

COLLECTION DE PHOTOGRAPHIES AÉRIENNES DE LA COMPAGNIE AÉRIENNE FRANCO-CANADIENNE

PAR YVES MICHAUD, CARTOTHÉCAIRE, UQAR

Depuis les premières photographies aériennes prises au début des années 1920, l'utilisation de ce type de documents n'a cessé de s'intensifier. Des simples opérations de localisation aux multiples usages de la photo-interprétation, en passant par le traçage des cartes topographiques, la photographie aérienne s'avère un outil de premier ordre pour de nombreux travaux. Au début, les photographies aériennes étaient des prises de vue obliques, mais on a rapidement développé les méthodes de prises de vue à la verticale, qui permettent le visionnement des photographies en trois dimensions (stéréoscopie).

La présente collection, conservée aux Archives régionales de l'UQAR, a été prise en 1926 et 1927 par la C.A.F.C. (Compagnie aérienne franco-canadienne), entreprise dirigée à l'époque par Jacques de Lesseps. Il s'agit de photographies obliques dont la majorité montre les rives de la péninsule gaspésienne.

L'HOMME

Fils de Ferdinand de Lesseps, célèbre constructeur du canal de Suez, Jacques de Lesseps (1883-1927) devient au début du siècle un pionnier de l'aviation française. En 1910, il est d'ailleurs le deuxième homme à effectuer la traversée de la Manche en avion. Lorsqu'éclate la guerre, en 1914, Jacques de Lesseps, se fait pilote de guerre et il sera décoré pour ses exploits.

Au début de l'été 1926, le comte Jacques de Lesseps s'installe à Gaspé où il établit la base des avions qu'il dirigera dans un travail de photographie aérienne entrepris pour le compte de la Compa-

gnie aérienne franco-canadienne. Jusque là, les cartes de la Gaspésie n'étaient que grossières et approximatives. Il fallait un relevé cartographique scientifique pour déterminer, entre autres, l'emprise des immenses forêts domaniales et le ministère des Terres et Forêts en avait chargé cette compagnie. C'est le départ de la photographie aérienne et de l'aviation commerciale au Québec.

Le 18 octobre 1927, lors d'un vol par mauvais temps, de Lesseps et son coéquipier Chichenko disparaissent au large des côtes de Matane. Le corps du pilote qu'on retrouvera plus tard sera inhumé au cimetière de Gaspé.

En 1932, on dévoila un monument à la mémoire du héros et de son compagnon. Restauré et réaménagé sur un nouveau site en 1988, le nouveau monument se trouve à faire face au bassin de Gaspé d'où partait et amerrissait l'aviateur français.

L'ENTREPRISE

C'est dans la baie de Gaspé que le comte Jacques de Lesseps fixa son choix comme première base de ses opérations. Dès l'été 1926, le comte et son équipe parcoururent le ciel effectuant un total de 200 heures de vol et procédant à la photographie aérienne de la péninsule et d'une grande partie de la baie des Chaleurs. Le lac Matapédia offre aussi de grandes possibilités d'amerrissage; Val-Brillant représente l'endroit idéal pour l'établissement d'une seconde base. L'organisation d'un laboratoire pour les photographies et d'un atelier pour la cartographie en fait la base principale. Suivant la progression des zones de photographie, une autre base intermédiaire s'établit dans la région de Notre-Dame-du-Lac.

Ces relevés sont faits à bord d'hydravions «Schreck FBA 17», biplaces dont l'hélice propulsive était montée à l'arrière



Hydravion de la C.A.F.C. prêt à décoller à Val-Brillant.
(Collection de la C.A.F.C., photo L 14-40)

du moteur, lui-même monté entre les deux ailes au-dessus de la coque. Prise à une altitude d'environ 3000 mètres, chaque photographie couvre 600 mètres carrés de terrain.

Le pilote et le photographe effectuent deux ou trois envolées quotidiennes selon les conditions météorologiques, les réservoirs d'essence ne permettant que trois heures d'autonomie de vol. Exposés au vent glacé des hautes altitudes, ces derniers sont obligés de revêtir une combinaison et un casque entièrement doublés de fourrure. S'ajoutent à ces conditions climatiques, le bruit et les vibrations du moteur placé à l'arrière. Toutes les activités commencent vers le début de mai pour se terminer à l'automne.

INTÉRÊT CONTEMPORAIN

Ces hydravions ont aujourd'hui quitté nos parages. Il nous reste la carte du Québec et des photographies aériennes de la Gaspésie fixées sur pellicules par ces intrépides photographes. Elles sont aujourd'hui soigneusement conservées sur négatifs en verre ou sur pellicules au bureau des Archives nationales du Québec à Québec.

Des quelques 720 photographies prises en Gaspésie, on en a tiré des copies sur papier d'environ 150 d'entre elles, les plus représentatives, illustrant surtout certaines localités de la région. Elles ont une valeur incroyable pour le chercheur désirant connaître notamment la géomorphologie littorale, le développement rural et le milieu bâti de l'époque. On peut consulter à la salle des Archives régionales de l'UQAR un répertoire qui fait l'inventaire de cette collection d'intérêt historique.

QUELQUES ARTICLES SUR LE HÉROS

BÉLANGER, Jules. «*Le comte Jacques de Lesseps, héros et pionnier de l'histoire gaspésienne*». *Revue d'histoire de la Gaspésie*, vol. VIII, no 4 (1970) : 180-191.

BÉLANGER, Jules. «*Du nouveau au sujet de Jacques de Lesseps*». *Gaspésie*, vol. XXIX, no 1 (1991) : 6-13.

FALLU, Jean-Marie. «*Inauguration du nouveau monument à Jacques de Lesseps*». dans *Gaspésie*, vol. XXVI, no 4 (1988) : 9-13.

GUY SAINTONGE, Jeanne d'Arc. «*Les ailes du passé*». *Gaspésie*, vol. XXVIII, no 1 (1990) : 40-45.

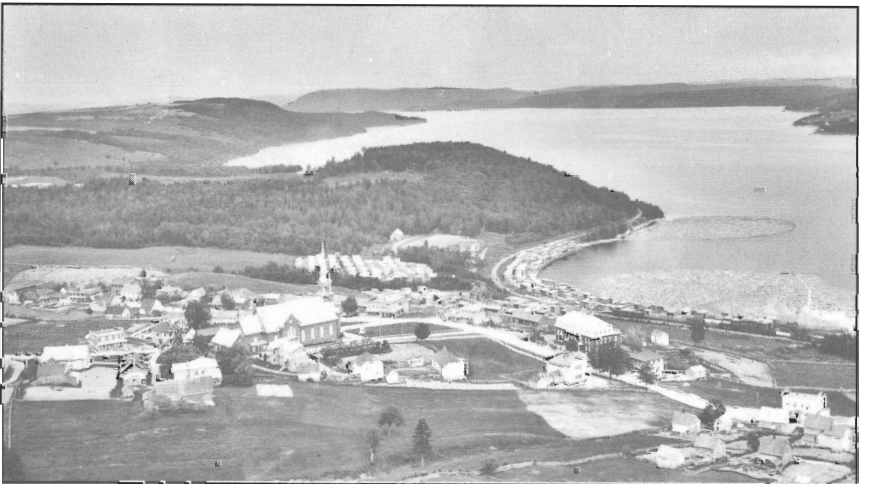
PÉRIO, Émile. «*Jacques de Lesseps, héros de l'aviation*». *Gaspésie*, vol. XXVI, no 4 (1988) : 14-17.



Développement dans la partie sud de Mont-Joli
(Collection de la C.A.F.C., photo L 22-1)



Partie centrale de Rimouski où l'on peut voir entre autres, la cathédrale, l'ancien palais de justice, la prison, le séminaire et l'archevêché.
(Collection de la C.A.F.C., photo no 1-6B)



Village de Notre-Dame-du-Lac avec le moulin à scie de la Fraser à droite.
(Collection de la C.A.F.C., photo no 1-55)