

Survol historique de l'aviation québécoise avant la Seconde Guerre mondiale

Pierre Thiffault

Volume 16, Number 1, 2010

L'odyssée des transports au Québec

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/66110ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Histoire Québec
La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (print)
1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Thiffault, P. (2010). Survol historique de l'aviation québécoise avant la Seconde Guerre mondiale. *Histoire Québec*, 16(1), 21–26.

Survol historique de l'aviation québécoise avant la Seconde Guerre mondiale

par Pierre Thiffault,
auteur et chroniqueur du magazine *Plein vol*

Pierre Thiffault travaille depuis 1984 dans les services de la circulation aérienne. Il signe depuis 2000 une chronique historique dans le magazine d'aviation Plein Vol. Il est l'auteur du livre Au temps des premières ailes - petite histoire aérienne du Québec. En 2001, il a fondé avec la Fondation Aérovision Québec le Panthéon de l'Air et de l'Espace du Québec, destiné à honorer nos pionniers.

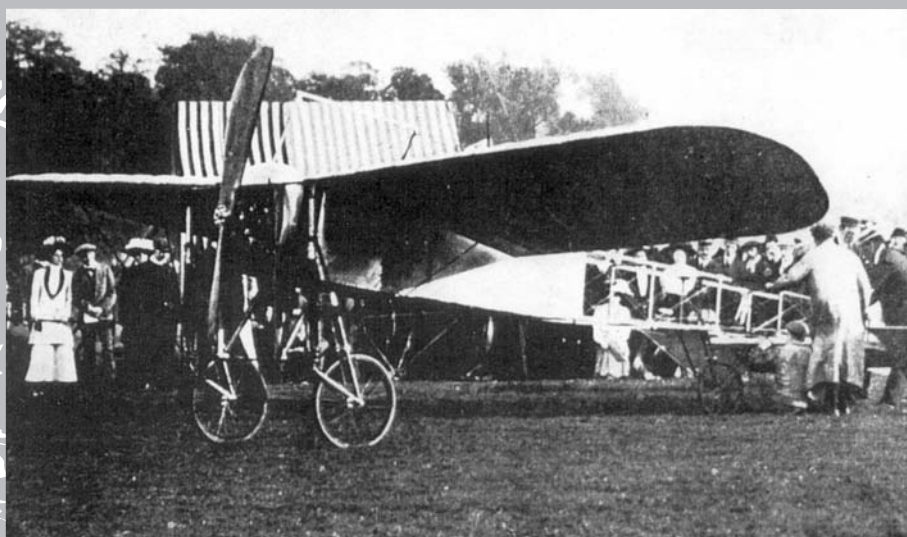
Si l'année 2009 fut celle du centenaire de l'aviation canadienne, 2010 célébrera celle de l'aviation au Québec. C'est en effet à l'été 1910 que les Québécois entendirent pour la première fois le vrombissement des avions, lors d'une semaine de l'aviation à Pointe-Claire qualifiée (exagérément) de « plus grand meeting d'aviation du monde ». Premier événement du genre au Canada, l'événement connu un succès retentissant. Une quinzaine d'aviateurs, aéronautes et parachutistes se présentèrent, dont cinq pilotes de l'organisation des frères Wright. C'est à l'un d'eux, le réputé Walter Brookins (1888-1953), 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, avion planant le plus longtemps, 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 (1883-1927), représentant l'organisation Blériot. À peine un mois auparavant, l'aristocrate (fils du compte Ferdinand de Lesseps, le bâtisseur du canal de Suez) avait réussi la deuxième traversée de la Manche, aux commandes - tout 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, en accomplissant une périlleuse boucle d'une soixantaine de kilomètres, très précisément en 49 minutes... et 3 secondes!

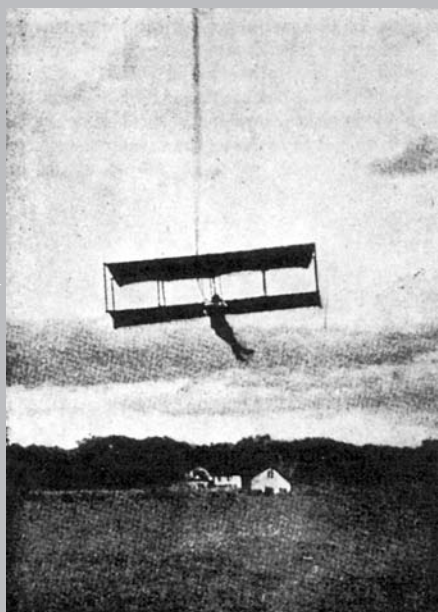
Le passage de l'aéroplane subjuguait les piétons du centre-ville. L'aviateur revint atterrir à Pointe-Claire, devant une foule stupéfiée.

Précédemment

Le premier vol d'un avion au Canada était survenu un an plus tôt, le 23 février 1909. Ce jour-là, un biplan baptisé *Silver Dart* avait décollé de la surface gelée du lac Bras d'Or, en Nouvelle-Écosse. L'appareil était le 4^e prototype de l'Aerial Experiment Association, un groupe de recherche aéronautique fondé par Alexander Graham Bell. Le célèbre inventeur du téléphone



Le Scarabée de Jacques de Lesseps à Pointe-Claire en 1910.
(Source : collection Frank H. Ellis)



Lesh et son planeur tiré par un cheval au galop en 1907. Noter le câble de traction. (Source : *Scientific American*, Oct. 1907)

expérimentait depuis plusieurs années diverses machines volantes dérivées de cerfs-volants géants; pensons au « Cygnet »,

composé de près de 4000 cellules triangulaires qui, le 6 décembre 1907, avait emporté un homme dans les airs pendant sept minutes, tiré par une embarcation-moteur. Toutefois, ce n'était pas le premier vol d'un plus-lourd-que-l'air au Canada.

En effet, au mois d'août 1907, un adolescent de 14 ans du nom de Laurence Jerome Lesh (1882-1965) avait déjà réalisé à Montréal une série de vols dans un planeur biplan de sa fabrication... tiré par un cheval au galop! Le 20 août, Laurence (que tout le monde appelait Larry) avait même réussi un vol de 24 minutes au-dessus du fleuve Saint-Laurent, remorqué par une embarcation-moteur, parcourant une distance d'une dizaine de kilomètres. Cette envolée établissait une marque

mondiale. Américain d'origine, le garçon fit l'objet d'un reportage photo en octobre 1907 dans le prestigieux magazine *Scientific American*. Invité en novembre 1908 à s'exhiber devant 10 000 spectateurs lors du premier meeting de l'Aeronautic Society of New York, Laurence s'y fractura la cheville lorsque son planeur s'écrasa en raison d'un problème avec le câble de traction. Lesh avait alors à son actif plus de 100 vols planés, la plupart à Montréal. Il devint plus tard ingénieur en aéronautique.

Cartierville, premier aérodrome au pays

Le pageant de Pointe-Claire de 1910 servit de fort stimulant au développement de l'aviation locale. L'année suivante, les



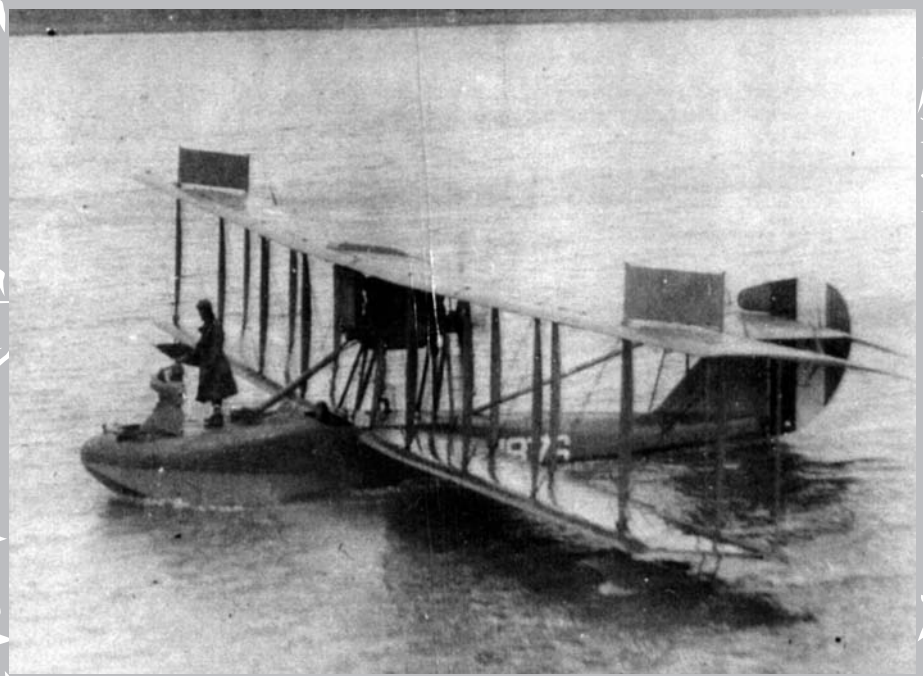
Jean-Marie Landry (debout à droite) en France sabrant le champagne à l'école de Louis Blériot (assis au centre) en 1914. (Source : Collection Aérovision Québec)

Montréalais Percival H. Reid (1891-1938) 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'aérodrome de Cartierville, premier du genre au pays.

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 citoyens 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, Landry recevait des mains de Louis Blériot en personne le brevet numéro 1659 de la Fédération Aéronautique Internationale, devenant le premier Canadien français (et seulement le septième Canadien) officiellement breveté de l'histoire.

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 2000 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



*Curtiss HS-2L La Vigilance en route pour le Lac-à-la-Tortue en 1919.
(Source : Collection Robert Graham)*



*HS-2L de la Canadian Airways employé pour la photographie aérienne.
(Source : Collection Louis Patrault)*

les campagnes en proposant des baptêmes de l'air, des combats aériens simulés, des courses contre les 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 d'un homme particulièrement visionnaire, Ellwood Wilson (1872-1952), 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 eu 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 du 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 (Halifax) par les forces américaines après l’Armistice. Pour les convoier jusqu’au Lac-à-la-Tortue, on recruta le pilote Stuart Graham (1896-1976) et le mécanicien Walter « Bill » Kahre (1892-1964), qui devinrent de facto les premiers 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, sa flotte compta bientôt une douzaine d’hydravions. Quelques Québécois faisaient partie du personnel de mécaniciens, dont les frères Roméo (1898-1954) et Irénée (1894-1977) Vachon, de même que Wilfrid Thibault (1903-1976). 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 et même 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 prenant en quelque sorte le relais sur 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...

D’autres papetières imitèrent l’initiative de la Laurentide Company, notamment la Price Brothers de Chicoutimi en 1920. Son service aérien, dirigé par H.S. Quigley (1888-1929), fut à l’origine de la Canadian Airways de Montréal.

Pour palier l’absence d’équipement radio dans les avions, les aviateurs de brousse avaient parfois recours à un système ingénieux de communication : les pigeons voyageurs! Typiquement, l’équipage montait à bord 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 demeuraient à cette époque non cartographiées. Souhaitant développer le secteur de



Avion Fairchild FC2 sur flotteurs. (Source : Collection Pierre Thiffault)

la photographie aérienne, Ellwood Wilson (encore lui!) fonda en 1922 une deuxième compagnie aérienne, toujours au Lac-à-la-Tortue, désignée Fairchild Aerial Surveys Co. (of Canada). Plus tard, la compagnie-mère de New York, insatisfaite 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. En 1929, une usine d'assemblage Fairchild fut implantée à Longueuil, à peine un kilomètre à l'est du motoriste Pratt & Whitney Canada (dont le nouveau moteur WASP avait révolutionné le marché par sa fiabilité et sa puissance). Avec Canadian Vickers (ancêtre de Canadair, impliqué dans la construction aéronautique depuis 1920) et Curtiss-Reid Aircraft (fondé en 1928), l'industrie aéronautique de la région montréalaise était donc très active dès les années 1920. En 1935, Noorduy Aviation y débutera la production du fameux avion de brousse Norseman. Suivront Héroux Aviation (1942), CAE (1947) et plusieurs autres fabricants aéronautiques.

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 pre-

mier 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-au-Père, 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 Cartierville (bientôt Saint-Hubert). 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 inconvénients 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 sac de courrier. Celui-ci se perdait alors dans la neige poudreuse. Pour corriger cette situation, le directeur des opérations fit transmettre un télégramme à chaque village survolé, exhortant : « Regardez l'oiseau passer mais regardez la crotte tomber! ». On songea 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 alors 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 1928-29. Le bassin de pilotes francophones commença à augmenter. Les frères Joseph (1907-1939) et Arthur (1910-1987) Fecteau, Louis Bisson (1909-1997), Lucien Gendron (1907-1942), Achille Vanhee (1909-2009), Donat Vachon (1903-2001), J.-Léon Blondeau (1901-1972) et plusieurs autres composeront les premières cohortes issues de ces écoles, venant prêter main forte aux pionniers de la première heure, tel que Hervé St-Martin (1897-1939), Adélard Raymond (1889-1962), Hervé Simoneau (1903-1930) et quelques autres.

L'aéroport de Saint-Hubert voit le jour

En 1928 fut inauguré en grandes pompes l'aéroport de Saint-Hubert. Construit pour la venue du dirigeable anglais R-100, c'était le premier aéroport canadien administré par le Département de l'aviation civile. Il devait servir de base canadienne en vue d'établir un service régulier de dirigeables avec l'Angleterre. L'aéroport fut rapidement doté d'une infrastructure le situant parmi les plus modernes



*Personnel de la Continental Aero Corporation à Saint-Hubert en 1929 devant un avion Travel Air 6000. De gauche à droite : J. White, Roger Smith, n/a, Robert Lacroix, le président J. M. Alexander, le chef-pilote Hervé St-Martin, Irénée Boisvert, n/a, Hervé Simoneau. À noter à l'arrière-plan le mât d'amarrage du R-100.
(Source : Collection J.-C. Marcoux)*

au monde : phare rotatif, balisage lumineux, radiophare, hangars permanents, station de radiotéléphonie, bureaux de poste, de météo et de douanes (en 1939 la première tour de contrôle au pays). Autre caractéristique « d'avant-garde » : le site fut le premier aéroport canadien à prélever des frais d'atterrissage et à imposer une taxe de 10 sous par passager... Toutefois le dirigea-

ble R-100 ne vint qu'une seule fois, à l'été 1930. La tragédie en France du R-101 quelques mois plus tard (en route pour les Indes) mit fin prématurément au programme impérial de dirigeables. Le gouvernement fédéral conserva l'aéroport de Saint-Hubert pour l'aéropostale et l'aviation générale (le grand mât ayant servi à amarrer le R-100 sera démoli en 1938).

Les années 1930 et la guerre

L'aviation fut évidemment ralentie par la crise des années 30, quoique la prospection minière continua à occuper activement l'aviation de brousse dans le nord. Les compagnies canadiennes transportaient alors plus de cargo que toutes les compagnies américaines réunies. Ces activités contribuèrent au succès d'entreprises appelées à marquer l'aviation canadienne, telles A. Fecteau Transport Aérien, Wheeler Airlines et Québecair.

La Deuxième Guerre mondiale stimula la mise en place d'une infrastructure sans précédent, avec la construction d'une multitude d'aéroports et la formation de milliers d'aviateurs dans tous les corps de métier. Inauguré en 1941, l'aéroport de Dorval (aujourd'hui Pierre-Elliott-Trudeau) servit de base pour le RAF Ferry Command, organisation qui convoya plus de 10 000 avions de guerre par delà l'Atlantique. De même durant la guerre, le Canada fut en charge de l'entraînement des aviateurs du Commonwealth, dans le cadre du BCATP (British Commonwealth Air Training Plan). Plus de 130 000 pilotes, navigateurs, opérateurs radio, mécaniciens, mitrailleurs, etc., furent ainsi formés dans plus de 70 écoles civiles et militaires au pays (dont plusieurs au Québec). En bonne partie, cette infrastructure resta en place au terme du conflit, permettant à l'aviation moderne de prendre sa forme définitive.



*Vue des hangars permanents n° 1 et 2 à l'aéroport de Saint-Hubert vers 1929.
(Source : Archives de l'Escadron 438)*