'un des produits occidentaux qui eut le plus d'impact – souvent négatif – auprès des autochtones du Nouveau Monde. Comme d'autres, les Atikamekw connurent la boisson dès le 17^e siècle et, encore dans les années 1760, ceux qui venaient faire commerce à Trois-Rivières demandaient souvent de l'eau-de-vie en échange de leurs fourrures (Haldimand 1918a, 1918b). Ce produit allait devenir plus accessible aux Atikamekw vers la fin du 18^e siècle, lorsque les commerçants de fourrures commencèrent à opérer des postes de traite en Haute-Mauricie. Au plus fort de la concurrence entre la King's Posts Company et la Hudson's Bay Company dans les années 1820, cette dernière aurait «monté», dans les Hauts mauriciens, près de 3800 litres d'alcool pour une seule saison de traite (HBCA, B. 134/c/4, fos. 203-204), pour une moyenne théorique de 95 litres pour chaque famille atikamekw.

Aux dires de plusieurs témoins de l'époque, les effets de la boisson auraient été désastreux en Haute-Mauricie. En 1828, le responsable de la Hudson's Bay Company dans la région rapportait que l'alcool «avait réduit les Indiens à l'état de squelettes en plus d'affecter leurs facultés mentales» (HBCA, B. 134/c/4, fos. 203-204). Trois ans plus tard, son successeur soulignait qu'en moins d'un an et demi, sept hommes et trois femmes étaient morts d'une surconsommation d'alcool, et il entrevoyait alors avec pessimisme l'avenir des autochtones de Weymontachie : «selon toute probabilité, cette pauvre race sera éteinte d'ici quelques années» (HBCA, B. 230/e/1, fo. 4). Enfin, toujours en 1831, l'explorateur Adams rapportait que les gens de Weymontachie étaient devenus les esclaves des traiteurs en raison de leur goût pour la boisson; l'alcool était, semble-t-il, la première chose qu'ils demandaient lorsqu'ils rencontraient des Blancs (Adams 1831:33).

À la suite de ces témoignages, quelques questions viennent tout de suite à l'esprit. L'une d'elles se rapporte à la fia-