



CÉRÉMONIE DE DÉVOILEMENT DE LA MURALE R-100

MERCREDI 8 MARS DE 4 À 6H PM À HUB FBO

ALLOCUTION – MARC TREMBLAY

Bonjour à vous tous ici présents. Je vous souhaite une chaleureuse bienvenue à HUB FBO dans le cadre de la cérémonie de dévoilement de la murale R-100 qui est située derrière moi; dévoilement qui aura lieu tout à l'heure.

Si vous saviez quelle joie je ressens à vous accueillir ici dans ce superbe hangar de HUB FBO. Je suis d'autant plus heureux de savoir que vous êtes 23 personnes à avoir accepté mon invitation. Ce nombre grimpe à 30 personnes lorsque je compte les membres du CA de la Fondation et leur conjointe. En plus, je suis fier de dire que parmi ceux et celles ici aujourd'hui nous avons deux représentantes du conseil municipal de Longueuil, des gens provenant des entreprises locales, des membres d'associations et de musées et, bien sûr, plusieurs membres et amis de la Fondation. Votre présence me fait chaud au cœur et me donne espoir en l'avenir de la Fondation.

L'Aéroport de Saint-Hubert a vu le jour le 1^e novembre 1927 à partir d'un accord entre le gouvernement fédéral de l'époque, mené par le premier ministre William Lyon Mackenzie King, et l'Angleterre. De cet accord historique naît le premier aéroport civil au Canada. Or, il s'avère que le rôle civil de l'aéroport est de courte durée car en 1928, le gouvernement canadien accepte de le transformer en une base militaire aéronavale en vue d'accueillir le dirigeable britannique R-100. Une ère nouvelle s'annonce pour l'aéroport de Saint-Hubert avec l'arrivée

du R-100 le 1^e août 1930. Pour cette occasion, un mât d'amarrage est construit par la Canadian Vickers afin de permettre à cette énorme machine volante de se stationner en toute sécurité.

Comme l'a si bien dit mon ancien collègue Roger Coupal (décédé en juillet 2021) dans une de ses nombreuses chroniques,

« L'aéroport de Saint-Hubert possède toute une histoire ! Il était considéré comme le plus moderne au monde en 1930 et il est demeuré le plus important de la région de Montréal jusqu'en 1941. Bref, un lieu à découvrir. »

Maintenant, permettez-moi de vous mettre dans le contexte historique de cette époque et du rôle crucial qu'a joué l'aéroport au développement de Saint-Hubert ainsi qu'à l'essor prodigieux de l'aviation au Canada et au Québec en particulier.

1930. Le monde entame sa 12^e année d'accalmie après la 1^e Guerre mondiale et se remet progressivement de sa destruction. La paix est enfin revenue. L'humanité entrevoit l'avenir avec optimisme. Voilà ce qu'est le climat existentiel du temps.

Maintenant, remontons à quelques années en arrière.

En l'année 1924, le « Imperial Airship Scheme » fut mis en œuvre par l'Angleterre dans le but de relier tous les territoires de l'Empire britannique principalement grâce au transport de passager et de courrier.

Peu de temps après, soit en 1926, débute la conception des dirigeables R-100 et R-101. Un fait qui saura peut-être vous intéresser à ce sujet est qu'une entreprise privée fut chargée de construire le R-100 tandis que la construction du R-101 fut placée sous la responsabilité d'une entité gouvernementale du nom de la « Royal Airship Works ».

La sélection de la base opérationnelle du dirigeable R-100 au Canada s'effectue en 1927 par des experts ministère de l'Air connu sous la désignation britannique de « Air Ministry ». La

construction du site se termine en 1927 sauf pour le mât dont la construction sera complétée en mai 1930; quelques mois avant l'arrivée fort anticipée du R-100.

À partir de 1929, le monde est plongé dans une poussée économique inflationniste appelé la Grande dépression qui entraînera un nombre massif de travailleurs au chômage et une augmentation fulgurante des prix des produits de consommation. La Grande dépression se prolongera jusqu'en 1939; une année avant le début de la 2^e Guerre mondiale. Les sentiments de désespoir reprennent le dessus dans le cœur de la population. La paix mondiale est de nouveau menacée.

Toujours est-il qu'en 1930 l'aéroport de Cartierville était le seul aéroport civil et centre aéronautique dans la région de Montréal. Celle-ci cesse ses opérations en 1988. L'aéroport de Dorval, tant qu'à elle, n'existait pas en 1930! En effet, le commencement des activités aériennes à Dorval à lieu en 1941.

Pour ce qui est de la scène politique de l'heure, c'est McKenzie King qui était le premier ministre du Canada en 1930 comme je l'ai mentionné plus tôt. Au Québec c'est Louis-Alexandre Taschereau qui était le chef du gouvernement. Sur la scène municipale locale, Camilien Houde était le maire de Montréal tandis qu'Anatole Lavoie était le maire de la petite municipalité de Saint-Hubert.

Le voyage transatlantique du R-100 débute le 29 juillet 1930 et est d'une durée approximative de 79 heures. On raconte qu'autour de 40,000 personnes se sont déplacées pour voir le R-100 défilé devant la Ville de Québec. Le 1^e août en matinée, le R-100 se stationne à son mât d'amarrage à l'aéroport de Saint-Hubert. L'enthousiasme de la population rassemblée et des entreprises désireuses de profiter de cette occasion pour s'enrichir est à son comble. Les personnes VIP sont présentes en grand nombre. Une forte couverture médiatique de l'événement bat aussi son plein. Il fut estimé que, entre le 1^e et 14 août, le nombre de personnes qui se sont déplacées pour voir le R-100 à Saint-Hubert frise le million! De ce nombre, on dit que trois mille personnes ont pu visiter l'intérieur somptueux de dirigeable. On peut juste s'imaginer la cohue sans compter les nombreux

casse-têtes engendrés par cette visite historique du R-100 au niveau de la logistique et de la sécurité.

Il y avait donc beaucoup d'effervescence à Saint-Hubert, et ce, en grande partie grâce à l'établissement d'un aéroport moderne en 1927 et de la visite du R-100 en 1930. Les choses n'ont fait que s'améliorer à partir de ce moment. Au fil du temps, l'aéroport se fait octroyer en alternance divers rôles de transport aérien civil et militaire. Aujourd'hui, de multiples entreprises civiles et les Forces canadiennes se partagent l'utilisation de l'aéroport.

En conclusion, les retombés sociales, politiques et économiques de la visite du R-100 à Saint-Hubert en 1930 ne peuvent être contestés. À vrai dire, l'aéroport a transformé la petite municipalité de Saint-Hubert. Cette visite d'un des plus gros appareils volants de son temps a donné un prestige mondial au Canada, au Québec et sa métropole Montréal et Saint-Hubert bien entendu. Le passage du R-100 a été amplement documenté au fil du temps. Des productions écrites et visuelles de toutes sortes sont disponibles dans le vaste monde des médias.

Mais, la murale du R-100 que nous sommes sur le point de dévoiler aujourd'hui est une œuvre artistique unique en son genre. La pièce centrale de l'ouvrage est une preuve tangible des dangers qu'a dû vivre le R-100 lors de son voyage outre Atlantique il y a presque 93 ans de cela. Cette murale nous rappelle aussi le rôle primordial joué par l'aéroport de Saint-Hubert dans le développement du transport aérien au Canada.

Je remercie HUB FBO d'avoir accepté d'installer cette œuvre muséale à un endroit propice pour qu'elle puisse être appréciée au fil du temps par un grand nombre de personnes et leur faire découvrir l'époque naissante de l'aviation au Canada et au Québec.

Merci. Maintenant je passe la parole à Séverine.

lundi, 13 mars 2023

M.T.

Fondation Aérovision Québec, 6505 rue Eugène Héroux, Saint Hubert QC, J3Y 0T7, M. : 579-421-9442
<https://www.facebook.com/FondationAerovisionQuebec>
<https://aerovision.org/>