

## YQB. Québec à la conquête de l'air, Quebec City. The Sky's the Limit!

Jean Nicolas De Surmont

Number 131, Fall 2017

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/86814ac>

[See table of contents](#)

### Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

### ISSN

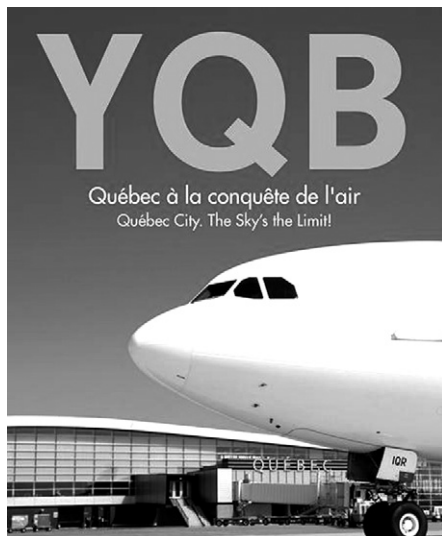
0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

### Cite this review

De Surmont, J. (2017). Review of [YQB. Québec à la conquête de l'air, Quebec City. The Sky's the Limit!] *Cap-aux-Diamants*, (131), 42–42.



Denis Angers. *YQB. Québec à la conquête de l'air, Quebec City. The Sky's the Limit!* (avant-propos Gaëtan Gagné). Québec, Sylvain Harvey, 2016, 96 p.

Conçu comme un album photo bilingue anglais-français, l'ouvrage présente de manière succincte l'histoire de l'aviation à Québec et les multiples métamorphoses de son aéroport (code YQB) dans le cadre de son 75<sup>e</sup> anniversaire. L'aéroport, précise Gaëtan Gagné, son président et chef de direction, est maintenant la propriété de la nouvelle société Aéroport de Québec, elle qui avait été sous la tutelle du ministère des Transports pendant longtemps.

Le passage à Québec, le 12 avril 1928, de Charles Lindbergh, venu secourir Floyd Bennett et l'apparition de liaisons régulières incitent les promoteurs de l'aviation à doter Québec de ses premières installations aéroportuaires. Ainsi va naître l'aérodrome Saint-Louis aussi appelé du Bois-Gomin. L'aérodrome est aménagé dans le cadre du Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique mis sur pied à la suite d'une entente conclue le 17 décembre 1939 entre le Canada, le Royaume-Uni, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Durant la Deuxième Guerre, le Canada devient la plus grande école d'aviation au monde. Au terme de ce programme, pas moins de 107 écoles, 184 unités auxiliaires et 231 bases auront été créées au pays (p. 1).

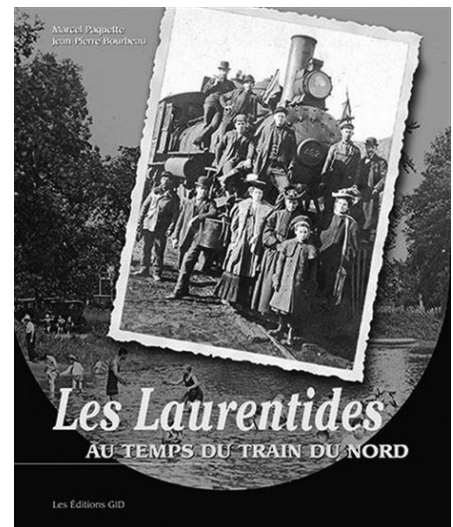
En 1939, l'aéroport déménage à L'Ancienne-Lorette et s'ensuit un vaste chantier de constructions aéroportuaires liés au Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, « qui comprend notamment l'établissement du terrain d'aviation de L'Ancienne-Lorette et la construction des premiers hangars de l'aviation royale canadienne, destinés à accueillir les recrues affectées à la 8<sup>e</sup> École d'observateurs aériens.» (p. 21). Ainsi, pendant la guerre, l'École va former des centaines d'observateurs. Elle est alors gérée en sous-traitance par une compagnie d'aviation commerciale, la Dominion Skyways, propriété du pilote émérite Hartland Molson, le même qui fut propriétaire du club de hockey les Canadiens de Montréal. Rapidement, sa compagnie est absorbée par une nouvelle société, la Canadian Pacific Airlines, qui aura la charge pendant le reste de la guerre de la gestion de la 8<sup>e</sup> École.

Après la guerre, la propriété des installations est transférée au ministère des Transports du Canada. Les installations militaires désaffectées voient ainsi arriver de nouveaux utilisateurs civils qui feront de Québec la plaque tournante du transport aérien vers l'est du pays. Parmi ceux-ci, la Trans Canada Airlines, ancêtre d'Air Canada, fait son apparition dans le ciel de la capitale en 1955. Une augmentation de fréquentation des installations et de l'aéroport va justifier l'investissement de Transport Canada dans la construction de la nouvelle aérogare inaugurée le 17 décembre 1957. Peu après est mis sur pied le Service aérien gouvernemental qui transportera des personnalités politiques.

L'aéroport aura connu au fil des années et des fusions municipales différentes dénominations : l'Aéroport de L'Ancienne-Lorette, l'Aéroport de Sainte-Foy, l'Aéroport de Québec et, à partir de 1993, l'Aéroport Jean-Lesage de Québec. Durant son existence, l'aérodrome a vécu peu d'accidents. L'auteur fait état de l'accident du transporteur Québécois qui fit dix-sept victimes le 29 mars

1979. L'ouvrage est écrit dans un style aisé, avec des photos inédites. On peut néanmoins regretter qu'il soit trop bref et traite succinctement du Service aérien gouvernemental, des clubs de pilotage et de certaines périodes d'activités comme les années 1960.

**Jean Nicolas De Surmont**



Marcel Paquette, Jean-Pierre Bourbeau. *Les Laurentides : au temps du train du Nord*. Québec, Éditions GID, 2013, 207 p. (Coll. « 100 ans, noir sur blanc »).

La vaste région décrite dans ce livre illustré est bordée par la rivière des Outaouais et la rivière des Mille-Îles, c'est-à-dire au nord de Montréal et de Laval. Ce n'est pas le premier ouvrage que les Éditions GID consacrent à cette région des Laurentides, mais celui-ci mérite une attention particulière et ne contient aucune redite comparativement aux autres titres de cette très riche collection « 100 ans, noir sur blanc ». Les 200 photographies d'époque datant généralement du début du XX<sup>e</sup> siècle montrent successivement la vie rurale et différents lieux de villégiature : un chemin de fer qui traversait la municipalité de Calumet — aujourd'hui Grenville-sur-la-Rouge (p. 104), l'ancienne caserne de pompiers de Sainte-Adèle (p. 67), un « chemin pas pavé » de Saint-