

L'aéroport de Rimouski: quelques notes historiques

Jean Larrivée

Pourquoi un écrivain s'intéresse-t-il à tel ou tel sujet? Et les historiens, pourquoi analysent-ils une période particulière plutôt qu'une autre? Quel est l'élément déclencheur qui donne l'énergie nécessaire au processus de l'écriture?

L'aéroport de Rimouski: aussi loin que je puisse remonter dans mes souvenirs d'enfance, j'entends le bruit des avions qui décollent ou se posent sur la piste. C'était surtout le soir avant de m'endormir, les fenêtres de ma chambre étaient ouvertes en été pour laisser entrer l'air salin du fleuve Saint-Laurent et les grondements des moteurs des aéronefs...

Quelle chance d'habiter près d'un petit aéroport pour un garçon d'une dizaine d'années et de pouvoir s'y rendre à pied ou à bicyclette! Quels souvenirs impérissables lorsqu'on débute sa puberté de voir des hôtes de l'air qui sortaient des avions avec leurs costumes seyants...

Essayons ensemble de retracer quelques notes historiques¹ sur cet aéroport qui a marqué mon enfance et celle de plusieurs Rimouskois.

Les travaux de construction ont débuté vers 1928 et ont été complétés quelques années plus tard. Les infrastructures étaient plutôt modestes à l'époque: une piste de gazon en forme de T, un hangar et un réservoir pour le carburant! Cela était suffisant pour assurer le transport du courrier. En effet, les paquebots transatlantiques acheminaient les envois postaux jusqu'à Pointe-au-Père. L'aéroport de Rimouski permettait par la suite la livraison plus rapide de ce courrier vers l'aéroport de Saint-Hubert en banlieue de Montréal, vers Québec ou la Côte-Nord.

La Canadian Transcontinental Airways transportait non seulement la malle mais aussi quelques pas-

sagers. En 1936, la Canadian Airways qui a pris la relève assurait les déplacements des voyageurs vers Harrington sur la Basse-Côte-Nord et vers Québec.

Dix ans plus tard, en 1946, des Rimouskois fondèrent Rimouski Airlines pour effectuer le transport des bûcherons, des mineurs et de certaines marchandises vers d'autres municipalités de la rive sud, de la Côte-Nord et vers l'île d'Anticosti. Albert Dionne, Maurice Tessier et d'autres avaient souscrit les capitaux nécessaires pour démarrer cette modeste entreprise d'aviation. Laissons un des fondateurs, Albert Dionne, décrire les débuts de cette compagnie:

L'aviation, c'est la fin de la guerre. Quand à un moment donné après la guerre, il y a eu des avions à vendre, bon marché, des avions de l'armée, c'est là qu'on a commencé.

On a commencé avec un petit avion qu'on avait acheté neuf. Par exemple, (...) un Kennoch deux passagers. Et puis ensuite, on a acheté un Cessna quatre passagers. Ensuite on a acheté des Anson. Ces Anson, on les faisait convertir à huit, dix passagers².

L'entreprise prit peu à peu de l'expansion: en 1950, il y avait une cinquantaine d'employés et 13 appareils. La concurrence entre Mont-Joli et Rimouski ne date pas d'hier. À la fin des années 1940, Rimouski Airlines transférait ses activités à l'aéroport de Mont-Joli qui avait bénéficié de la mise en place de plusieurs équipements lors de la Deuxième Guerre mondiale. Ce site a servi de base d'entraînement pour les pilotes militaires.

Ne voulant pas être laissés-pour-compte, les Rimouskois firent des améliorations substantielles en 1950 à l'aéroport: achat de nouveaux



Le fameux F-27 devant l'aéroport de Rimouski (Marie-Ange Caron et al. **Mosaïque rimouskoise**, Rimouski, 1979, p. 648).

terrains, relocalisation et pose de bitume sur la piste. La construction de deux hangars a été effectuée aussi dans les années cinquante. Ils protégeaient des intempéries jusqu'à 3 ou 4 avions chacun. Malheureusement, un incendie majeur a détruit en 1958 un hangar et l'édifice principal de l'aéroport³.

Québecair a connu une expansion fulgurante. En 1960, c'était la 3^e compagnie au Canada pour le nombre de passagers transportés. À la fin des années 1970, Québecair comptait environ un millier de travailleurs et transportait un million de passagers par année!

En 1967, Québecair a abandonné l'aéroport de Rimouski au profit de celui de Mont-Joli, car les nou-

veaux DC-3 et les DC-4. Et que dire des CANSO, ces avions amphibiens qui pouvaient se poser sur des lacs sauvages et lointains!

De ces nombreux avions, descendaient des passagers parfois bigarrés et aussi des hôtesse de l'air toujours bien mises et si féminines: s'agissait-il de Colette Richard, de Jacqueline Gagné, de Suzanne Bélanger, de Mona Gleason ou d'autres? Je ne saurais le préciser. Mais je les trouvais très belles! Et il y avait aussi les pilotes qui avaient la chance de côtoyer ces hôtesse et de diriger ces avions qui représentaient pour moi la liberté... J'aurais aimé être un Gilles Bellavance, un Adrien Martin, un Paul Lapointe, un André Roy ou d'autres. Mon regard d'adolescent n'a pas été en mesure de percevoir aussi le travail du contrôleur aérien (Jean-Louis Trépanier) et du «gasman» Gilles Lapointe avec son camion de la compagnie Shell⁶.



L'aéroport de Rimouski tel que vu du côté sud-ouest (Jean Larrivé, 2000).

Québecair

En 1951, les propriétaires de Rimouski Airlines formèrent une autre compagnie: la Gulf Aviation. Deux ans plus tard, naissait Québecair tel que raconté par Albert Dionne: «On a acheté d'autres avions avec Gulf Aviation ou l'Aviation du Golfe. Finalement, on a fusionné plus tard les deux compagnies. C'est devenu Québecair (...) à peu près en 1953, peut-être 1954»⁴.

Lors de la guerre froide entre les États-Unis et l'URSS, on installa des lignes de radar dans le Grand Nord canadien. Les militaires utilisaient l'aéroport de Mont-Joli pour transporter le matériel ce qui amena une trop grande activité. Conséquence: Québecair dut s'établir à Rimouski en 1956 pour desservir Montréal, Québec et la Côte-Nord.

veaux avions à réaction BAC-111 nécessitaient une piste plus longue. Il faut aussi mentionner la recommandation du BAEQ (Bureau d'aménagement de l'Est du Québec) qui privilégiait l'aéroport régional de Mont-Joli en 1966. Au cours des années suivantes, on poursuivit les améliorations si bien que «grâce à tous ces aménagements, Mont-Joli a nettement déclassé les aéroports rivaux de Rivière-du-Loup, Rimouski et Matane»⁵. C'est pendant cette période que le siège de la compagnie Québecair aurait été transféré peu à peu à Montréal.

De mes souvenirs de jeunesse émane particulièrement un modèle d'avion: le F-27 dont les moteurs émettaient un bruit strident capable de réveiller parfois le lourd sommeil d'un adolescent... Il y avait aussi les

Rimouski ou Mont-Joli?

Comme nous l'avons vu un peu plus haut, il y a toujours eu une concurrence entre les deux aéroports. Le BAEQ a privilégié Mont-Joli ce que les élites rimouskoises ont mis beaucoup de temps à accepter.

L'aéroport de Mont-Joli offre des conditions beaucoup plus favorables, ne serait-ce qu'au plan de la sécurité aérienne. Comme d'autres intervenants l'ont sûrement remarqué, la présence de nombreux réservoirs de pétrole près de l'aéroport de Rimouski pendant les années les plus achalandées m'a toujours laissé songeur. Il y a quelques années, je faisais du jogging sur une petite route en bordure de la piste et j'ai croisé un petit aéronef qui s'était écrasé à quelques mètres d'un réservoir de la compagnie Irving...

En 1982, une étude du Conseil économique de Rimouski notait que: «C'est surtout au niveau de la piste et du zonage que repose d'une façon aiguë le problème de la sécurité. Mais c'est aussi au niveau du pavage, de l'éclairage de la piste et de l'information de vol, (à certaines périodes de l'année) que celui-ci apparaît»⁷.

N'empêche qu'il n'y a pas de contrôleur de vol à Rimouski. Récemment, un pilote, probablement peu habitué à notre région, a posé son avion à Rimouski alors qu'il croyait atterrir à Mont-Joli!

La sécurité aérienne de l'aéroport de Rimouski s'est beaucoup améliorée depuis le démantèlement de la majorité des réservoirs de contrôle. Et le trafic aérien a diminué.

«L'aéroport de Rimouski est un aéroport à caractère local et commercial qui répond à des besoins spécifiques de la population rimouskoise. Au contraire, l'aéroport de Mont-Joli est un aéroport régional et il répond à des besoins beaucoup plus généraux de toute une population⁹»...

Plusieurs Rimouskois accepteraient difficilement la disparition de leur petit aéroport, y compris l'ado-

Mouvements d'aéronefs et nombre de passagers⁸

Aéroport de Rimouski		Aéroport de Mont-Joli	
Mouvements d'aéronefs	passagers	Mouvements d'aéronefs	passagers
1979	46 837*	13 863	83 680
1998	8 567	8 519	36 533

* Ce chiffre est surévalué car on comptait tous les mouvements des avions des écoles de pilotage!

Avec le parachèvement de la voie rapide entre Rimouski et Mont-Joli, il faut espérer que les Rimouskois acceptent la consolidation de l'aéroport régional de Mont-Joli, nettement mieux avantage quant au trafic aérien. On peut même se demander jusqu'à quel point on devrait maintenir deux aéroports situés à une si courte distance l'un de l'autre. Mais cela n'est peut-être qu'une question de vocation différente comme l'indiquait d'ailleurs le Conseil économique de Rimouski en 1982:

lescent qui sommeille encore en moi et qui aime toujours entendre les bruits des moteurs d'avions en autant qu'ils ne sont pas trop fréquents... Fermer l'aéroport serait-il geste rationnel? Mais les humains ne sont pas que des êtres rationnels: les émotions, les souvenirs, l'attachement, l'identité comptent autant sinon plus... Et 20 273 passagers transitaient encore à l'aéroport de Rimouski.

Notes

- ¹ Ces quelques notes historiques ont été rédigées à partir du rapport du Conseil économique de Rimouski intitulé **Aéroport de Rimouski: plan directeur de développement**, Rimouski, 1982. 1 volume et le livre de Jean-Charles Fortin, Antonio Lechasseur et al. **Histoire du Bas-Saint-Laurent**, Québec, IQRC, 1993. 864 p. Il y a aussi d'autres sources mentionnées plus loin.
- ² Marie-Ange Caron et al., **Mosaïque rimouskoise, une histoire de Rimouski**, Rimouski, Comité des fêtes du 150^e anniversaire de la paroisse Saint-Germain de Rimouski, 1979, p. 655.
- ³ On peut voir des images saisissantes de cet incendie dans un vidéo sur Québecair préparé par Gilles Lapointe en 1995 et intitulé **Québecair et son histoire sur vidéo de 1946 à 1996**, 100 minutes (vous pouvez le consulter à la Bibliothèque de la ville de Rimouski, cote AVD 10002).
- ⁴ Marie-Ange Caron et al., **op. cit.**, p. 657.
- ⁵ Jean-Charles Fortin, Antonio Lechasseur et al., **op. cit.**, p. 637.
- ⁶ Ces noms ont été obtenus grâce au vidéo sur Québecair de Gilles Lapointe, **op. cit.**
- ⁷ Conseil économique de Rimouski, **op. cit.**, p. 35.
- ⁸ Conseil économique de Rimouski, **op. cit.**, p. 23 et 29 pour l'année 1979. Les chiffres de 1998 pour l'aéroport de Rimouski m'ont été fournis par M. Jean Thisdel de la Direction générale de la Ville de Rimouski. Pour l'aéroport de Mont-Joli, les statistiques de 1998 m'ont été données par M. Charles Porlier, de la direction de l'aéroport. Je les remercie de leur collaboration.
- ⁹ **Ibid.**, p. 49.