Document généré le 21 avr. 2025 19:17

Cap-aux-Diamants
La revue d'histoire du Québec

Les grands de l'aéronautique : Canadian Vickers, Canadair, Bombardier

Rénald Fortier

Numéro 87, automne 2006

Audace et ingéniosité : les Québécois et l'aviation

URI : https://id.erudit.org/iderudit/6983ac

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)
1923-0923 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cet article

Fortier, R. (2006). Les grands de l'aéronautique : Canadian Vickers, Canadair, Bombardier. *Cap-aux-Diamants*, (87), 31–34.

Tous droits réservés © Les Éditions Cap-aux-Diamants inc., 2006

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

LES GRANDS DE L'AÉRONAUTIQUE :
CANADIAN VICKERS, CANADAIR, BOMBARDIER

PAR RÉNALD FORTIER

L'évolution de l'industrie aéronautique dans un territoire du Nord tel que le Québec – et dans une ville comme Montréal – découle en bonne partie de la géographie physique et humaine. Manuels scolaires et brochures touristiques se plaisent à rappeler à quel point le Québec est vaste (plus de 1,5 million de km^2, trois fois la France); il est aussi peu peuplé (7,6 millions d'habitants, en 2006, face à 61 millions de Françaises et Français). Au Québec, le moindre voyage prend du temps. La mise en place de réseaux de transport et de communication aux XIX^e et XX^e siècles a en fait profondément marqué sa destinée. C'est dans ce monde encore tout jeune que l'avion fait son apparition. Ce nouveau monde qu'est le Québec tourne autour d'une grande métropole, Montréal. Centre industriel et commercial, cette ville joue un rôle crucial dans le domaine des communications et des transports.

L'histoire du vol piloté dans la métropole remonte à loin. Examinons plus en détail certains éléments de ce riche patrimoine par l'entremise d'un fabricant d'avions connu entre tous, Canadair, et dont les origines remontent à la Belle Époque.

Très fiable et versatile, le Bombardier 415 convient fort bien aux missions de recherche et de sauvetage en mer. (Bombardier).

CANADIAN VICKERS

Première société canadienne d'importance à s'être lancée dans la production aéronautique durant l'entre-deux-guerres, Canadian Vickers de Montréal demeure pendant quelques années l'instrument privilégié du gouvernement fédéral dans ce do-

Les hautes performances du *Regional Jet* ont pour ainsi dire révolutionné le transport aérien régional. (Bombardier).

Premier avion expressément conçu comme bombardier d'eau, le Canadair CL-215 défend les forêts québécoises depuis plus de 35 ans. (Bombardier).

maine. En fait, cette société tire ses origines de la création de la Marine royale du Canada, en 1910. Soucieux de fabriquer certains navires de guerre au Canada, le gouvernement fédéral contacte quelques chantiers navals britanniques. Canadian Vickers, filiale de l'important fabricant de matériel de guerre Vickers, Sons and Maxim, est ainsi incorporée dès 1911.

Au cours des années 1920, la société montréalaise poursuit deux lignes de développement distinctes en aviation : la fabrication sous licence d'avions de conception britannique et américaine d'une part, et la mise au point d'appareils spécialement adaptés aux conditions géographiques et climatiques canadiennes d'autre part. Cette dernière approche ne donne malheureusement pas les résultats escomptés. Même la production sous licence, moins risquée à bien des égards, rencontre certaines difficultés. Quoi qu'il en soit, la production de Canadian Vickers est en bonne partie destinée aux unités de surveillance forestière et de photographie/ cartographie aérienne de l'Aviation royale du Canada (ARC). À cette époque, l'ARC joue un rôle quelque peu paradoxal au sein des forces armées. La protection et la mise en valeur des ressources naturelles du Canada absorbent en effet une bonne part de son budget.

En 1927, Canadian Vickers devient une société canadienne lorsque son siège social, le géant industriel Vickers, en cède le contrôle à des hommes d'affaires locaux. L'importance croissante de l'aviation au Canada et le fait que Canadian Vickers soit le seul fabricant d'avions digne de ce nom au pays expliquent cette initiative. De fait, Canadian Vickers livre plus de la moitié des avions produits au Canada entre 1923 et 1931 – un peu plus de 140 appareils de tous types soit, en moyenne, un appareil toutes les trois semaines. Ce chiffre illustre à lui seul les difficultés avec lesquelles la société montréalaise doit composer au cours des années 1920. La crise économique qui s'amorce, en 1929, et l'apparition de nouveaux constructeurs lui portent un dur coup. De 1932 à 1935, Canadian Vickers ne produit aucun avion.

Ses ateliers reprennent vie à cause du programme de réarmement de l'ARC. Cet effort est lié de près à la situation tendue en Europe et en Asie. Bien qu'éloigné de ces régions, le gouvernement fédéral réalise que les crises qui s'y succèdent augmentent les risques de guerre. Canadian Vickers, par exemple, lance la production d'un gros hydravion de patrouille maritime britannique. Un peu plus tard, la société montréalaise et cinq autres constructeurs forment Canadian Associated Aircraft afin de produire des bombardiers pour la Royal

L'assemblage d'un hydravion de patrouille maritime Canso de l'ARC à Cartierville, vers 1943-1944. (Musée de l'aviation du Canada, n° de négatif 11173).

Air Force britannique. En 1941, Canadian Vickers obtient un contrat de production d'hydravions de patrouille maritime de conception américaine pour l'ARC. Son usine, assez vieillotte et coincée dans le port de Montréal, ne suffit toutefois pas à la tâche. Les autorités fédérales achètent de vastes terrains à l'aéroport de Cartierville, sur l'île de Montréal, et y érigent une vaste usine que Canadian Vickers va gérer.

CANADAIR

De plus en plus accaparée par la construction de navires pour la marine marchande et la Marine royale du Canada, la direction de la société abandonne la construction aéronautique, en 1944. Le gouvernement fédéral ayant privatisé l'usine de Cartierville, Canadair voit le jour avant même la fin de l'année. La transition s'effectue sans problèmes et la production d'hydravions suit son cours jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale, et ce, tant pour l'ARC que pour les forces armées américaines.

Pour Canadair, le retour de la paix constitue l'amorce d'un processus qui se termine en 1947 lorsque la société américaine Electric Boat prend le contrôle de l'entreprise. En 1952, ce fabricant de sous-marins devient General Dynamics, un géant de l'industrie militaire actuelle. Notons que les grands fabricants d'avions et de moteurs canadiens, soit Avro Canada, Canadair, de Havilland Aircraft of Canada, Canadian Pratt & Whitney Aircraft et Rolls-Royce of Canada, sont alors des filiales de groupes britanniques ou américains. Cet état de chose est unique parmi les principaux pays industrialisés.

Canadair va se spécialiser dans la production sous licence d'avions conçus à l'étranger destinés surtout à l'ARC et aux forces aériennes de pays membres de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord. Dans un premier temps toutefois, elle convertit plus de 250 avions de transport militaires – obtenus aux surplus de guerre – en appareils civils vendus un peu partout dans le monde, y compris au Canada. Canadair fabrique par la suite une version modifiée d'un avion de transport à long rayon d'action d'origine américaine principalement pour l'ARC, Trans-Canada Air Lines (aujourd'hui Air Canada) et British Overseas Airways Corporation (aujourd'hui British Airways).

Au cours des années 1950 et 1960, Canadair produit des avions de chasse conçus aux États-Unis et des avions de patrouille maritime et de transport à long rayon d'action – les plus gros avions jamais fabriqués au Canada – dérivés d'un avion de transport civil britannique. La société montréalaise livre aussi des avions d'entraînement, l'un d'origine américaine, et l'autre conçu à Cartierville même. Premier projet original de Canadair, le Tutor a été rendu célèbre par les Snowbirds, l'équipe de voltige aérienne des Forces canadiennes. Peu spectaculaire mais connue pour son respect des dates de livraison, Canadair est un des piliers de l'industrie aéronautique canadienne de l'après-guerre.

Le Bombardier 415 compte parmi les avions de lutte contre les feux de forêts les plus efficaces au monde. (Bombardier).

L'augmentation du coût des divers types d'appareils dont les militaires ont besoin, alliée aux baisses de budget à la Défense nationale, mettent fin à la politique de production tous azimuts mise en place par le gouvernement fédéral, après 1945. Canadair encaisse le coup. Aussi unique et efficace qu'il soit, l'avion-citerne CL-215 – encore produit dans une version très améliorée, le Bombardier 415 – ne parvient pas à couvrir les dépenses. C'est en bonne partie à la sous-traitance que Canadair doit sa survie au cours des années 1970.

CANADAIR ET BOMBARDIER

Très préoccupé par la situation financière de la société, voire même par ses chances de survie à long terme, le gouvernement fédéral se porte acquéreur de Canadair, au début de 1976. Quelques mois plus tard, la nouvelle société de la Couronne achète les droits de fabrication d'un avion d'affaires qui

L'énorme Canadair Argus compte parmi les meilleurs avions de patrouille maritime de son époque. (Musée de l'aviation du Canada, n° de négatif 25466).

Les différentes versions du Regional Jet offrent un haut degré de confort en cabine aux voyageuses et aux voyageurs. (Bombardier).

n'existe encore que sur papier. Rebaptisé Challenger, cet appareil va occasionner certains soucis à la direction avant de devenir un des meilleurs avions d'affaires au monde. Son cousin, le Regional Jet, connaît encore plus de succès sur la scène internationale, un point crucial pour tout projet canadien. Le marché local, en effet, ne permet pas de rentabiliser la production d'avions de transport civil. D'autres avions d'affaires s'ajoutent à cette liste, dont le Bombardier Global Express.

Le premier avion commercial fabriqué au Canada, le Vedette de Fairchild Aerial Surveys of Canada, vers 1926. (Musée de l'aviation du Canada, n° de négatif 5164).

La réussite de Canadair – aujourd'hui Bombardier Aéronautique, Montréal – tient en grande partie à l'excellence de ses produits, à son achat par Bombardier en 1986, et à la fin de la guerre froide qui frappe de nombreux fabricants d'avions, très affectés par la baisse des dépenses militaires. Bombardier, propriétaire de l'autre grand fabricant d'avions canadien, à Toronto, se retrouve ainsi troisième plus important constructeur d'avions de transport civils au monde, après Boeing et Airbus.

EN GUISE DE CONCLUSION

Le succès planétaire de Bombardier ne doit pas faire oublier l'importante contribution d'autres sociétés montréalaises connues mondialement, Pratt & Whitney Canada ou CAE, par exemple, chefs de file dans le domaine des moteurs d'avions et des simulateurs de vol. De même, l'histoire de la production aéronautique montréalaise s'enorgueillit de noms tels que Fairchild Aircraft de Longueuil et Noorduyn Aviation de Cartierville, deux fabricants d'avions de brousse fameux entre tous dans les années 1930 à 1950. Le patrimoine aéronautique montréalais remonte à loin. Il mérite d'être connu. ✝

Rénald Fortier est Conservateur en histoire de l'aviation au Musée de l'aviation du Canada à Ottawa.

Pour en savoir plus :

Ron Pickler et Larry Milberry. *Canadair : cinquante ans d'histoire*. Toronto, Canav Books, 1995.

Patrick J. Campbell. *At the End of the Final Line : A Brief History of Aircraft Manufacturing at Canadian Vickers and Canadair from 1923 to 1984*. Sainte-Anne-de-Bellevue, Québec, Shoreline, 2006.

http://collections.ic.gc.ca/canadair/canadairframesFR.htm

http://home.ca.inter.net/~rapickler/ (en anglais)