

La disparition tragique de l'aviateur Jacques de Lesseps dans le fleuve Saint-Laurent, près de Matane¹

Louis BLANCHETTE

Pendant trois jours, du 18 au 20 octobre 1927, une violente tempête a sévi dans tout l'Est du Québec, répandant des tonnes d'eau, provoquant des inondations et des glissements de terrain. Des routes furent éventrées, des ponts arrachés, et des dizaines de familles forcées de trouver refuge en des lieux plus sûrs. Ce mauvais temps a occasionné de sérieuses difficultés de navigation sur le Saint-Laurent, provoqué des échouages de navires et le naufrage d'un imposant voilier.

Mais, le fait le plus mémorable demeure, sans aucun doute, la chute de l'hydravion du comte Jacques de Lesseps, survenue dans le Saint-Laurent à quelques kilomètres à l'ouest de Matane. La chute brutale de l'appareil a entraîné dans la mort le pilote Jacques de Lesseps, et Théodore Chichenko, son mécanicien.

L'article rappelle brièvement les conditions entourant la chute de l'appareil et résume les efforts de recherches aussitôt entreprises. Enfin, il est complété par un court extrait du rapport d'enquête menée par la Compagnie aérienne franco-canadienne, propriétaire de l'appareil, dans les jours qui ont suivi le tragique accident survenu le 18 octobre 1927.



Jacques de Lesseps.
(grandquebec.com, 20 octobre 2008)

Une violente tempête sur le Saint-Laurent

De nombreux incidents maritimes ont perturbé la navigation maritime sur le Saint-Laurent. Retenons-en quelques-uns survenus au cours de l'après-midi du 18 octobre, dans la zone entre Rimouski et Matane. Ainsi, le *NEWTON PINE* entre en collision avec le *CANADIAN RUNNER* qui s'échoue sur la côte de l'île Saint-Barnabé, en face de Rimouski. Puis, l'*OPOROSITA*, un voilier de 5 274 tonnes, s'échoue à l'Anse-aux-Coques, à Sainte-Luce-sur-Mer. Armé par la compagnie italienne *Fratelli Beraldo*, de Gênes, le navire se dirigeait vers le port de Montréal

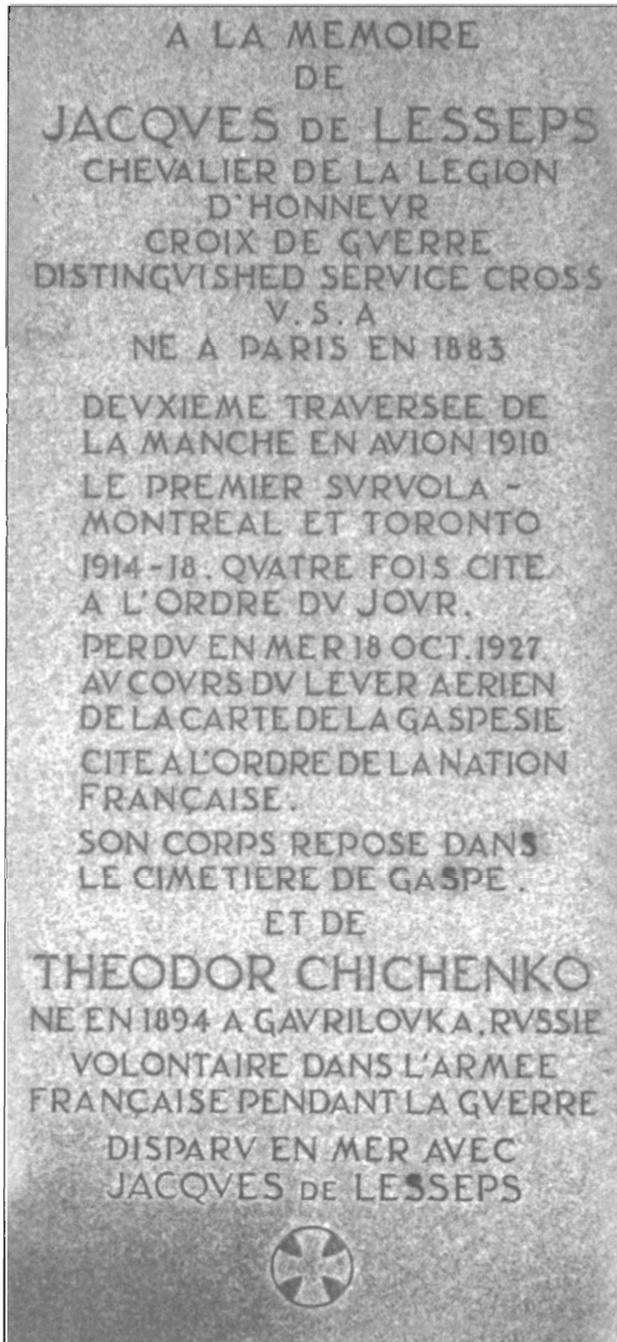
pour prendre une cargaison de céréales. Ces trois navires ont toutefois pu reprendre la mer une fois la tempête terminée.

De plus, deux navires imposants sont entrés en collision à l'est de Pointe-au-Père provoquant le naufrage de l'un d'eux. Le navire *UNION*, jaugeant 6 388 tonnes et battant pavillon français, se dirigeait vers le port de Montréal. Il dévie de sa course et vient frapper le *VULCANO*, venant de Montréal, ses soutes pleines de céréales et se dirigeant vers Gibraltar. Le *VULCANO*, d'une jauge de 5 398 tonnes, propriété de la compagnie *Navigazione Generale Italiana*, de Gênes, était commandé par le capitaine

Mucatelli. Durement frappé, le navire prend l'eau et sombre rapidement. Heureusement, le capitaine et son équipage regagnent la côte, sains et saufs, en dépit des vents forts et du brouillard intense. L'enquête a démontré que l'épave du navire pourrait se trouver non loin de celle de l'*EMPRESS OF IRELAND*, échoué en mai 1914, en face de Sainte-Luce-sur-Mer.

La fin tragique du comte Jacques de Lesseps

Il est impossible de parler de cette journée du 18 octobre 1927 sans rappeler à notre mémoire la chute de l'hydravion piloté par le comte



Détail du monument érigé à Gaspé en l'honneur de Lesseps. (Photo Serge-Alain Ouellet, Collection Louis Blanchette)

Jacques de Lesseps, survenue à quelques milles à l'ouest de Matane. Parti de Gaspé en début d'après-midi, accompagné de son mécanicien, de Lesseps devait se rendre à la base de Val-Brillant, sur le lac Matapédia, propriété de la Compagnie aérienne franco-canadienne, dont il était directeur et premier pilote. La chute

de l'appareil dans les eaux du Saint-Laurent terminait tragiquement un vol fort mouvementé. Une enquête minutieuse a démontré que l'appareil a survolé, en fin de parcours, les villages de Saint-Damase et de Sayabec, avant de retourner vers Saint-Léandre et se diriger vers le nord-nord-est.

Avant de quitter Gaspé, le comte de Lesseps avait communiqué avec la base de Val-Brillant et confirmé que si le temps devenait trop mauvais, il poserait son appareil à Matane d'où il téléphonerait à nouveau à sa base. C'est ce qu'il a manifestement tenté de faire, mais les conditions étaient devenues trop difficiles, et surtout, la visibilité nulle.

L'hydravion a violemment percuté la masse d'eau tumultueuse du Saint-Laurent et s'est fracassé en centaines de morceaux. Poussés par les flots et à la faveur des courants marins, des débris de l'appareil sont retrouvés tout le long de la côte, depuis Baie-des-Sables jusqu'à l'Anse-Pleureuse. Toutefois, les parties les plus significatives de l'appareil, dont la coque arrière, le plan fixe, le plan de dérive, la roue et le gouvernail de profondeur, sont repêchées, le 21 octobre, en face et à l'est de Matane, par le capitaine Robert Heppell, à bord de son navire *PUCELLE D'ORLEANS*.

Malgré d'intenses recherches dans les jours suivant le drame, les deux aviateurs n'ont pas été retrouvés. Mais, chose extraordinaire, le matin du 3 décembre 1927, sur la grève de la baie de Port-au-Port, sur la côte ouest de Terre-Neuve, le corps de Jacques de Lesseps est découvert, quarante-six jours après sa chute dans le Saint-Laurent. Dûment identifié, le corps est rapatrié à Gaspé, où il est inhumé dans le respect des volontés de l'aviateur.

Ainsi, la journée funeste du 18 octobre 1927 a vu disparaître dans les eaux orageuses du Saint-Laurent, dans le pays maritime de Matane, un pionnier de l'aviation mondiale, le comte Jacques de Lesseps.

Extraits du Rapport d'enquête

(...)

J'opérai alors une enquête méthodique dans les fermes éparses de cette région, et de maison en maison je pus suivre l'itinéraire de l'avion jusqu'à un demi-mille en arrière de Rivière-Blanche. Là on avait entendu l'avion volant bas, dans le brouillard, et se dirigeant vers le nord, c'est-à-dire en direction du fleuve. J'avais acquis la certitude que l'avion avait regagné le Saint-Laurent dans le voisinage de Rivière-Blanche.

C'est à Rivière-Blanche que j'appris que l'on avait recueilli une épave de l'appareil à Sandy Bay. Je m'y rendis aussitôt et j'identifiai un aileron de l'avion. Cette épave prouvait que l'avion s'était posé en mer et pouvait être en détresse.

Le fleuve était très houleux, agité de fortes lames, et couvert d'une brume épaisse.

En pleine nuit, il était d'ailleurs impossible d'entreprendre des recherches. Je demandai toutefois au poste radiotélégraphique de Pointe-au-Père de lancer un avertissement aux bateaux qui étaient en ce moment sur le fleuve, ce qu'il fit aussitôt.

De plus, le capitaine HEPPEL de Matane, avait été avisé par le ministère des Terres et Forêts, et s'était mis à notre disposition.

Je me rendis donc aussitôt à Matane où j'arrivai vers minuit et pris les dispositions nécessaires avec le capitaine HEPPEL, pour qu'un de ses bateaux fit des recherches le lendemain matin entre Matane et Rimouski.

Le temps étant encore brumeux le lendemain matin, 21 octobre, le bateau ne put partir qu'à 11 heures et demie.

Mais dès la première heure, ayant appris qu'une autre épave avait été découverte près de Rivière-Blanche, je repartis avec Monsieur Bois pour l'identifier. Sur le trajet, à quelques milles en aval de Rivière-Blanche, nous découvrîmes un fragment de l'autre aileron. Je laissai Monsieur Bois continuer les recherches sur la grève, avec Monsieur G. Roy qui nous avait rejoints et je continuai mon chemin. Je découvris encore un autre morceau d'aileron à deux milles en amont de Rivière-Blanche.

L'épave signalée le matin était le gouvernail de direction.

(...)

Dans la soirée, enfin, nous apprîmes que la coque même de l'avion venait d'être jetée à la côte à quelques milles en aval de Matane. Elle était brisée et vide. La partie arrière avait été arrachée. J'envoyai Monsieur Bois reconnaître cette épave.

Le lendemain (22 octobre), le capitaine HEPPEL nous avisait avoir retrouvé en mer, à deux milles au large, la partie arrière de la coque.

Ces débris ne pouvaient plus laisser qu'un faible espoir de retrouver les aviateurs, à moins qu'ils n'eussent été rejetés à la côte.

Depuis cette date, des recherches méthodiques ont été organisées par le Département des Terres et Forêts le long des côtes de Gaspé. Divers débris ont été recueillis mais jusqu'ici aucune trace de Monsieur de Lesseps ou de Monsieur Chichenko. Plusieurs recherches aériennes, le 19 et le 20, le 23, le 28 octobre ont été faites aussi sans résultat.

L'enquête a été menée par Georges Ravit, directeur technique de la Compagnie aérienne franco-canadienne, aidé par L. Bois, de la même compagnie, et par Gédéon Roy, du ministère des Terres et Forêts, bureau de Rimouski.

Source: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Centre d'archives de Québec.

Note

1 Cet article a été publié dans le *Bulletin Jeunesse maritime du Saint-Laurent*, n° 9, novembre 2007, pages 4 et 5 et dans la revue *Au pays de Matane*, n° 83, avril 2007, pages 33-35.