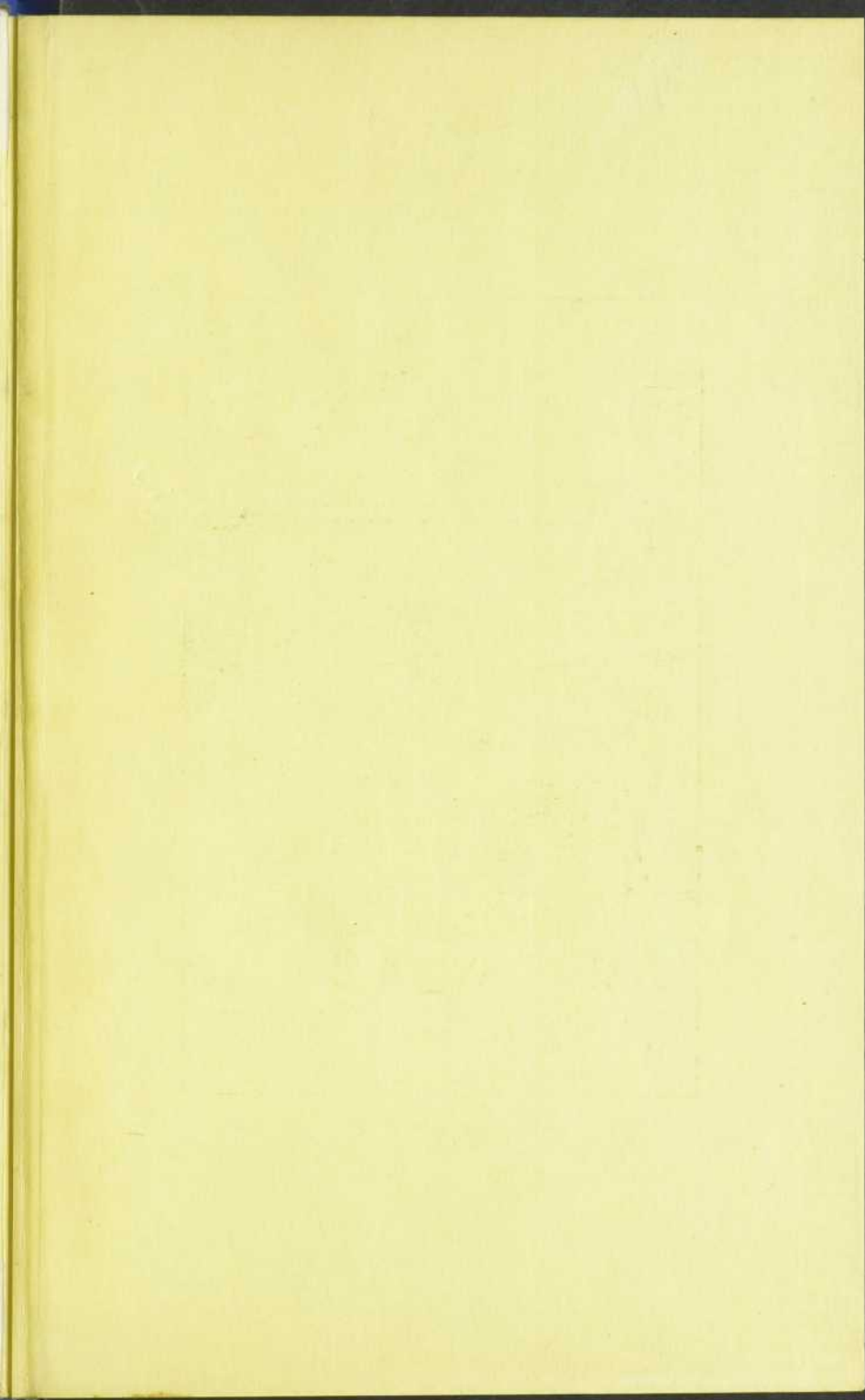
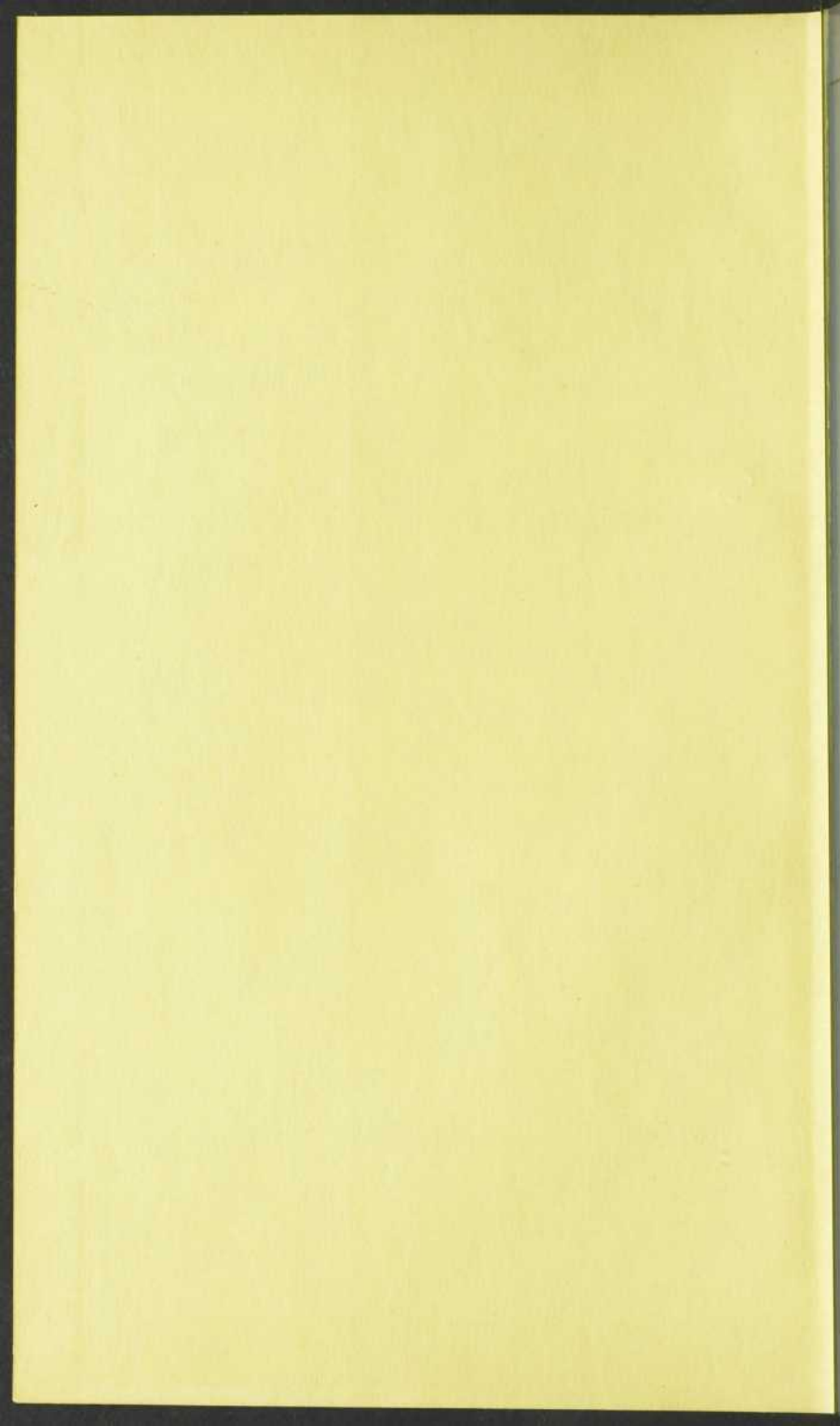


926.2913
V119p
1955

VIANNEY BELANGER
Relieur







DAMASE POTVIN

Un Héros de l'Air



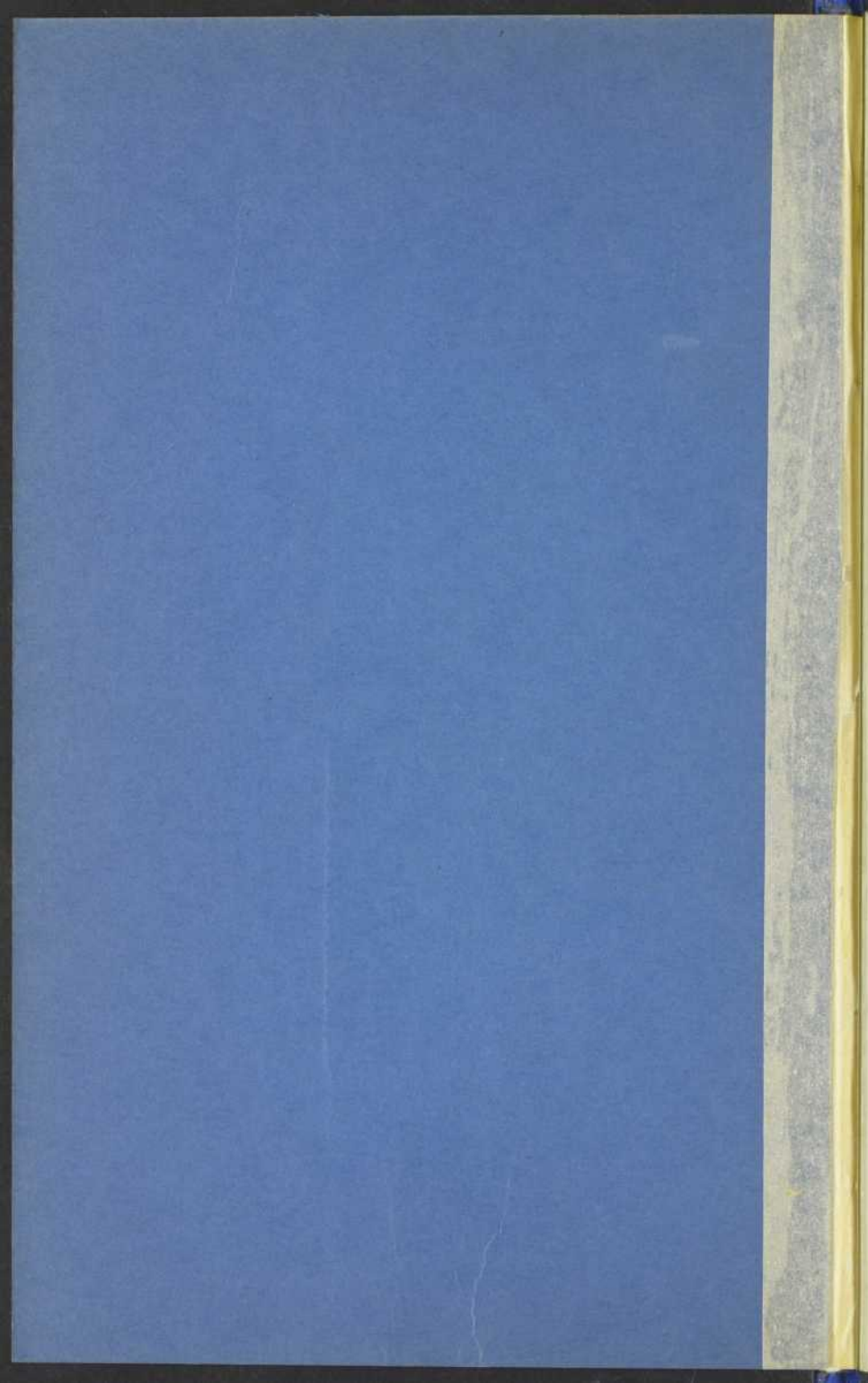
L'heureuse Aventure de ROMÉO VACHON

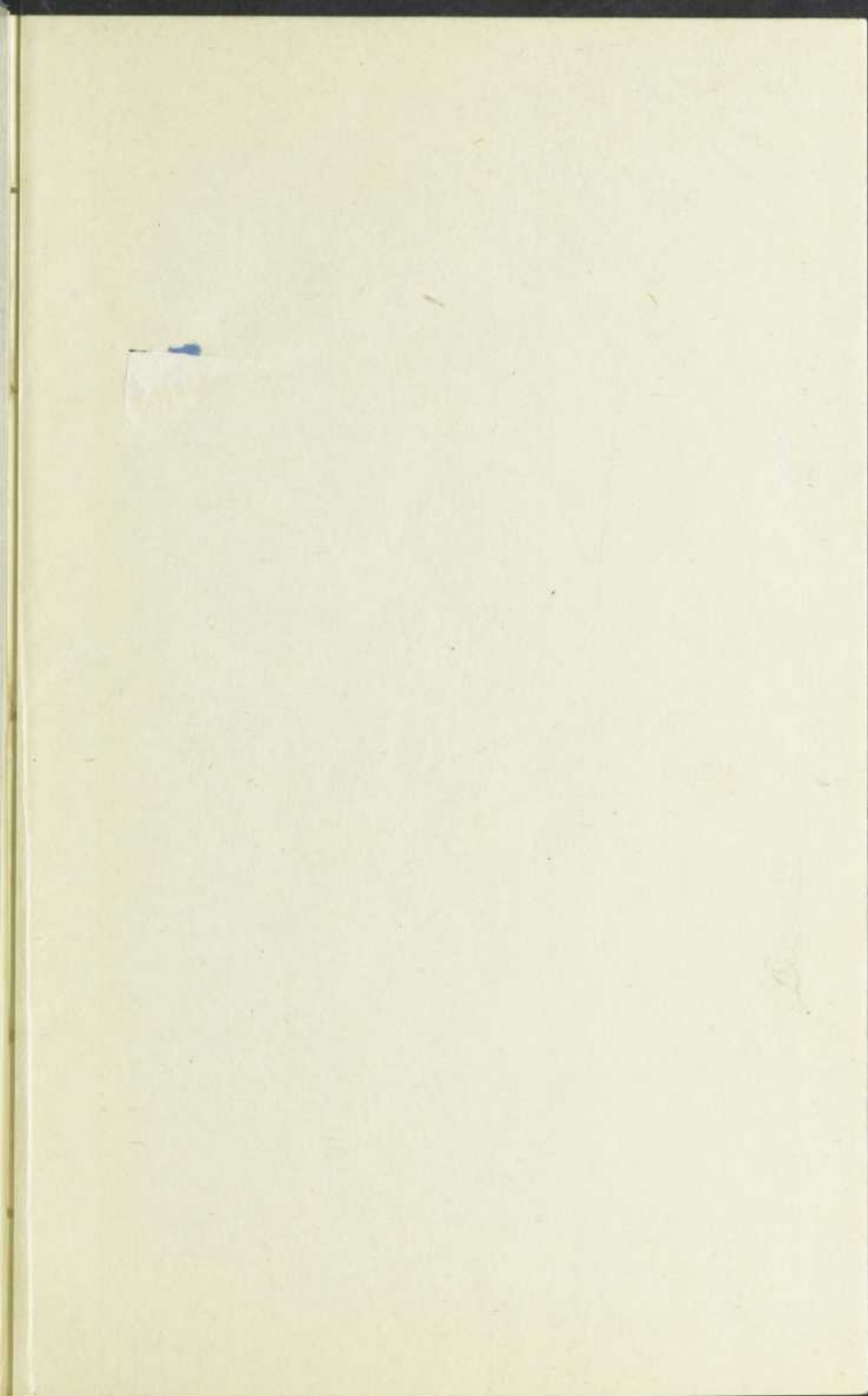
"Pionnier de l'aviation commerciale,
"Pionnier de l'Aéro-Postale au Canada,
"Unique Trophée McKee canadien-français.

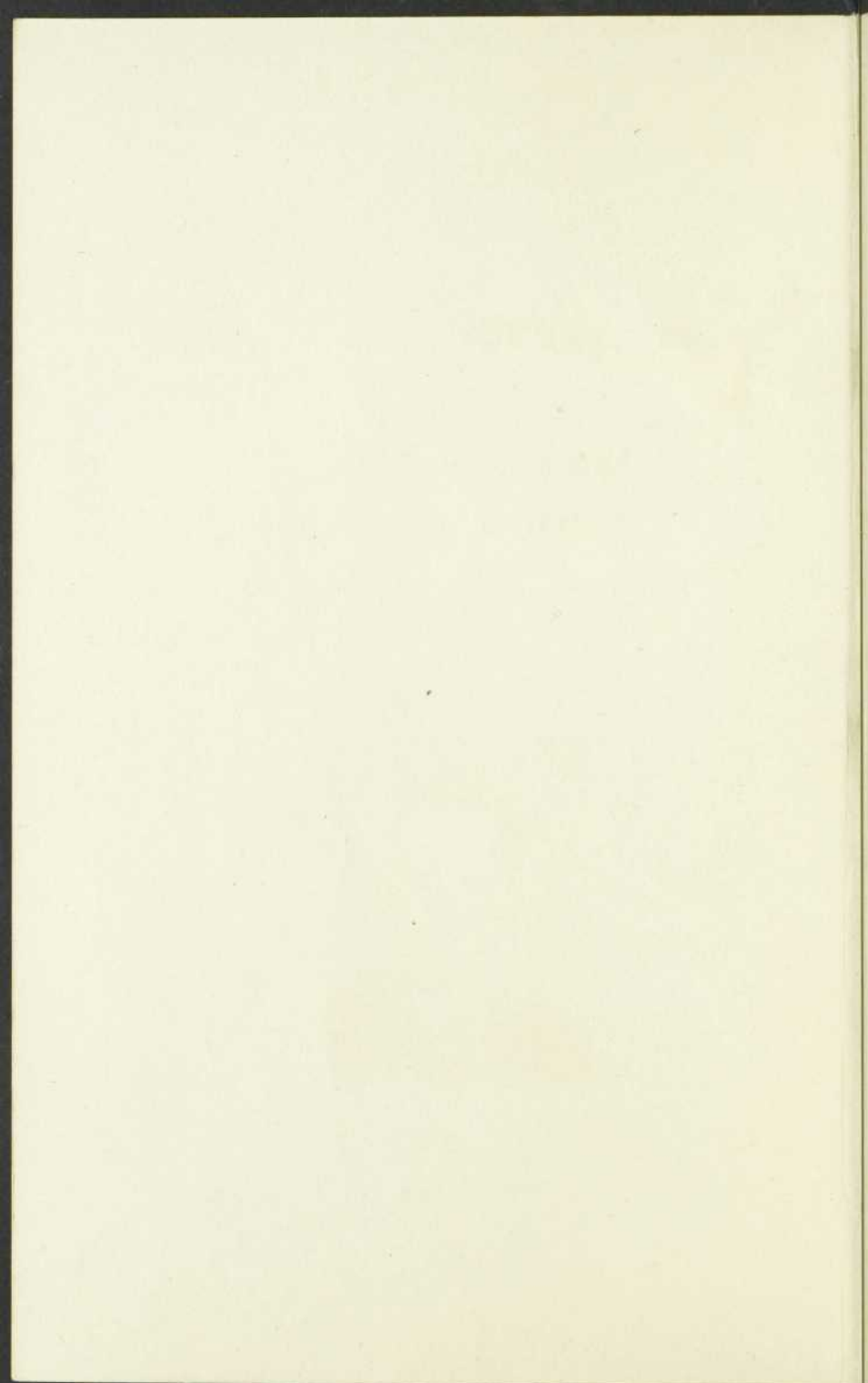


QUÉBEC

1955







DAMASE POTVIN

Un Héros de l'Air



L'heureuse Aventure de **ROMÉO VACHON**

- "Pionnier de l'aviation commerciale,
- "Pionnier de l'Aéro-Postale au Canada,
- "Unique Trophée McKee canadien-français.



BUREAU DE
SAINT-SULPICE

QUÉBEC

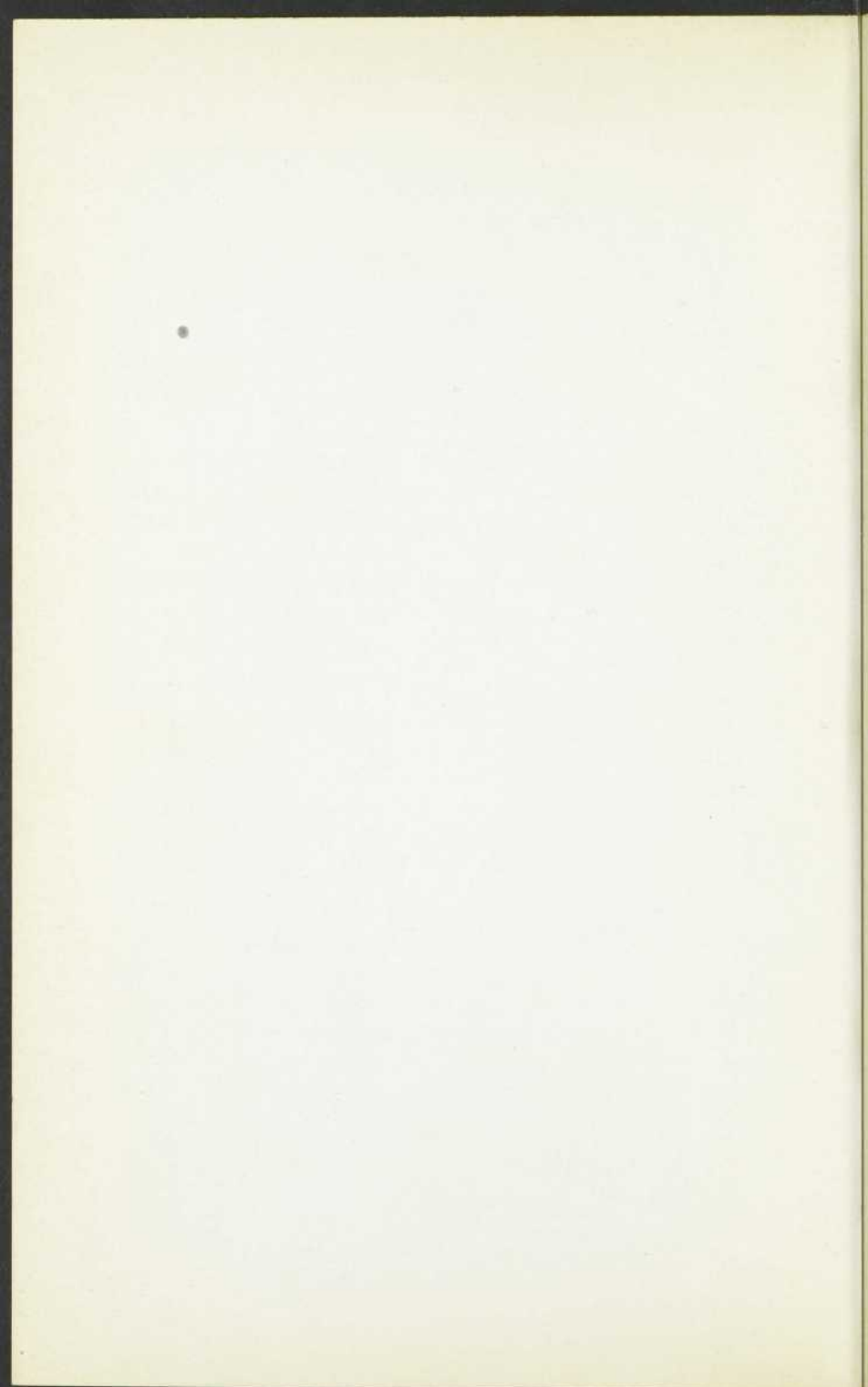
1955

TL
540
V33
1955

BIODIVERSITY
PLUS-TIA2



L'une des dernières photographies du pionnier de
l'Aéro-Postale au Canada, Roméo Vachon.



AVANT-PROPOS

Nous avons eu le plaisir de lire ce qui suit dans le *Soleil* du 15 septembre 1955, sous le titre de "Aura-t-on bientôt le Parc Vachon ?"

"Les membres de l'Association des Vétérans qui, comme on le sait, ont aménagé la plus grande partie du terrain de l'ancien Champ d'Aviation du Chemin Gomin en y bâtissant de jolies résidences qui font partie de la ville de Sainte-Foy, ont réservé une partie de ce terrain pour un parc public et un comité s'est chargé de choisir un nom approprié pour ce futur parc de Sainte-Foy.

"Jusqu'ici, de nombreuses suggestions ont été faites au comité. L'une d'elles a retenu l'attention. On a suggéré le nom de Vachon, en mémoire d'un de nos plus remarquables aviateurs canadiens-français, Roméo Vachon, qui bien souvent dans le passé a atterri sur cet ancien Champ d'aviation du Chemin Gomin et qui a eu une carrière remarquable. Il est décédé le 17 décembre 1954.

"Roméo Vachon fut, en effet, le pionnier de l'aviation commerciale dans l'est du Canada, le pionnier de l'aéropostale au Canada et le seul aviateur canadien-français à obtenir le Trophée McKee, en 1937. Quand il est mort, il était l'un des trois membres de la section aérienne du Transport à Ottawa et le seul membre canadien-français de cet organisme".

Nous n'avons pas très souvent l'occasion de rendre hommage à des hommes de l'âge moderne qui ont mérité de notre

179340

petite patrie et il n'est pas toujours nécessaire, à cette fin, d'aller puiser des motifs au tréfonds de notre histoire. Notre âge est aussi fertile en héros que le passé. Bien des nôtres en ces dernières années sont disparus qui ont mérité de leur patrie, mais ils sont partis au milieu de tant d'événements de toute nature que c'est à peine si l'on s'est aperçu qu'ils n'étaient plus parmi nous.

Aussi est-il opportun, chez nos compatriotes toujours trop oublieux, de saisir la première occasion venue pour honorer leur mémoire. L'as des as canadiens-français, Roméo Vachon, dont nous avons voulu, dans les pages qui vont suivre, esquisser, oh ! de façon bien pâle, l'utile carrière à notre patrie, est de ceux-là qu'il ne faut pas oublier trop tôt. Il serait à souhaiter à cette fin de voir se réaliser cette suggestion faite à nos Vétérans et à laquelle on fait allusion dans la nouvelle que nous venons de reproduire.

Tant de monuments, gros et petits, de mausolées, de cairns, de plaques indicatrices de rues — qui sont des petits monuments — ont été élevés et posés à la mémoire de gens dont on chercherait en vain les exploits ou les œuvres qui leur auraient mérité ce tangible témoignage à leur mémoire . . .

D. P.

UN HÉROS DE L'AIR

Le 20 décembre 1954, à Ottawa, un imposant cortège de parents et d'amis, à la tête duquel on remarquait nombre de personnalités civiles et militaires, conduisait à sa dernière demeure le premier aviateur canadien-français titulaire du Trophée McKee et que l'on peut considérer comme le pionnier de l'aviation commerciale dans l'Est du Canada, le pionnier de l'aéro-postal au Canada, Roméo Vachon, un humble enfant de la Beauce québécoise.

Sans doute, Roméo Vachon n'aura pas eu l'occasion d'accomplir les exploits qui ont placé dans l'immortalité les Mermoz, les Guillaumet, les Guynemer, les Durat, les St-Exupery et autres risque-tout aériens français, et il n'aura pas eu l'occasion non plus d'établir des lignes aériennes mettant en contact par l'air la France et l'Amérique du Sud, mais si des raisons impérieuses l'ont empêché d'être l'artisan d'une de ces lignes Atlantique-Amérique du Sud, notre Mermoz canadien-français, Roméo Vachon, aura été, chez nous, le pionnier incontesté d'un circuit postal de vingt-sept stations établies tout le long du littoral du golfe St-Laurent, un pays rude, dur, inhospitalier, aussi bien dans les airs que sur terre et sur mer, en même temps qu'il aura créé comme un lien entre la France et notre Canada français, grâce aux nombreux témoignages d'affection qu'il a reçus de la France.

En qualité de pilote aviateur, Roméo Vachon a eu de beaux exploits à son crédit. Aussi, dans notre pays, une légende s'est tissée autour de son nom, symbole du vol sûr. Et voilà pourquoi, le 5 mai 1938, le ministre de la Défense Nationale décernait à cet as canadien-français,

pour la première fois au Canada français, ce Trophée McKee, récompense accordée à l'aviateur qui s'est le plus distingué, une année, dans l'exercice de ses fonctions.

Un instant au-dessus de la Côte Nord

Avant de faire connaître plus intimement le héros de cette histoire, qu'on nous permette un souvenir personnel. Il se rattache à ce circuit Montréal-Québec-Rimouski-Côte Nord établi par Roméo Vachon, comme nous venons succinctement de le rappeler.

Par cette belle après-midi de juillet 1940, étant en vacances à Bagotville, Baie des Hahas, en cousin aimable, Roméo Vachon est venu nous chercher en cet endroit pour nous conduire sur la Côte Nord, au premier poste de circuit qu'il avait établi: Betsiamites... Notre as est au "manche-à-balai". Il a l'œil à l'altimètre, l'oreille attentive au vrombissement rageur du moteur, semblant comme ruser avec les surprises de l'air au-dessus de la Rivière-aux-Eaux-profondes — le Saguenay —. À côté de lui, son compagnon de route et co-pilote, Jos. Fecteau — dont en 1939, on apprendra la fin pénible avec deux compagnons, près de Terre-Neuve... .

Vite, l'hydro a pris de la hauteur et nous planons au-dessus des montagnes saguenayennes. Plus de trace chez moi de la peur instinctive du départ chez un novice de l'air!... Avec Roméo Vachon; sécurité! Et l'on monte, l'on monte: 2,000 pieds indique l'altimètre. L'horizon s'élargit; tous les horizons: le vertical, l'aérien, le profond. Des monts dont on voit en bas le relief flamboient comme des dômes de cathédrales. Voici les Caps Trinité et Éternité qui, d'en haut, semblent des taupinières. Au-dessous de l'Anse-Saint-Jean, dont on aperçoit le dessin très pur, l'avion fléchit et pique à travers les terres, vers le Nord, en droiture sur le littoral du St-Laurent. Le

morceau de territoire que nous survolons nous fait penser à un immense fromage de Gruyère dont les yeux sont les lacs reliés par des rivières: les veines.

Et voilà que tout à coup, nous survolons un assez gros village, tout au bord du fleuve, au milieu du sable jaune. C'est l'ancienne mission des Montagnais, Betsiamites, où nous amérissons pour une heure. Cinq heures après notre départ de Bagotville, nous y sommes de nouveau: de retour, déjà! . . .

Et quand, le 17 décembre — 1954 — j'appris la mort de notre cher cousin, l'as des as canadiens-français, il me monta à la mémoire ce rafraîchissant souvenir d'une randonnée au-dessus du Labrador canadien, sous la sûre protection de l'unique lauréat canadien-français du Trophée McKee.

L'Aviation canadienne

L'aviation canadienne ne date pratiquement pas encore de cinquante ans. On ne peut pas dire que les jeunes Canadiens qui se destinent à la carrière . . . aérienne ont du sang d'aviateur dans les veines, comme par exemple, on affirme, et avec raison, qu'il y a de l'atavisme chez nos marins modernes . . . Mais dans cent ans, on pourra probablement dire d'un aspirant aviateur de cette époque futuriste que du sang de ses ancêtres — ceux d'aujourd'hui — coule dans ses veines. Car, de nos jours, l'aviation, militaire ou civile, de plus en plus populaire, s'implante profondément dans notre vie économique et sociale. Elle a déjà ouvert de belles carrières et même suscité maints exploits remarquables. Déjà, avant l'ère de l'aviation chez nous, c'est-à-dire depuis la guerre de 1914-18, qui a donné naissance à l'aviation militaire, l'Histoire rapportera que des Canadiens français d'origine ont été les auteurs de merveilleux exploits aériens.

Mais nos modestes pionniers de l'aviation feraient sou-rire, aujourd'hui, les pilotes des avions à réaction, ou de ces immenses navires volants qui, chaque jour, tissent, autour du globe, un réseau serré de lignes aériennes. Pour-tant, chacun de nos pionniers a marqué d'importantes étapes dans la conquête de l'air canadien . . .

Rappelons en passant que la Petite Histoire nous ap-prend qu'un de ces Canadiens français d'origine, Jean-B. Moissant, a été le premier aviateur à traverser la Manche dans un aéroplane portant deux personnes, lui et un pas-sager. Cet exploit fut accompli le 8 août 1910. En oc-tobre de la même année, Moissant gagnait la bourse de \$10,000. offerte à l'aviateur qui, partant d'un point donné, irait contourner la Statue de la Liberté, dans le Port de New-York et reviendrait atterrir à son point de départ; le trajet était de 34 milles et il fut couru en 34 minutes . . . Rappelons que ce Moissant fut victime d'un accident d'aviation à la Nouvelle-Orléans, quelques semaines après ses deux exploits d'août et d'octobre 1910. On a dit que l'audace de cet homme n'avait pas d'égale. Il a été ques-tion de lui élever un monument quelque part aux États-Unis.

Au sujet de cet as canadien-français d'origine, il ne faut pas oublier cet autre aviateur canadien-français, J.-M. Landry qui, lui, non seulement fut le premier Canadien français à recevoir, le 20 juin 1914, le brevet de pilote aviateur de la Fédération aéronautique internationale. Il avait, à ses frais, suivi des cours du fameux Louis Blériot qui, on le sait, fut le premier à traverser la Manche en avion, le 25 juillet 1909. Sur vingt-six candidats, J.-M. Landry fut parmi les premiers dix aviateurs à pratiquer le "looping-the-loop" et la "feuille morte". En 1914, Landry était prêt à partir pour le front en qualité de pi-lote aviateur, mais alors l'état-major n'était pas tellement pressé à donner un poste de commande à un Canadien

français . . . Le 26 octobre 1920, Landry, sur un "Curtiss" qui lui appartenait, couvrit en une heure la distance entre Québec et Trois-Rivières, cette performance fut alors considérée comme un exploit. J.-M. Landry s'occupa pendant douze années d'aviation. Il abandonna volontiers le métier qui lui coûtait fort cher et pour lequel il fut bien peu encouragé, aussi bien par le public que par les autorités. ⁽¹⁾

Exploits aériens étrangers

En 1920, l'aviation mondiale, dirions-nous, avait treize ans à peine si l'on fait remonter le premier vol d'un engin plus lourd que l'air à l'expérience de Clément Ader à Satory en 1909. Elle en était encore au régime heureux de l'enfance et pourtant alors, si les moteurs ayant donné des ailes aux hommes du XXe siècle, ils ne voulurent pas en priver les femmes et le monde eut, dès cette année 1909, les "Angeles du ciel" . . . , le premier aéro-club féminin en Europe. Mais alors dans notre pays de Québec, l'aviation était dans ses langes, au berceau. Quoi qu'il en soit, on était encore bien loin — et proche — pourrait-on dire de l'époque présente où on a estimé que les avions de ligne avaient, une année, fait 180 fois le tour du monde . . . et on annonçait qu'il décolle de la terre un avion toutes les cinq secondes . . .

L'aviation militaire a été la génératrice de toutes les autres aviations: civile, commerciale, postale et touristique. Au lendemain de la première guerre, vers 1920, où en était l'aviation canadienne en général? Le regretté Louis Francœur écrivait dans le *Journal* du 6 avril 1935:

"Où sont les aviateurs — étrangers, bien entendu — dont les exploits défrayaient la chronique, il y a quinze ans, dix ans même? Beaucoup, hélas! ont été victimes de leur courage, pour ne pas dire, de leur témérité. Car

(1) Décédé en juillet 1955, à Québec, à l'âge de 67 ans.

“la publicité, comme la drogue, est un terrible stimulant. Alors, on le sait, le public ne manifestait d'intérêt que pour les périlleuses envolées. On commença par boire d'un seul coup l'Atlantique, puis on eut soif du Pacifique; et afin que son nom fut tout à fait en vedette, on redécouvrit le Pôle Nord et le Pôle Sud; on fit du “looping-the-loop” autour du globe terrestre et il y eut des incursions jusque dans la stratosphère . . . Seule, la lune, pourtant si proche — 80,000 lieues seulement — allait “rester sans aérodrome”.

. . . “seule la lune” . . . et sur terre, seul, Québec! . . . Québec sans aérodrome et sans aviateurs!

Et pourtant, Québec alors, avec tant d'intérêt et d'enthousiasme, avait acclamé Georges Mestache, peu d'années après la traversée de la Manche par Blériot. Qui de la génération actuelle ne se souvient, à Québec, de cet aviateur français, Georges Mestache qui, sur un petit Blériot, en 1911 et en 1912, vola à de nombreuses reprises au-dessus de Québec, pour le compte de la Commission de l'Exposition Provinciale qui l'avait engagé à cette fin. En 1911, ce fut avec un Blériot, la deuxième fois, l'année suivante, avec un Morane qui, la même année, à Winnipeg, avait été endommagé dans une chute et que Mestache avait fait réparer aux usines Borel, à Chicago.

Et en 1919, ce fut un autre aviateur français, Vézine, qui survola Québec pendant l'été dans un petit avion ouvert à tous les vents, après quoi, il s'en alla mourir en Chine . . .

Parmi les pionniers canadiens-français de l'aviation, il ne faut pas oublier le célèbre pilote du “Santa Maria”, Louis Bisson, O.B.E., qui, une année, a piloté au-dessus des Vicariats et des centres de mission de l'Ouest Canadien celui que l'on a appelé l’“Évêque du Vent”, Mgr Turquetil, décédé récemment. Bisson est aujourd'hui président des Cadets de l'Air.



Roméo Vachon, le 14 avril 1928, près du "Bremen" sur la "Greenly Island" où, le premier aviateur canadien, il a été appelé à aider au dépannage de la machine allemande.



En 1928, ce fut le trio Huenfeld-Koehl-Fitzmaurice qui, une nuit, atterrit, solitaire, sur une petite île du littoral labradorien, captivant l'attention du monde entier; il y eut encore Floyd Bennett que terrassa la pneumonie dans une petite chambre de l'Hôpital Jeffery Hale, à Québec; et toujours pour capter l'attention par des manifestations spectaculaires, et cette fois, au centuple, voici l'immortel Lindberg qui vient à Québec apporter du sérum à son ami Bennett; enfin, ce fut Byrd qui se préparait à s'envoler vers le Pôle Nord quand les Québécois l'aperçurent dans son uniforme d'officier de marine, suivant tristement la dépouille de Floyd Bennett; et n'allons pas oublier le grand as français, Jacques de Lesseps, fils de cet autre héros, le père, dirions-nous, du Canal de Suez, qu'une nuit de tempête, en octobre 1927, un coin du fleuve, à Gaspé, engloutit dans ses froides profondeurs, avec son Schreck et son mécanicien Theodor Chichenko.

Enfin, les pionniers canadiens-français

Jusque là, on s'était contenté, dans notre pays, de se pâmer aux exploits de ces héros de l'air étrangers. On ne parlait, et pour cause, d'aucun aviateur canadien-français, au-dessus de notre territoire. Mais attendons!... Dans l'histoire de la littérature française, au chapitre des classiques, un jour, le monde littéraire poussa un soupir de soulagement. "Enfin, Malherbe vint!"

Et dans l'histoire de l'aviation canadienne, quand on parlera de l'aviation commerciale, à une certaine époque, vers 1920, l'historiographe pourrait s'écrier: "Enfin, vinrent les frères Vachon!..." Roméo, Irenée et Donat. Ils étaient même quatre frères; par ordre de naissance: Irenée, Roméo, Donat et Fernando, quatre Beaucerons, nés à Sainte-Marie de Beauce. Tous quatre aviateurs, pilotes et mécaniciens et qu'on a appelés les "Quatre Chevaliers de l'Air". Une bien belle famille!...

L'Histoire dira que les deux premiers, Roméo et Irenée, plus particulièrement encore le premier, Roméo, furent les pionniers de l'aviation commerciale dans l'est du Canada, comme l'Histoire notera que le berceau de cette aviation fut un humble petit village du comté de Champlain, Lac-à-la-Tortue, situé vis-à-vis Grand'Mère, de l'autre côté du Saint-Maurice.

C'était alors une assez troublante époque pour inaugurer un service d'aviation, civile ou autre; et le pilote de ce temps-là, dont on ne se souvient pas sans une espèce de mélancolie, devait être pétri, pour ainsi dire, de bravoure, d'audace et de témérité pour s'envoler à l'aventure dans les airs sur des machines qui étaient loin d'être pourvues du quart d'un soupçon des perfectionnements des avions modernes. Alors, le pilote et sa machine formaient un tout héroïque. L'intrépidité, le courage, l'endurance remplaçaient . . . le compagnon de l'air et les perfectionnements modernes. En ce temps-là, les deux frères Vachon ont dû paraître de bien petites gens aux yeux de leurs compatriotes, dont l'attention, depuis 1914, était surtout captivée par les exploits spectaculaires d'as européens de réputation mondiale.

Dans le numéro du 1er février 1930 du *Journal de Québec*, son rédacteur Louis Francœur, dans un article vedette, après avoir rappelé les progrès de l'aviation en général "maintenant partie intégrale de la vie moderne", soulignait ce qu'était alors ce moderne mode de locomotion à Québec qui possédait trois aéroports: une base d'hydravions au pied des falaises de Sillery et deux aérodromes sur les hauteurs de Ste-Foy, dont celui du Bois Gomin . . . Et l'auteur de l'article, entre autres événements aériens québécois, écrivait, après avoir cité les noms des premiers aviateurs canadiens-français, les Vachon, les Shiller, les Simoneau, sans oublier, en passant, les De Lesseps, les Cuisinier et autres.

...“et voici que, avec l'organisation d'un service postal “aérien entre Québec et Montréal, l'on voit arriver et “partir par tous les temps, sous toutes les conditions, “adverses ou favorables, des géants de l'air, portant des “matières postales entre les deux grandes cités du Québec”.

C'était en 1930. Plus tard, en 1944, notre regretté Louis Francœur n'était plus là pour faire connaître, avec encore plus d'enthousiasme, l'exploit de Roméo Vachon inaugurant le service aéro-postal de vingt-sept stations tout le long du littoral du Golfe y compris l'Anticosti, exploit aérien autrement plus sensationnel que l'Aéro-Postal Québec-Montréal...

Notre modeste Mermoz canadien-français

Roméo Vachon fut incontestablement le pionnier de l'aviation postale dans l'est du Canada. C'est ce qu'affirme M. W.-B. Ellis dans son intéressant ouvrage “Canada's Flying Heritage”, publié en 1954, à l'“University of Toronto Press”.

Il fut, avons-nous dit, le Mermoz du circuit aéro-postal de la Côte Nord, en inaugurant en 1927 le transport de la malle canadienne de Québec-La Malbaie-Rimouski-Côte Nord. Pendant onze hivers, il a répété ce périple chaque jour, aller et retour, quelque temps qu'il fit, souvent même au péril de sa vie. Et on sait les rudes conditions atmosphériques dans cette partie du pays.

Mais comment ce jeune Canadien qui, dans son pays natal, la Beauce, ne dut assurément pas vivre dans une atmosphère bien propre à devenir familier avec la machine volante, a-t-il pu acquérir en si peu de temps l'art, ou le métier, si l'on veut, de chevaucher l'air ? ... Une vocation, quoi ! Mais d'où venait cette vocation ? D'où vient le vent ? peut-on demander. Des abîmes qui s'ouvrent dans le mystère du ciel et qui appellent les grands

mouvements de l'atmosphère. Bien sûr, nous disent les météorologistes, il y a des zones privilégiées où les dépressions aiment à creuser leur lit, mais il s'en forme aussi sur les points les plus inattendus du globe pour défier les météorologues. On n'est pas plus maître d'une vocation que du vent . . .

On peut supposer que le désir de piloter une machine volante est venu dans l'esprit d'un jeune homme par la grâce d'un exemple; aussi d'un film, d'une lecture, d'un regard . . . Peut-être, encore, l'a-t-on capté dans un champ en tenant les mancherons de la charrue; en esquissant, au-dessus des sillons, le "geste auguste du semeur" . . . Tout à coup, le "ciel a crevé le toit et s'est jeté sur vous", écrira le grand as français Jules Roy . . .

Vocation d'un aviateur

Mais comment, plus particulièrement, Roméo Vachon est-il devenu un aviateur ? Le hasard ? . . . C'est possible. Très jeune, à Sainte-Marie de Beauce, ce petit "jarret noir" aimait la mécanique. Il s'amusait à défaire et à refaire, clandestinement, certaines pièces d'outillages dans une petite fabrique à Ste-Marie. L'odeur d'huile des mécanismes aura été pour lui aussi grisante que pour le marin celle du goudron et de la toile à voile. C'est aussi parmi les ouvriers de l'usine qu'il apprit la beauté du travail, du labeur bien fait, de la ténacité, de la persévérance dans l'ouvrage . . .

Roméo Vachon pouvait s'appliquer cette phrase de Montaigne: "Toutes les grandes actions que nous accomplissons dans notre âge mûr sont déjà dénouées au temps de la jeunesse".

La guerre de 1914-18 éclata. À l'âge de 18 ans, Roméo Vachon s'engage volontaire. Il fut dirigé vers la marine royale avec le grade d'ingénieur de 4e classe.

Voici qu'un jour, lui et son frère aîné, Irénée, se permettent . . . des vacances, quoi! Une simple petite randonnée dans l'Ouest où ils s'engagèrent comme moissonneurs. En voilà une idée! diront leurs amis. Mais la vocation saisit toutes les occasions pour se manifester ou, si l'on veut, s'implanter dans l'âme d'un jeune homme. En moissonnant, sans doute, Roméo a le malheur de se fracturer un bras. Un malheur? . . . Non: "Un bonheur", dira-t-il plus tard. Hospitalisé à Winnipeg, pour sa convalescence, une après-midi, il voit passer un avion qui alla atterrir près de la ville. Cet avion, qui portait le colonel Lakies, Thomy Thompson et Rhodd, accomplissait la première traversée transcanadienne par la voie des airs. Curieux de tout ce qui regarde les choses de l'aviation, notre convalescent s'empresse d'aller voir la machine volante. Il demande aux aviateurs ce qu'il fallait faire pour être aviateur de carrière, comme eux. "Allez à tel bureau en ville . . .", lui répondit-on, . . . "et présentez-vous, on y fait du recrutement". Sans hésiter, sa convalescence finie, il suit le conseil. À ce bureau indiqué, il signe un engagement et on le dirige vers le Camp Borden, Ontario, où l'on fait de l'entraînement. Et voilà notre aspirant-aviateur en route pour le Camp Borden où il arrive le 12 septembre 1920. Il n'y restera pas bien longtemps. Après quelques semaines d'entraînement, comme ajusteur dans le corps d'aviation, où il obtint le grade de sergent d'envolée, on le voit au Lac-à-la-Tortue, sur le Saint-Maurice.

Nous l'avons dit: "Enfin, vinrent les frères Vachon, et ce fut la naissance de l'aviation commerciale, ou civile, dans l'est du Canada".

Dans un numéro de la revue *The Canadian* de février 1930, Robert Leslie, sous le titre général de "The Flying Vachons", écrit, entre autres choses:

“Voici l’histoire de trois paisibles jeunes Canadiens, nés d’une famille rurale de langue française, dans la florissante vallée de la Beauce. Ils auront fait de la route des airs leur habitat. Dans notre ère de bâtisseurs d’empire, après que nos pionniers eurent abandonné leur attelage de chiens et leurs canots d’écorce pour parcourir la voie des airs, les frères Vachon, Roméo, Pete (Irenée) et Donat nous semblent une trinité des airs remarquablement courageuse. Trois jeunes hommes font résonner le tocsin d’un nouveau nord où le courage n’est plus une affaire de témérité mais une affaire de principe qui compte également avec les risques où des pilotes volent parce qu’il y a, à la fin de leur envolée, la récompense bien méritée, au lieu du “pot-of-gold” qui poussait nos ancêtres à des actes de bravoure”.

Et Robert Leslie continue :

“L’appel vint en février 1928 quand la “Transcontinental Airways” tenta la tâche périlleuse de distribuer la malle aux lointains établissements de la rive nord du Saint-Laurent et aux postes éloignés de l’Anticosti. Durant tout cet hiver, Roméo Vachon joua le rôle de facteur aérien, depuis la base de la malle aérienne au Lac Ste-Agnès, quinze milles plus bas que la limite de la voie ferrée à Murray Bay. C’est là que la gloire et les journalistes le trouvèrent un jour d’avril lorsque l’avion trans-atlantique, le “Bremen”, toucha du nez la rive glacée de Greenly Island, alors que l’on avait expédié Roméo Vachon à travers les brouillards du Golfe ravitailler pour ainsi dire le bataillon affamé de nouvelles des journalistes aux aguets de l’événement le plus sensationnel de l’histoire de l’année”.

“Et tandis que Roméo Vachon volait vers “Greenly Island”, son frère aîné, Irenée — Pete de son petit nom — s’en allait étudier en Europe les méthodes de transport

“aérien, et son autre frère, Donat, connaissait les délices
“de ses premiers vols solitaires à l’aéroport de St-Hubert,
“à Montréal.

“Et il se trouva que le Triumvirat Vachon, en service
“commandé sous la bannière de la Transcontinental, con-
“quérirait avec raison le titre qu’on leur octroya alors des
“Trois Mousquetaires des Nuages”.

Au Lac-à-la-Tortue

C’est un humble lac de la région du St-Maurice aux rives
avantageuses pour l’atterrissage et le décollage des hydra-
vions, avec sur ses bords un village où l’on a construit un
début d’aérodrome pour le compte de la Compagnie d’Ex-
ploitation forestière, la “Laurentide Pulp and Paper Co.”,
dont les usines sont à Grand’Mère, de l’autre côté du
Saint-Maurice. C’est dans cette humble place du comté
de Champlain, répétons-le, que l’Histoire situera le berceau
de l’aviation commerciale dans l’est du Canada. Et ce
sera grâce à un officier de la compagnie, Elwood Wilson,
homme bouillant d’énergie et d’idées pratiques, qui eut
celle de faire servir deux hydravions militaires américains
achetés par le gouvernement fédéral et prêtés à la Cie
Laurentide pour la surveillance contre le feu de ses im-
menses forêts et pour la photographie aérienne. Et ce
sont ces deux hydravions qui furent, peut-on dire, le noyau
de l’aviation commerciale au Canada.

Mais qui pilotera ces deux hydravions au-dessus des
vastes forêts de la “Laurentide Pulp and Paper Co.” ?
Quand, au cours de 1920, il avait quitté le Camp Borden,
Roméo Vachon était le seul du groupe des aspirants avia-
teurs à parler les deux langues du pays. Aussi avait-il
été hautement recommandé à la Cie “Laurentide Pulp
and Paper Co.” qui le nommera peu après son retour au
Lac-à-la-Tortue dans l’équipe aérienne pour la surveil-

lance des forêts. Mais il y avait encore des difficultés à vaincre. Roméo Vachon ne possédait pas encore son brevet de pilote. On lui fit savoir, pour certaines raisons, qu'il lui serait peut-être difficile de pouvoir obtenir ce brevet aux examens qui devaient être tenus plus tard. Au Lac-à-la-Tortue, il avait accompagné les deux premiers pilotes anglais au-dessus des forêts et des lacs des Piles, Mondor, Mialagane et autres. C'est ainsi qu'il se familiarisait avec le "manche-à-balai". Mais, encore une fois, il n'avait pas encore son brevet; d'incontrôlables obstacles l'avaient empêché d'obtenir ce dernier. Que faire ?

Un beau geste de Roméo Vachon

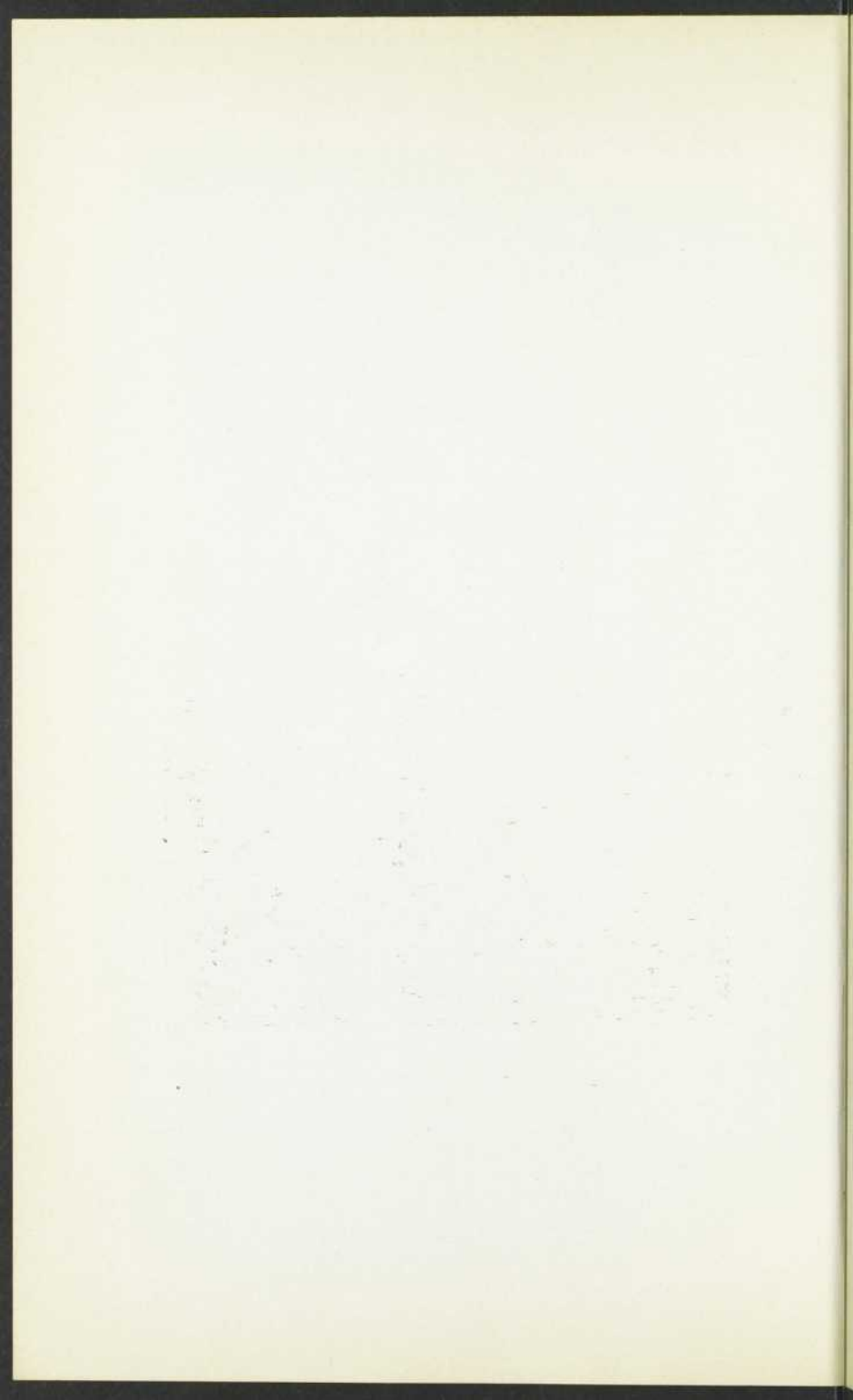
Ruser, quoi! . . . Sous prétexte d'un congé, il partit pour les États-Unis où, pendant six semaines, il suivit des cours d'aviation commerciale à la "General Motors Co.". Peu après son retour au Lac-à-la-Tortue, l'inspecteur Bradner, envoyé d'Ottawa pour présider aux examens des aspirants-pilotes commerciaux, convoqua les candidats, et Roméo Vachon passa haut la main ces examens. Il fut même le seul à obtenir le brevet de pilote commercial . . .

Et notre jeune aviateur fit alors un geste qui lui a fait honneur, comme à tous ses compatriotes. Comme il avait été le seul candidat de langue française, il demanda qu'on lui fit imprimer son certificat dans sa langue: en français. Il obtint ce privilège sans difficultés. Roméo Vachon possédait donc le premier et le seul brevet français de l'aviation commerciale au Canada.

Et à ce sujet, il nous révélait un jour le plaisir qu'il avait eu de faire savoir, qu'à l'honneur du Canada français, notre pays a été le premier à codifier les lois de la navigation aérienne en langue française, s'étant basé sur le traité de



Roméo Vachon et Madame Vachon à Londres en 1950.



Versailles. Le français, dans ce cas, était servi tout cuit aux codificateurs canadiens qui publièrent une petite brochure intitulée: "Règlements régissant la navigation aérienne" datée de 1920. Mais ce fut la seule année que ces règlements furent publiés uniquement en français. Aussi notre compatriote aviateur, si fier de sa race, comme on l'a constaté, conservait-il comme la prunelle de ses yeux l'exemplaire qu'il possédait de ces règlements et le certificat rédigé en français qu'il avait si courageusement réclamé.

Comme on peut le constater, les débuts de la trop courte carrière de ce jeune et distingué compatriote sont très étroitement liés aux débuts de l'aviation civile au Canada. Aussi, quand on écrira l'Histoire de l'aviation en Amérique Septentrionale, le nom de notre jeune Beauce-ron, Roméo Vachon, brillera à la cimaise du tableau d'honneur de nos "Chevaliers de l'Air" canadiens . . .

Première compagnie aérienne québécoise

La première compagnie d'aviation commerciale dans l'est du Canada naîtra, avons-nous dit, de cet embryon aérien du Lac-à-la-Tortue, dont nous venons de parler: deux hydravions militaires américains. Ce sera la "Laurentide Air Services Ltd.". On a remarqué que le Canada fut le premier pays en Amérique à passer brusquement de l'aviation militaire à l'aviation commerciale. Notre pays même dépassa les États-Unis car, chez nos voisins, l'aviation continuait d'être exclusivement militaire contrairement à la France où, quatre ans après la première guerre, l'aviation commerciale naissait quand Lucien Bossentrot fit le premier voyage Paris-Londres et retour avec quinze passagers, le 8 février 1919. Ce Bossentrot, rappelons-le en passant, fut le premier pilote de ligne du monde.

Mais revenons au Canada, plus particulièrement dans l'est, mieux encore dans la province de Québec. On l'a

vu, c'est grâce à Elwood Wilson et à Roméo Vachon qu'à partir de l'été de 1921, quand Stewart Graham, inspecteur de l'aéroport de St-Hubert, amena au Lac-à-la-Tortue deux avions que possédait le gouvernement fédéral, que l'est du Canada fut doté d'un embryon d'aviation commerciale. Jusqu'en 1924, ces deux hydravions de la Cie "Laurentide Pulp and Paper Co.", en patrouille au-dessus des immenses forêts de cette compagnie, se posèrent au petit bonheur, quand il le fallait, sur le premier lac aperçu de là-haut. À terre, on était dans l'enfance des pistes.

En deux années, cette première compagnie aérienne commerciale, formée en 1923, devint, sans exagération, la plus grande compagnie d'aviation commerciale en Amérique du Nord. Une année, elle reçut seize wagons d'anciens avions militaires américains dont plusieurs, dès leur arrivée, purent être mis en service. Cette première compagnie, en premier lieu, s'engagea à faire le service de patrouille et la photographie aérienne des forêts de la "Laurentide", de l'"Ontario Paper Co.", de la "Saint-Maurice Co.", de "Price Bros.". Elle passa de plus un contrat de surveillance avec le gouvernement d'Ontario. Mais, de ce côté, il faut croire que la province voisine n'aimait pas tellement à se faire servir par Québec. Aussi, dès 1924, le Ministre des Terres et Forêts d'Ontario acheta tout simplement la "Laurentide Air Services" et forma la "Northern Air Services", mais gardait comme pilote (en chef) Roméo Vachon qui, pendant quatre ans, eut à surveiller les forêts ontariennes, comme il avait fait de celles des compagnies forestières québécoises. Il eut tout particulièrement à surveiller le Parc Quéchico à l'ouest de Fort William et le Lac-des-Bois, la plus vaste réserve de pin blanc du Canada.

Roméo Vachon cependant ne pouvait se résigner à passer sa vie garde-feu, même du haut des airs. Il fit un rêve . . . et il pensa qu'il pouvait s'appliquer une phrase fameuse

de Clouswitz: "se fixer un grand dessein et le poursuivre avec une énergie persévérante, telle est la cause déterminante du succès".

L'Histoire dira que des Canadiens français furent, dans l'est du Canada, les pionniers du service aéro-postal et grâce à ce service aérien dans cette partie lointaine et difficile de la province de Québec: le Labrador canadien, ou la Côte Nord. Et le premier de ces aviateurs de notre race dans ce service difficile et hasardeux fut Roméo Vachon. Dès 1921, lui et son frère Irenée songèrent à faire des démarches auprès du gouvernement fédéral en vue d'obtenir un contrat de transport de la malle et les fonds nécessaires pour maintenir un service régulier. C'était le rêve de Roméo Vachon. Mais sur les entrefaites, le gouvernement changea et l'entreprise, seulement en herbe, ou en rêve, en resta là, pour le moment. Pour un tel service, il fallait de toute nécessité compter sur les ministres dispensateurs des contrats postaux et du transport des marchandises et des passagers. Le projet de Roméo Vachon était partie remise à une date qui ne sera heureusement pas éloignée.

En attendant, notre Beuceron ne perdait pas son temps. On a vu qu'il complétait son entraînement au Lac-à-la-Tortue en participant à la surveillance contre le feu des forêts de la Cie Laurentide. Pendant les années 1922 et 1923, il survola, toujours pour le compte de l'"Ontario Paper Co.", la Côte Nord, patrouillant les vastes forêts de cette compagnie, de Baie Comeau, se rendant jusqu'à Pointe Amour, que les gens de l'endroit appellent "Pointe-de-la-Mort". Il se familiarisait ainsi avec le pays que, selon Jacques Cartier, "Dieu donna en héritage à Caïn".

La "Laurentide Air Services Co."

La Cie "Laurentide Pulp and Paper Co." faisait de bonnes affaires avec ce service de patrouille. Tout allait

bien quand, en 1921, elle abandonna sous prétexte qu'il lui coûtait \$12,000 par année. C'est-à-dire qu'elle passait la main à d'autres, en matière d'aviation commerciale, postale et de surveillance aérienne, comme l'on voudra. Elle livrait, pour un plat de lentilles, l'idée de génie d'Elwood Wilson. Mais les deux frères Vachon ne perdirent rien dans l'aventure puisqu'ils furent les deux principaux promoteurs d'une compagnie aérienne qui s'appellera la "Laurentide Air Services", formée des deux frères et des aviateurs Maxwell et McLery et qui acheta le matériel de la Cie "Laurentide Pulp and Paper Co."

La "Laurentide Air Services" ne s'est pas bornée à la surveillance et à la photographie des forêts qu'elle aura préservées de bien désastreux incendies. Elle aura été pour beaucoup dans les développements de l'industrie minière de la province de Québec. À ce service de surveillance, nous l'avons déjà rappelé, elle a ajouté celui de la photographie aérienne, ce qui permit aux compagnies d'exploitation forestière de procéder plus facilement à leurs inventaires forestiers.

Le service aérien des Mines

Bientôt, à ses activités s'ajouta le ravitaillement des nombreux camps miniers de Québec et de l'Ontario. Au cours de l'année 1924, en particulier, on a mis à l'essai, sur un pied d'affaires, pour la première fois au Canada, le transport aérien des personnes, des marchandises, des outillages, des provisions de certains centres commerciaux dans les différents camps miniers. La "Laurentide Air Services Ltd.", pour cette expérience commerciale, aura à voir au ravitaillement de la région de Rouyn, en Abitibi. Elle établit dans le canton de Rouyn un service régulier avec bases à Angliers et Haileybury. Inutile de dire que ses avions firent aussi quelques voyages spéciaux en d'autres endroits plus éloignés lorsque l'occasion s'en présen-

taut. Le transport rapide facilita singulièrement l'examen des propriétés minières que les aviateurs ravitaillaient en provisions fraîches et en assurant un service postal rapide pour les prospecteurs anxieux de recevoir des nouvelles de leurs affaires et de leurs familles; en transportant des fournitures, des pièces de rechange pour machines et autres articles.

À ce sujet, on lit dans le *Canadian Mining Journal* du 13 février 1925:

“La “Laurentide Air Services Limited” inaugura son “service régulier le 23 mai 1924, et le continua sans interruption jusqu’à la fin de l’automne. Elle employa “deux types de machines; elle avait trois avions du type “double contrôle, mus par moteur Liberty, de 360 chevaux “et logeant cinq passagers. Avec un poids utile de 1100 “livres ils pouvaient faire des envolées de 4½ heures de “durée, traversant l’espace à une vitesse de 60 à 70 milles “à l’heure. La compagnie possédait comme machine du “second type un hydravion moderne muni d’un moteur “Napier-Lion de 450 chevaux. Beaucoup plus puissant “que les précédents, il pouvait prendre à son bord 1600 “livres et faire des courses de cinq heures à raison de 100 “milles à l’heure”.

Et encore:

“Au cours de la saison 1924, les hydro-avions de la “Laurentide Air Services Ltd.” firent 861 envolées, représentant 104 heures de navigation; ils transportèrent “425 passagers, 8,599 livres de bagages, 55,385 livres de “fournitures et 980 livres de matières postales. On n’en “registra aucun accident de personne ni aucune perte de “fret”.

Ajoutons que pour le transport des passagers et des marchandises, la compagnie avait établi le tarif ci-dessous:

“Prix d’un passager d’Angliers à Rouyn, \$40.00; aller et “retour, \$75.00; allouées 25 livres de bagages par personne;

“bagage supplémentaire, 20 cents par livre. Colis de moins de 100 livres, 20 cents par livre avec minimum de \$2.50. Envoi de 100 à 500 livres, 17 cents par livre; de 500 à 2000 livres, 15 cents par livre; de plus d’une tonne, 10 cents par livre”.

On était alors à l’époque du “Dollar a Minute”.

À la suite de la “Laurentide Air Services” vint, en 1925, la “Northern Air Services” qui continua le même travail du côté des camps miniers.

Inutile de dire que cet excellent résultat général de la “Laurentide Air Services”, de la “Northern Air Services” et d’autres compagnies aériennes qui entrèrent dans le mouvement, a été le fruit du travail, du dévouement et de l’esprit d’initiative de nos aviateurs canadiens et en particulier de Roméo Vachon au volant des machines de la “Laurentide”. Car Roméo Vachon qui rayonna, peut-on dire, dans toutes les parties de l’Ontario et de Québec, avant de gagner particulièrement la Côte Nord, a volé dans les districts miniers des deux provinces. Plus tard, quand il quittera le “manche-à-balai” pour un service de commande à Ottawa, c’est lui qui dirigera les différents services aériens à travers les provinces canadiennes tout en complétant son aéro-postal de la Côte Nord.

Rappelons brièvement ce que fut l’activité aérienne dans notre province en particulier pour les développements dans les régions minières.

Nous devons, à ce sujet, à M. O.-A. Dufresne, surintendant des Mines de la province de Québec, les notes suivantes :

En 1938, la “Quebec Airways Co.” dont le gérant antérieur était Roméo Vachon, en même temps qu’il était surintendant de la “Canadian Airways Co.”, servait en particulier une ligne Montréal-Val d’Or-Rouyn, avec un permis d’Ottawa; en fin de 1954 et au début de 1955,

“Boreal Airways Services” avait un permis pour un service de passagers et de fret entre Bagotville, St-Joseph d’Alma, Roberval, Saint-Méthot et Chibougamau. On peut rappeler encore un service aérien à Mont Laurier avec base au Lac Caché; un service à Senneterre en 1947; une base d’hydravions au Lac Bachelor, en 1949; un bail pour terrain d’atterrissage au bord du Lac Bachelor, en 1950; une base d’hydravions au Lac des Rapides en 1944; un aéroport à Knob Lake et au Lac Squaw pour le service de la “Hollinger North Shore Exploration”, 1949; enfin, un terrain d’atterrissage pour la “Trans-Gaspesian Aérien Ltd.” en 1954.

Rappelons également qu’en 1948, en particulier, on comptait dans l’Association des Transports aériens limitée les compagnies aériennes suivantes: “Mont Laurier Aviation Co. Ltd.”, “Gold Belt Air Services”, “Gagnon Air Services Ltd.”, “Les Alies du Nord Ltd.”, “Ancienne Lorette Airways Ltd.”, “Bernard et Frères”, “Cap Airways”, “International Electric Ltd.”, “Maritime Central”, etc.

Alors, des hommes d’affaires expérimentés et perspicaces, spécialisés dans les affaires des mines, entretenaient de vastes espoirs sur la région de Chibougamau appelée, comme l’on sait, à devenir l’un des plus importants centres miniers du Canada. Aussi ne mit-on pas de temps à mettre l’aviation à contribution pour développer le plus rapidement possible cette région aurifère si remplie de belles promesses. Et il est certain que si l’aviation n’avait pas été mise au service des pionniers de ce territoire minier, ce dernier serait, comme il était au début de ce siècle, un simple nom sur la carte géographique de la province de Québec. Là aussi, les deux frères Vachon, Roméo et Irénée, avaient puissamment, grâce à leur courage, leur foi et la recherche de l’aventure, contribué au succès qu’on peut espérer aujourd’hui des richesses de ces contrées nordiques.

C'est donc dire que, depuis ses débuts en 1924, l'aviation civile dans l'est du Canada et particulièrement dans la province de Québec, a marché, c'est le cas de le dire, à pas de géant . . . dans l'air. Et ces compagnies travaillant sous l'empire de la Commission du Transport, section aérienne, dont notre héros, Roméo Vachon, était l'un des trois membres, pendant qu'il était en même temps surintendant de la "Canadian Airways" et gérant de la "Quebec Airways", c'est dire que notre compatriote a bien mérité le Trophée McKee qu'on lui a accordé pour l'année 1937.

La "Transcontinental Airways Co."

Mais revenons au rêve caressé, voilà déjà trop longtemps, par Roméo Vachon, l'organisation d'un service aéro-postal sur le littoral du golfe St-Laurent. On sait que les caprices de la politique avaient fait surseoir l'entreprise des deux frères. Pour Roméo, elle devait se réaliser sous une autre forme.

On a vu qu'en 1924, la "Laurentide Air Services" avait vendu la majeure partie de son matériel au gouvernement de l'Ontario et que Roméo Vachon continuait, nonobstant la transaction entre les deux gouvernements, la surveillance des forêts ontariennes. Trois ans plus tard, en 1927, apparut sur la carte aérienne une compagnie privée, la "Canadian Transcontinental Airways" avec un M. Louis Couture, de Québec, comme président et le Dr Louis Cuisinier, aviateur français, en qualité de gérant. Cette compagnie se proposait d'établir un service postal aérien et elle obtint à cette fin du gouvernement central un contrat postal pour quatre années. Le pilote Sutton inaugura ce service en volant dans des conditions fort difficiles, de La Malbaie — Charlevoix — aux Sept Îles — Côte Nord —. La Transcontinental savait que Roméo Vachon, plus que tout autre, connaissait la Côte Nord et ses



Roméo Vachon et son fils cadet, Jean, étudiant en philosophie à l'Université d'Ottawa.



nombreux postes. Aussi, l'engagea-t-elle avec Duke Shiller pour assumer son service aéro-postal. Celui-ci devait se faire, chaque année, du 15 décembre au 15 avril. Sur les trente-deux voyages au programme, les aviateurs Vachon et Shiller en firent vingt-neuf. On estima ce fait, et avec raison, comme un merveilleux résultat. C'est que Roméo Vachon y avait mis la main. Quand Sutton inaugura le service, son hydravion était muni de pontons que Vachon remplaça par des skis, ce qui rendait les atterrissages et les décollages plus sûrs. De là de meilleurs résultats que ceux du début . . . Rappelons à ce sujet que c'est Roméo Vachon qui installa la radio sur les avions de la compagnie.

L'aventure du Bremen

C'est dans ces circonstances que survint, en avril 1928, l'aventure du "Bremen", à l'Île Verte — Greenly Island — dont on se rappelle les diverses péripéties qui eurent un retentissement mondial. C'est l'aviateur Roméo Vachon qui fut chargé, en tout premier lieu, d'aller dépanner le gros bi-moteur allemand enfoncé dans la glace d'un petit lac de l'île où il s'était jeté dans la nuit du 13 au 14 avril, et le sauvetage de la machine allemande a donné lieu à nombre d'incidents qui mirent en vedette notre as canadien-français mais qui, d'un autre côté, firent voir d'assez petite taille certains gros personnages mêlés à l'aventure. Interrogé un jour à ce sujet, Roméo Vachon s'est contenté de répondre: "Plus tard, sera-t-il possible de révéler les faits" et il ajouta: ". . . même dix ans plus tard, j'ai bien des raisons de m'en souvenir . . ." Aura-t-il emporté son secret dans la tombe? Ce que l'on a appris, c'est que ce n'est pas Roméo Vachon, une fois la machine allemande dépannée, qui la ramena à . . . la civilisation ainsi que les aviateurs Huenfeld, Koehl et Fitzmaurice, au Lac Ste-Agnès — près de la Malbaie —

siège de la Transcontinental où, depuis plus d'une semaine, attendaient plus d'une centaine de journalistes et de photographes venus de tous les points des États-Unis et du Canada. "De braves Canadiens", a écrit à ce sujet Alfred Ayotte, dans le *Devoir* de Montréal, "ont eu la présence "d'esprit de se faire de la belle galette avec les exploiters "de la sensation. Qui les en blâmera? . . . Quand tout "fut fini, il y eut large distribution de pourboires . . ." Et c'est ainsi qu'une toute petite île de la province de Québec aura fourni un passionnant chapitre de l'histoire de l'aviation américaine.

Un Carrousel trans-canadien

La "Transcontinental Airways" n'exista que trois ans. En 1930, elle fut absorbée par la "Canadian Airways" dans laquelle servit en tout premier lieu Roméo Vachon qui continua le même service que dans la Transcontinental. Mais il arriva, à la suite de certaines circonstances, que des collègues mal avisés et assez peu scrupuleux, qui n'avaient pas prisé ce Canadien trop franc parfois, se permirent certains rapports, oubliant le classique "fair play anglais", contre notre compatriote qui fut temporairement remercié de ses services par la C. A. Mais ce ne fut pas pour longtemps et une aventure qui survint peu après le servit, comme on va le voir, fort gentiment.

En 1931, Roméo Vachon fut le premier et le seul aviateur canadien-français à prendre part au grand carrousel aérien transcanadien qui avait été organisé pour cette année-là. On lui donna à piloter pendant 150 heures le plus gros amphibie anglais de l'époque, en Amérique, un "Saro Cloud". On lui avait dit, en plaisantant, qu'il n'y avait que lui, pilote et mécanicien, à conduire un tel bateau. Mais notre peut-être trop grave et trop franc compatriote, quand il s'agissait d'aviation, ne plaisantait pas...

Il mena donc le mastodonte anglais de telle façon que, sans s'en douter, il faisait une expérience qui allait, comme on le verra, singulièrement servir sa carrière; et elle lui épargna la vie . . .

Sans doute, en cette circonstance, Roméo Vachon pensa-t-il à son valeureux émule français, Jean Mermoz qui, un jour, ayant été engagé par un cinéaste à précipiter du haut des airs dans l'eau de l'Oise une actrice, Suzanne Grandais, pour une scène du film "La Fille de l'Air" et ayant à piloter un vieux "Sop" de guerre qui tenait à peine, réussit quand même son exploit bien que le "Bazou" fut entièrement démoli, mais ce fut tout pendant quelque temps pour le pauvre Mermoz qui dut chercher ailleurs du "boulot" pour tromper sa faim. . . .⁽¹⁾ Roméo Vachon fut plus chanceux dans son aventure à lui . . . comme on le verra plus loin.

Quelque temps après le carrousel, Roméo Vachon se trouvait pour le moment à l'ancre quand M. Saunders Roe, représentant de la fabrique anglaise qui avait construit le "Saro Cloud", vint à Montréal où, ayant fait venir notre aviateur, lui demanda ce qu'il pensait de la machine qu'il avait pilotée lors du carrousel. Franc comme toujours, Vachon lui répondit que ce navire aérien ne faisait pas honneur à ceux qui l'avaient construit.

"Seriez-vous prêt, M. Vachon", lui demanda Roe, "à venir répéter ce propos devant les administrateurs de la "compagnie à Londres ?" — "Je suis prêt", répondit notre compatriote, — "Alors, vous prendrez le premier bateau . . ."

(1) Il y a vingt-cinq ans, cette année — 1955 — Jean Mermoz assurait la première livraison postale entre l'ancien et le nouveau continent, donnant ainsi à la France un prestigieux record. Sa victoire était le fruit d'une longue préparation et aussi de son audace raisonnée. Les lignes traversant maintenant l'océan, grâce à cet exploit, on pouvait méditer sur l'exemple que Mermoz a offert aux jeunes générations, comme celui que notre Roméo Vachon a présenté à notre jeunesse canadienne. (L'auteur).

Roméo Vachon en Angleterre

Arrivé en Angleterre, a raconté Vachon, pas plus de Roe que sur la main, du moins à Londres. Une semaine passe et il attend. Il commençait à s'inquiéter quand, un matin, on le convoqua devant le Sanhédrin de la compagnie qui présentait, du moins pour la circonstance, un aspect des plus imposants. Après quelques instants de conversation entre les administrateurs et notre aviateur, celui-ci jugea qu'il était temps de leur faire connaître les pièces à conviction qui motivaient son pessimisme sur la construction et la valeur de leur "Amphibi". Tranquillement... pas vite, aurait dit notre Séraphin, il étala sous les yeux étonnés et aussi scandalisés des messieurs du Sanhédrin, des morceaux d'ailes du mastodonte qu'on lui avait donné à piloter au Canada et que, avant de partir, il avait découpés à la scie. C'était du bois de qualité totalement inférieure.

Et notre as de continuer: "Au lieu de me mettre à la porte de leur bureau, ils m'ont prodigué à foison des félicitations et des compliments. Il apprit peu après que si ce ne fut pas lui qui fut flanqué à la porte, ce furent une couple de leurs ingénieurs, et que les administrateurs procédaient à une enquête sévère dans leur fabrique. À lui, les administrateurs remettaient 1000 livres sterling et un billet de première classe à bord de l'"Empress of Britain" pour retourner au Canada. Mais ce n'est pas tout...

Peu après le retour de notre aviateur à Montréal, le sous-secrétaire de l'air à Londres, un parent de Lord Balfour, vint dans la Métropole canadienne. Il fit venir Roméo Vachon, qu'il avait rencontré à Londres, et le pria de le... piloter... mais à terre, dans les milieux intéressés à l'aviation. Avec son air le plus candide, Vachon raconte: "Me voyez-vous, moi, congédié de la "Canadian Airways", me voyez-vous présenter le sous-secrétaire de l'air à Londres aux messieurs de la Canadian Airways" ?

La Canadian Airways Services ⁽¹⁾

Inutile de dire que peu de temps après, notre compatriote était prié de réintégrer "sa" "Canadian Airways", dont il allait devenir bientôt le surintendant. Il y rentrait, on le comprend, en triomphateur. Il y fut d'abord "operating manager". Le président lui donnait carte blanche pendant plusieurs semaines, pour une réorganisation générale du service aérien de cette compagnie. Ayant été, comme on l'a vu, victime d'un manque de "fair play" de la part de quelques camarades, l'occasion lui était bonne pour exercer une certaine vengeance, ou revanche, très légitime. Il ne voulut pas abuser. Il estima cependant qu'il avait le droit de formuler quelques bénignes sanctions envers ceux qui avaient tenté de lui causer du tort. Ce fut, pour lui, tout simplement une question de justice et de . . . patriotisme, ajouterions-nous. Juste et droit, il le fut pour ceux-là, comme il le sera, dans la suite, envers tous ceux qu'il aura sous sa direction, quelle que fut leur nationalité.

À partir de là, notre aviateur, c'est le cas de le dire, ne fit que monter . . . dans l'estime des administrateurs de la "Canadian Airways" dont il était, peu d'années après, le surintendant en même temps que gérant d'une filiale, la "Quebec Airways", pour devenir ce qu'il était à sa mort: un des trois membres de la section aérienne de la Commission du Transport.

(1) En 1931 la "Canadian Airways" remplaça, en particulier pour la photographie aérienne du domaine forestier, la Compagnie Franco-Canadienne fondée en 1927 sous feu l'hon. Honoré Mercier, Ministre des Terres et Forêts, qui avait envoyé en France l'arpenteur en chef de la province dans le but d'étudier le projet de la fondation d'une compagnie aérienne canadienne. À Surennes, le délégué eut, à cet effet, des pourparlers avec les administrateurs d'une cie d'aviation. Sur-le-champ, la Cie canadienne fut formée qui eut pour président M. Brocart et pour gérant M. Baleygnier, M. Maurice Quedruc, délégué français, et M. Geo. Davit. Le travail de la photographie aérienne commença en 1927 et dura jusqu'en 1931 alors qu'il fut repris par la "Canadian Airways" et Roméo Vachon comme pilote. Il y eut concurrence avec la "Royal Air Force" d'Ottawa qui fit de la cartographie à raison de \$1,000 par mille de forêt quand la "Canadian Airways" n'obtenait que \$500. Cette dernière avait pourtant à son service, outre Roméo Vachon, comme l'un des premiers pilotes, le meilleur cartographe aérien canadien-français dans la personne de Paul Laframboise, ingénieur forestier, qui s'était spécialisé dans ce travail fort difficile. (Note de l'auteur).

Un rêve enfin réalisé

C'est alors qu'il cumulait sa double fonction de surintendant et de gérant de la "Canadian Airways" et de la "Quebec Airways" que notre valeureux compatriote put réaliser, enfin, le rêve qu'il fit en 1921 avec son frère Irénée: un service aéro-postal sur le littoral labradorien. En 1931, il prit charge de l'organisation de ce service de vingt-sept stations, de Rimouski, port d'attache, à Harrington, Côte Nord, soit un circuit de 503 milles à parcourir. Roméo Vachon savait sa Côte Nord et ceux qu'il servait connaissaient le sens inné d'orientation qu'il possédait, sur la route aérienne, tout comme le possède l'oiseau migrateur dans l'espace infini qu'il parcourt. Aussi, en onze années, aucun accident; peut-être une panne peu grave de temps en temps. Roméo Vachon était aussi prudent qu'intrépide. On peut dire qu'il fut pour la Côte Nord ce que son célèbre confrère français Mermoz fut pour l'Amérique du Sud, plus en petit, nous le concédons, mais avec la même maîtrise. Roméo Vachon était de cette classe d'hommes qui, comme les Mermoz, les Guillaumet, les Saint Exupéry, dès leur jeunesse, décident de consacrer leur vie au service de leur race, de la bien servir et qui, quelles que fussent les aventures contradictoires et souvent bien désagréables, pour ne pas dire plus, de la vie, restent jusqu'à la mort fidèles à l'idéal de leur jeunesse. De tels hommes sont aussi admirables qu'ils sont rares.

Voici donc notre jeune compatriote à la tête de deux compagnies aériennes, surintendant régional de l'une, gérant de l'autre. Nous sommes en 1938. Le travail de l'organisation du circuit aéro-postal marche rondement. Tout va bien. Des terrains d'aviation bien aménagés surgissent tout le long du littoral.

Dans la province de Québec, le Labrador canadien est le terrain élu pour l'aviation. Aussi, est-ce là qu'en 1921,

Irenée et Roméo Vachon ont songé, comme nous l'avons rappelé, à organiser un service postal et commercial aérien. La position qu'occupait maintenant Roméo à la "Canadian Airways" et à la filiale de cette société aida singulièrement, on le conçoit, à la réalisation du rêve des deux frères. Des aéroports furent construits à Baie Comeau, à Baie Sheffer, à Baie Trinité, à Clarke City, à Rivière-au-Tonnerre, à Havre St-Pierre, à Natashquan, à Godbout, à Matane, à Rimouski et en d'autres endroits. En certains de ces derniers, on parachutait les colis de la malle. Au total, vingt-sept stations devaient être desservies par les avions.

Ce premier service aéro-postal au Canada était régulièrement organisé et le prouvent des documents que nous avons sous les yeux: dépliants-horaires de la "Quebec Airways" — service d'hiver 1938-39 — Côte Nord et Golfe Saint-Laurent — "Passagers, Express, Fret et voyages spéciaux" — comprenant la liste des postes desservis — trente-quatre stations — avec les tarifs pour passagers et fret. La Compagnie avait en service quatre avions bi-moteurs: Dragon, Rapides et un Fairchild 71C. Ils étaient munis d'appareils radio-téléphoniques. Sept postes de Radio-Téléphonie avaient été établis aux endroits suivants: Rimouski, Baie Comeau, Matane, Godbout, Shelter Bay, Sept Îles et Havre St-Pierre.

Roméo Vachon sur la Côte Nord

On sait que la poste de Sa Majesté n'a pas toujours circulé comme par enchantement, en hiver surtout, sur la Côte Nord du St-Laurent, en particulier à partir de Pointe-des-Monts, en remontant vers l'est. La malle était d'abord transportée de Québec à La Malbaie, par chemin de fer; de là, on la rendait à Betsiamites en voiture hippomobile. De Betsiamites à la Pointe-des-Monts, elle était transportée en canot. Enfin, à partir de la

Pointe-des-Monts jusqu'à Blanc Sablon, elle était distribuée par des postillons spécialement équipés à cette fin et dont plusieurs sont devenus légendaires, comme le père Jos. Hébert qui a mené son cométique à malle pendant tout près de cinquante ans. Ces postillons devaient parfois parcourir au-delà de cent milles, le cométique chargé de matières postales d'un tel poids qu'il fallait recourir à huit et dix chiens. Pas de pistes! . . . Il fallait lancer l'attelage à l'aventure par monts et par vaux, traverser des ravins, escalader d'énormes rochers, franchir des baies sur la glace, aux époques du dégel. C'était généralement le chien de tête qui devait adopter le chemin que son instinct croyait le plus sûr . . .

On conçoit facilement la joie des pauvres gens des postes de la Côte Nord quand apparut le premier hydravion distributeur de la malle de Sa Majesté et quel magnifique héros fut pour eux le pilote de cet avion! C'était, le premier, Roméo Vachon, puis de temps à autre, Duke Shiller.

Le premier hiver de ce service, les avions ont transporté, à part le courrier, 800 passagers, l'hiver suivant, 4,130. Pas un seul accident! En 1937, la "Canadian Airways" a transporté 30,000 passagers et 12,000,000 livres de marchandises dont 1,400,000 livres de matières postales. Cette année-là, toutes les compagnies d'aviation canadienne ont transporté 27 millions de livres de fret, presque la moitié par la seule "Canadian Airways". Or, l'aviation de l'est du Canada ne reçoit pas un sou de subside du gouvernement central et pourtant la "Canadian Airways" seule, a transporté dans le même temps, en poids, plus que toutes les compagnies aériennes, américaines et canadiennes réunies, plus même que les compagnies anglaises en territoire britannique, passagers compris.

Et pendant plus de onze années, dans les avions de la "Canadian Airways", les mains crispées au volant de la



Roméo Vachon en Australie. À gauche, Roméo Vachon; au centre, le lord-maire de Sydney, Australie; à droite, le directeur des Services aériens au Canada, M. A. T. N. Cowley.



machine, toujours Roméo Vachon, flanqué de son mécanicien, Jos. Fecteau, ou Roméo Bélanger, ou encore Geo. Ouellette.

Jos. Fecteau! . . . Qu'on nous permette ici une toute petite digression pour évoquer le souvenir de la fin pénible de ce jeune aviateur, mécanicien et compagnon fidèle de Roméo Vachon au-dessus de la Côte Nord. Le 29 janvier 1940, un trappeur du nom de James McNeil, du Labrador terre-neuvien, découvrait non loin de Hopedale — Labrador — dans une cabane de bois rond, les cadavres de trois hommes. Des inscriptions sur les murs de la cahutte indiquaient que durant plusieurs semaines, les malheureux n'avaient vécu que d'eau, de quelques menus gibiers et qu'ils habitaient la cabane depuis le mois d'octobre précédent. On en conclut, à l'aide des notes trouvées sur eux, qu'ils avaient attendu le trappeur McNeil qui s'arrêtait là chaque automne, et qu'ils avaient attendu en vain cet automne-là — 1939 — d'octobre à la fin de janvier. Les dépouilles de ces malheureux, gelés en pierre, furent identifiées comme étant celles de Jos. Fecteau, aviateur, de Ste-Marie de Beauce, J.-C. Côté, ingénieur, de Québec et G.-H. Davidson, homme d'affaires, de Montréal. Ils étaient partis de Moisie, Jos. Fecteau au volant de l'avion, pour un voyage de reconnaissance des limites à bois du Labrador, le 13 septembre 1939. Durant six mois, on n'eut plus nouvelles d'eux. Dans la cabane, on lisait, entre autres choses: "À partir du 6 novembre jusqu'au 3 décembre, seulement de l'eau . . . Dans la hutte, pas une once de nourriture . . ."

Telle fut la fin du malheureux compagnon de Roméo Vachon qui pleura amèrement cette triste fin.

Lors de la randonnée aérienne que nous avons rappelée au début de cet opuscule, Fecteau était co-pilote sur l'hydravion dont nous étions passager. En le quittant sur le quai de Bagotville, je le félicitai pour la bonne tenue de

la machine et, comme je me réjouissais de n'avoir eu aucun accident durant le voyage, il me dit: "Voilà dix-sept ans que je sers dans l'aviation et je n'ai jamais eu le moindre accident..." Je ne revis jamais le pauvre Fecteau.

Ah! ce ne furent pas toujours des randonnées de plaisance, des "joy rides", pourrions-nous dire! Les voici tous deux, Roméo Vachon et lui, un jour d'hiver, partant de La Malbaie, en route pour les Sept Îles, sur un appareil de la Cie Aérienne Transcontinental, affecté au transport du courrier. La brume est à couper au couteau; une vraie soupe aux pois, aussi faut-il au pilote s'élever à une très haute altitude. On enregistre en certains endroits de la Côte 20° au-dessus de zéro. Les sacs de malle sont jetés, au-dessus de plusieurs postes, au moyen de parachute. L'altitude où ils s'élèvent est parfois de 9,000 pieds. À Franklin, l'aviateur doit quitter l'intérieur des terres et prendre la direction du fleuve. À Sept Îles, il réussit à atterrir — si l'on peut dire — sur une banquise au milieu de la baie. Parti ce jour-là de La Malbaie, à 8.40 hres du matin, l'avion, malgré toutes ces difficultés, était de retour à sa base à 3.30 hres de l'après-midi. Il avait parcouru, dans ces conditions difficiles, 550 milles. Et il fallait recommencer le lendemain et les jours suivants, tout l'hiver, du 15 décembre au 15 avril.

De pénibles périples aériens

À la vérité, il n'y a pas eu, dans la carrière d'aviateur de Roméo Vachon, de ces exploits spectaculaires qui captivent l'attention du monde, mais il est certain que les cinquante à soixante périples, apparemment sans histoire, au-dessus du littoral, n'ont pas tous dégagé le charme de l'aimable promenade dont notre as canadien-français — en passant notre cousin — nous fournissait l'occasion de faire, cette belle après-midi de juillet 1938, de Bagotville, Baie des Hahas, à Betsiamites, Côte Nord.

Pas de randonnées spectaculaires, non! Mais ces vols solitaires dans l'espace infini, même par temps clair et calme, ne furent pas toujours un plaisir. Il faut concevoir cette impression pénible de survoler des milles et des milles de plaines sauvages et nues, de chaînes de rochers battus par les vagues, hantées seulement par des troupes d'oiseaux de tempête et dont l'unique végétation rabougrie paraît, de là-haut, comme des ronces de barbelés... Après deux ou trois heures de ces vols déprimants et monotones, où l'air enivre comme une drogue, un virement d'ailes subit et... c'est la même chose, excepté qu'on a pris la côte de la mer. Et alors, c'est, pour celui de là-haut, un peu de l'inconnu; et l'inconnu épouvante les hommes...

Mais la peur n'a jamais fait fléchir le courage de Roméo Vachon. Le courage, il était un effet de sa droiture, de la gravité lucide qu'on savait de lui. Pour le héros, sa grandeur est de se sentir responsable: de lui, de son mécanicien, de ses passagers, de ce qui s'élabore là-bas; à terre, pour la gloire et le bien-être du pays et à quoi il doit participer en premier lieu. Il sait que l'on compte sur lui pour une œuvre utile... Il est, chez nos jeunes aviateurs canadiens, militaires et civils, une qualité qui, dirions-nous, n'a point de nom... "Peut-être est-ce la gravité", se demandait l'immortel Saint-Exupéry, dans "Terre des Hommes". Chez notre Roméo Vachon, le mot satisfait. Tous ceux qui l'ont connu en conviendraient, même et surtout quand on sait que la gravité s'accompagne de gaieté douce et souriante.

Un naufrage à Tadoussac

Mais on ne chevauche pas les airs, surtout au-dessus d'un pays tourmenté comme Charlevoix et la Côte Nord, sans être, au moins une ou deux fois, victime, ou héros, de quelques aventures qui amuseront, si elles ne les horri-

fient, les autres à qui on en fera le récit, et qui ne laissent pas d'imprimer un certain froid, ou souvenir cuisant, chez celui qui en fut le héros, ou encore, la victime. Celle-là, que nous a racontée Roméo Vachon, lui a laissé plutôt un "froid" — on le comprendra — et un impressionnant souvenir.

C'était lors d'une course aérienne de reconnaissance au-dessus des forêts de l'"Ontario Paper Co.", immense domaine de la Côte Nord, que notre aviateur avait à survoler en 1922-23. Il avait été engagé à cette fin par la "Laurentide Airways" mais le travail était payé par l'"Ontario Paper Co." et la "Chicago Tribune". On sait que c'est à l'orée de la riche vallée de la Manicouagan exploitée par l'"Ontario Paper Co." que s'édifiait vers le même temps la prospère et très jeune ville industrielle de Baie Comeau où sont les usines de l'"O. P. Co."

Rappelons en passant que Roméo Vachon connaissait cette région de la Manicouagan. Un été, avec l'arpenteur Henri Bélanger, de Québec, à l'aide d'un petit avion, Roméo Vachon avait transporté, par équipes successives, en haut de la rivière, soixante-quinze hommes, sans le moindre accident.

Le 4 août 1923, dans la Baie de Tadoussac, à un mille à peu près du village, Roméo Vachon, accompagné de son collègue de langue anglaise, Willshire, décollait son hydravion, quand ce dernier frappa une grume flottante dans la baie et que le pilote n'avait pas vue. Sous le choc, le réservoir de l'hydravion fut projeté en l'air et les deux hommes précipités dans l'eau de la baie qui, on le sait, en cet endroit, à cause de la rencontre brusque des eaux du Saguenay et de celles du fleuve, est la plus froide de toute la Côte, même au mois d'août. Les marsouins, à cette période de l'année, très nombreux dans la baie de Tadoussac, entouraient nos deux naufragés qui, connaissant peu les mœurs de ces paisibles pinnipèdes, n'étaient pas

sans entretenir une certaine crainte à la vue de tous ces dos blancs; ils étaient pour des nageurs plutôt encombrants que dangereux. Toujours est-il que nos deux naufragés réussirent à atteindre le rivage de l'Île-aux-Morts, Brrr! . . . et à marcher sur une assez longue distance sur des cailloux ronds et couverts d'algues marines visqueuses sur lesquelles ils trébuchaient à chaque pas. Tout à fait épuisés et grelottants, ils durent bientôt s'arrêter pour souffler avant de continuer.

Heureusement, du village de Tadoussac, ils avaient été vus par le défunt sir William Price qui, quelque mois plus tard, devait tragiquement périr à Kénogami, entraîné dans la Rivière-au-Sable par un éboulement de grumes de ses moulins. Ayant aperçu, à l'aide de ses jumelles, de sa villa, les deux aviateurs, il se hâta d'aller à leur secours sur son gros yacht, l'"Albacon".

Pendant ce temps, heureusement, nos deux naufragés avaient pu gagner le phare de l'Îlet où sir William, les ayant rejoint, leur vida dans le gosier une pleine bouteille de rhum. Puis il les conduisit sur son yacht où ils purent enlever leurs vêtements trempés et enfiler ce que l'on put trouver de défroques des matelots de l'embarcation. Mais le bon rhum de sir William faisait son effet. Tellement, racontait Willshire, qu'il voyait autour de lui les dos blancs de milliers de marsouins prêts à se jeter sur lui . . . Sous un lourd paletot dont il s'était vêtu, notre Roméo Vachon, pour son compte, suait en cascades, un vrai bain turc! Les deux servantes du yacht lui conseillaient de se dévêtir. Surent-elles pourquoi il refusait obstinément d'enlever son . . . paletot, se contentant de regarder Willshire, et de rire . . . de rire! L'Anglais en faisait autant. Après le bain glacé, cela avait été le bain de vapeur. Ce soir-là, sir William Price conduisait les deux aviateurs à l'Hôtel Tadoussac où, grâce à toutes sortes de bons soins, ils reprisent leur bon sens. Quelle

journée tout de même! s'exclamait plus tard Roméo Vachon en extrayant de sa sabretache ce souvenir, à la fois rafraîchissant et réchauffant . . .

Une histoire d'ours

La vie généralement assez mouvementée d'un aviateur, si elle entraîne des aventures, heureusement pas toujours tragiques, est souvent marquée d'incidents amusants et de scènes pittoresques. En voici une entre autres. Elle n'est pas des plus spectaculaires, mais elle intéressera, en particulier, les zoologistes et aura même eu l'honneur d'entrer dans la littérature canadienne-française. En 1921, au cours du grand feu de forêt qui eut lieu, cet été-là, dans la vallée du Lac Clair, à soixante milles au nord de Grand'Mère, incendie qui a détruit 700 milles carrés de forêt de beau bois, un jour que Roméo Vachon, après une patrouille au-dessus de la forêt dévastée, réintégrait son hydravion qui flottait en un endroit du lac, aperçut dans la cabine du pilote un gentil ourson noir qui, fuyant sans doute la terre et la forêt embrasées, s'était jeté à la nage dans le lac, avait gagné la machine volante et s'y était réfugié, bien en sûreté près du volant où, épuisé, il dormait du sommeil de l'innocence. L'aviateur et ses hommes décidèrent de garder le petit animal et de l'élever. Ils l'amènèrent au Lac-à-la-Tortue où il fut introduit dans la maison de la Compagnie. Là, Teddy, gâté par les hommes et surtout par les membres féminins de la famille de la future épouse de notre aviateur, commença une vie de coq . . . non, d'ours en pâte. Il devint vite célèbre par tout le village, grâce à ses espiègleries qui firent s'esclaffer les gens de la maison, même quand, une fois, entre autres, le rosbif étant disparu subitement à l'heure du dîner, on en découvrit la moitié dans la "wache" de Teddy. Et ce qu'il en vida, en particulier, des pots de confiture, l'heureux Teddy! . . . Mais ce dernier avançait en âge et,

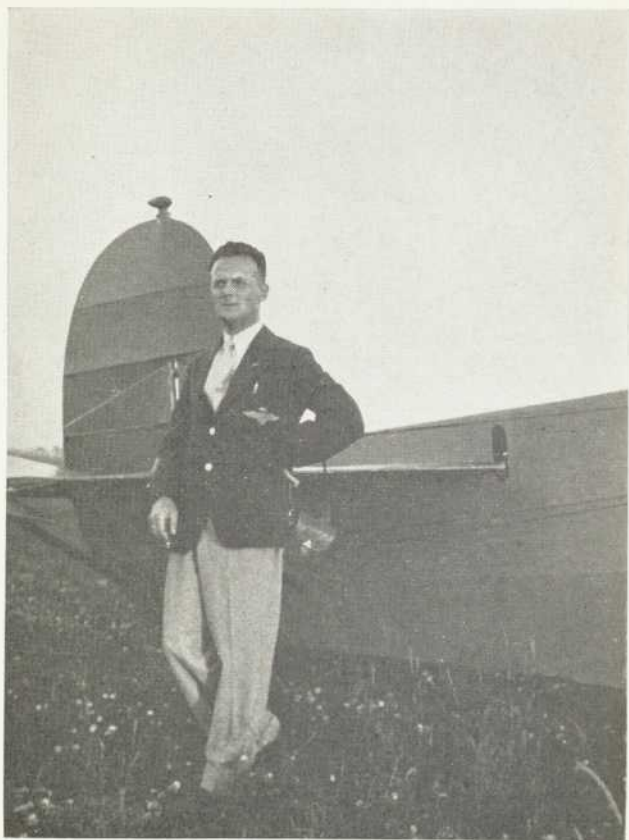
parfois, il ne fallait pas trop se permettre des jeux avec lui. Dehors, en liberté, il se cachait le long du chemin et, parfois, menaçait de se jeter sur un passant. Mais, c'était plutôt pour jouer. Par prudence, toutefois, on lui enfermait les pattes de devant dans des gants de boxe confectionnés pour lui. En 1923, Teddy partit en avion, le premier de nos grizzlis canadiens à jouir de ce moyen de locomotion. On avait décidé de le conduire au Zoo de Toronto. Ayant été gâté de toutes façons au Lac-à-la-Tortue, il endura toutes les misères et les humiliations possibles chez un animal en captivité, de la part des gardiens et des visiteurs de ce camp de concentration torontois pour bêtes sauvages. Historiquement parlant, on ne sait ce qu'est devenu Teddy... Mais ce que nous savons, c'est que notre petit ours du Lac-à-la-Tortue est entré dans la littérature québécoise et voici par quelle porte.

En 1947, le premier prix d'un concours littéraire lancé par la Société d'Études et de Conférences de Montréal était gagné par Madame Gilberte Tremblay, l'épouse de M. Thomas-Léon Tremblay, homme d'affaires bien connu dans la région du Saguenay et à Montréal, président de la Compagnie des Liqueurs Sagueneyennes et frère de l'épouse de notre aviateur Roméo Vachon. Sous une forme alerte, spirituelle et vivante, d'une plume élégamment taillée, comme celle, aimons-nous à dire en passant, d'une belle-sœur de Chicoutimi, Madame Arthur Tremblay, elle raconta l'histoire, légèrement romancée, de Teddy que des parents à elle avaient si mal élevé au Lac-à-la-Tortue. Et c'est ainsi que notre littérature canadienne s'enrichit de "Teddy du Saguenay", qui ne mérite pas seulement de figurer dans la bibliothèque enfantine, mais encore sur les rayons de nos bons livres du terroir, où le petit bouquin n'est pas le moindre à dégager de ses pages pittoresques les souffles fleurant bon les sapins laurentiens. Mais revenons à notre aviateur.

Premier Trophée McKee canadien-français

La trop courte vie de Roméo Vachon n'a pas été marquée que de désappointements dans la course au rêve qu'il avait entrevu dans sa jeunesse, encore que le rêve fut réalisé plus tard, mais à demi et non comme il l'aurait voulu. Il eut aussi ses heures joyeuses. Sa plus grande joie, il la ressentait le 5 mai 1938 quand le sous-ministre de la Défense Nationale, le colonel C.-R. Laflèche, aux applaudissements de tous les aviateurs du pays, lui remit le Trophée McKee, et cette joie fut doublée par le fait qu'il avait l'honneur d'être le premier et le seul aviateur canadien-français à recevoir cette récompense enviée, accordée, chaque année, à l'aviateur qui s'est le plus distingué dans l'exercice de ses fonctions.

On sait que le Trophée McKee est dû à la générosité de M. J. Dalzeil McKee, riche pilote privé américain, qui a toujours pris une part active dans les développements de l'aviation canadienne et qui s'est tué il y a quelques années en faisant l'essai d'un nouvel avion qu'il désirait placer au service des ailes canadiennes. L'heureux titulaire du Trophée pour 1937 avait fait le trajet en avion de Montréal à Ottawa pour le recevoir. En lui présentant, le colonel Laflèche excusa l'absence du ministre de la Défense, l'hon. Ian Mackenzie, retenu ailleurs, et se plut à faire un vibrant éloge de la compétence, de la bravoure et de l'intrépidité de l'aviateur Vachon. "Toute l'aviation canadienne vous admire", lui disait-il, "vos mérites sont largement reconnus par la population canadienne. Vous étiez tout désigné pour cet honneur". En termes émus, le titulaire remercia le ministre de la Défense et le colonel Laflèche ainsi que tous les membres du comité qui avaient jugé à l'unanimité de lui décerner cette récompense. "C'est", a-t-il dit, "un grand encouragement à l'aviation canadienne, particulièrement aux jeunes techniciens et pilotes de la province de Québec. Je suis touché



Roméo Vachon près de l'Amphibie de fabrication anglaise, le "Saro Cloud", qu'il pilota lors du premier périple aérien transecanadien.



de cet honneur et je prie mes confrères-aviateurs de croire que je continuerai à collaborer avec eux pour les développements de l'aviation canadienne".

Quelques pierres blanches

On sait qu'en 1931, Roméo Vachon avait marqué d'une première pierre blanche le jour où il fut appelé à participer, comme nous l'avons raconté, au premier carrousel aérien transcanadien où il triompha malgré qu'on lui eut donné à piloter pendant cent-cinquante heures une espèce de mastodonte de construction fort douteuse comme il devait le démontrer plus tard aux administrateurs de la compagnie qui l'avait construit à Londres.

En 1940, autre pierre blanche: Roméo Vachon, qui était alors adjoint au surintendant de la "Canadian Airways" dans l'est du Canada et plus tard directeur de l'aérogare des lignes aériennes Trans-Canada à St-Hubert, était nommé officiellement contrôleur à Boucherville à l'occasion de l'arrivée à cet endroit de l'avion transatlantique des "Imperial Airways", le "Caribou" qui inaugurait un service aérien Southampton-Montréal. En plus de prêter Roméo Vachon pour la circonstance, les lignes aériennes transcanadiennes firent, ce jour-là, des arrangements pour de belles démonstrations marquant l'arrivée du "Caribou" à Boucherville où notre aviateur-compatriote fut la vedette de ces fêtes.

Rappelons encore qu'en 1928, les fêtes de la Saint-Jean-Baptiste furent brillamment soulignées, à Montréal, par l'apparition au-dessus de la ville du plus gros avion de la Transcontinental Airways — celui qui, le premier, en avril de cette année-là, vola au secours du gros "Bremen" allemand à Greenly Island. L'avion, ce jour de la fête nationale des Canadiens français, était piloté, selon qu'il convenait, par l'as des as canadiens-français, Roméo

Vachon qui, accompagné de son épouse et en passant au-dessus du Stadium, fit pleuvoir des milliers de petits drapeaux de soie et une centaine de livres de confettis.

Enfin, le 16 mars 1939, parmi les jours fastes de sa carrière, Roméo Vachon avait le plaisir de piloter un avion des "Trans Canada Air Lines" qui faisait la traversée du Canada, portant un groupe important de notables de Montréal et de journalistes. Et ce fut, ont dit les passagers, un vrai pique-nique dans les airs que ce périple vers l'Ouest canadien, grâce surtout à la maîtrise de l'homme au volant qui excluait toute crainte et toute inquiétude chez les passagers.

Voilà, dirions-nous, autant de petites récompenses accordées par la faveur publique au courage, à l'intrépidité, à l'habileté et à la ténacité de ce pionnier de notre aviation commerciale canadienne qui, au prix de maintes difficultés, aura eu le plaisir de connaître dans sa trop courte carrière tous les genres d'aviation dans l'est du Canada et de tenir la vedette dans tous.

L'Homme de devoir

Dans l'histoire partielle de l'aviation canadienne par Frank H. Ellis, parue en 1954, sous le titre de "Canada's Flying Heritage", le nom de Roméo Vachon est mentionné à huit reprises, en particulier, comme pionnier de l'aéro-postal effectuant une liaison Ottawa-Québec-Rimouski-Côte Nord, plus particulièrement encore, comme le premier aviateur à parachuter un sac de malle au-dessus du sol québécois le 21 décembre 1927.

Notre jeune compatriote n'a jamais recherché les honneurs mais il a toujours voulu les accepter quand ils honoraient sa race. Le succès le laissait égal à lui-même. En action, il était à la fois spontané et de sang-froid, ingénieux et entreprenant. Les charges qu'on lui a

confiées, il les a accomplies toujours avec le même esprit, avec la conscience de celui pour qui le devoir est sacré. Pour les hommes qu'il eut sous ses ordres, il fut bon, sensible et généreux, mais d'une inflexible fermeté. Roméo Vachon aura voulu suivre jusqu'au bout, scrupuleusement, le chemin que, dès sa jeunesse, il avait décidé de suivre. Il n'a jamais bifurqué. On pourrait rappeler à son sujet le mot de Goethe: "On peut le montrer aux autres et dire avec fierté: c'est lui, voilà son propre effort". Il travaillait avec droiture, toujours prêt à prendre ses responsabilités. En un rien de temps, à l'âge où les jeunes gens s'abreuvent à la coupe des plaisirs, perdant leur temps en vains amusements, anémiant leurs belles qualités, Roméo Vachon, dès ses vingt ans, et même avant, se forgeait une discipline énergique, un caractère grave et vigoureux, une constance qui devait être irréductible dans les décisions, toutes qualités qui donnèrent à sa trop courte carrière une suite et une cohérence scientifiques. En de nombreuses occasions, le nom de Roméo Vachon fit le tour de la presse. On s'est intéressé à ce petit gars dont la vocation d'aviateur s'était réveillée dans un petit village des bords du Saint-Laurent et qui, après vingt années de travail, d'efforts, de démarches, de déboires, de désappointements que faisaient heureusement oublier des succès, des jours heureux, s'éleva jusqu'à la Commission du Transport aérien du Canada dont il était membre depuis 1944, quand la mort, dix ans après, est venue le chercher pour le grand voyage dont on ne revient pas. . .

Et qui était l'homme?

Et l'homme? Tout d'une pièce, sans apprêts, riche de rêves; charpente solide et harmonieuse; taille moyenne, organisme discipliné, maîtrise absolue de soi; contrôle parfait de ses nerfs. Dans le privé, une vie saine, sans la vaine et parfois pernicieuse euphorie des clubs; vie personnelle et familiale d'une dignité exemplaire, pleine-

ment vécue, mais subordonnée à son activité en fonction de la tâche qu'il avait assumée. On peut dire que Roméo Vachon était un de ces hommes qui ont gardé leur esprit et leur raison sans altérer en aucune manière la simplicité de leur vie et de leurs mœurs. Il est malheureux que ces exemples soient si rares. . . Au travail, pas d'intempestif surmenage. Mais pour lui et ses subalternes, pas de laisser-aller, pas de caprices! Faire son devoir dans les petites comme dans les grandes choses. Dans l'exécution de ce programme, on savait qu'il ne badinait pas. Ah! ce n'est pas lui qui concevait le métier d'aviateur comme une fantaisie. Enfin, dans l'exercice de ce métier, pas de témérité; mais de la prudence. Aussi, dans toute sa carrière d'aviateur, aucun accident grave sur les lignes qu'il suivit. On a dit de lui que pour rien au monde, fut-ce à la demande du chef de la nation lui-même, il n'eut monté dans un avion si ce dernier était parvenu à l'expiration du nombre d'heures qu'il pouvait voler, comme on a dit également de lui que si un avion ne doit voler que 5000 heures et qu'il est à sa 4999e heure, il montera dans sa machine, volera une heure mais en descendra à la 5000e. Aucune exagération ni boutade dans cet exemple d'exactitude et de conscience professionnelles. De même en était-il pour le poids. Si un avion était fait pour porter 5000 livres, on pouvait le charger de 5000 livres mais Roméo Vachon eut refusé de le piloter si le poids eut été de une livre de plus. "La prudence est la mère de la sûreté" n'était pas un vain dicton pour Roméo Vachon, également, peut-on dire, pour ses trois frères aviateurs qui avaient au plus haut degré, eux aussi, la conscience professionnelle.

Les quatre frères Vachon étaient d'une exactitude minutieuse pour les moindres détails de leur métier. Et cette qualité, chez Roméo en particulier, était doublée d'esprit d'observation développé au plus haut point. Dans sa carrière d'aviateur, il fut comme une espèce de "Jack

of all Trades". Il aimait à voir à tout et à tout faire de ses mains, à se rendre compte des moindres détails d'une démarche, d'une aventure, d'une mission. On cite de lui de nombreux exemples de ce souci d'observation et de cette minutie dans les actes à accomplir, même au milieu de fort délicates circonstances.

Dans son article publié dans la revue "The Canadian" sur les "Flying Vachons", et que nous avons déjà cité, Robert Leslie rapporte le fait suivant: Un jour, dans la vallée du Saint-Maurice, Roméo Vachon se trouva, par hasard, à jouer le rôle d'un passager sur un avion dont le pilote, soudain, perdit le contrôle et qui se mit à tourner dans l'air de façon fort peu rassurante. Par toutes les manœuvres possibles, le pauvre pilote tentait d'assujettir la position normale de sa machine quand, enfin, un coup de volant réussit à la maintenir dans la bonne voie, mais à peine pendant quelques minutes. En moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, l'avion se trouva de nouveau en panne et se mit à descendre en spirales vers la terre où, vite, il piqua du nez, pilote, mécanicien et passager, heureusement saufs, réussissant à se dégager des décombres. Naufrage complet! Comme il arrive en ces occasions, on fit enquête post-mortem sur les débris de l'avion. On entendit les témoignages du pilote et du mécanicien qui racontèrent comment les choses s'étaient passées. Et voici qu'on recourut au témoignage du "passager", Roméo Vachon. Comme celui-ci racontait ce dont il avait eu connaissance pendant l'accident, on s'aperçut qu'il référait assez souvent à des notes dans un petit calepin qu'il avait sorti de sa poche. On lui demanda d'où provenaient ces notes: "Ce sont", répondit le "Passager" "des notes que j'ai pu prendre pendant que tournoyait la machine. . ." ^{Et} le fait était exact. Pendant que l'aéroplane tournoyait dans l'espace, cherchant à reprendre sa position normale, Roméo Vachon avait pu noter exactement le

nombre de volte-face de la machine, la hauteur à laquelle elle était montée pour tomber la deuxième fois et le nombre de tours faits avant que lui-même put remiser son carnet et sauter . . . à moins qu'il eut préféré rejoindre son Créateur . . .

Vers les cimes

Autre caractéristique de la carrière de Roméo Vachon: son patriotisme éclairé et pratique.

Dans un article publié dans le *Devoir*, Alfred Ayotte écrivait à ce sujet: "Il y en a pour qui ce mot — patriotisme — sonne mal; à d'autres, il a coûté cher. Les gens bien en place en général n'aiment pas les patriotes... Roméo Vachon est arrivé au poste qu'il occupe — membre de la Commission du Transport aérien — parce qu'il a été tenace, parce qu'il a pu, de peine et de misère — on l'a vu — écarter de son jarret d'acier, les obstacles semés sur sa route. Mais jouant de ruse au besoin, piochant dans les livres, le soir, pratiquant avec un rare succès le Système D, il a encaissé momentanément des revers dans son ascension vers les cimes, mais il sautait ensuite deux fois plus loin, brûlait les étapes et atteignait le but . . ."

Il a parfois été bien servi par le hasard mais les hasards heureux n'arrivent qu'à ceux qui le méritent, a dit un philosophe.

Un jour, quelques années avant sa mort, il parvint, enfin, à un poste de commande autre que la commande d'un simple avion.

Le 11 septembre 1944, il était nommé membre de la section aérienne de la Commission du Transport pour une période de quatre ans, après quoi, il fut nommé, en 1948, au même poste pour une période de dix ans.

Roméo Vachon, à la section aérienne de la Commission du Transport, c'était "the right man in the right place", dans toute la force de l'expression. Nul plus que lui connaissait les avantages, les difficultés et les conditions circonstanciées de la navigation aérienne dans l'est du Canada et dans le pays tout entier.

Dans une causerie faite devant le Club Richelieu, à Hull et à Roberval, en mars 1954, sur l'aviation au Canada, Mtre Gilbert Nadeau, ancien aviseur légal de la Commission du Transport et gendre de notre héros de l'air, rappelant la création de la Commission en 1936, disait que les premiers problèmes dont on s'occupa à cet organisme furent l'établissement d'un service aérien transcontinental et la construction d'aérodromes, de postes d'atterrissage, de bâtiments d'aéroports etc... afin de faciliter la navigation aérienne... Ce ne fut pas tout. En 1944, le gouvernement créa la section aérienne de la Commission du Transport dont les fonctions consistent à aviser le Ministre de questions se rapportant à l'aviation civile et à la réglementation et au contrôle des services aériens commerciaux. Il fallait, dans cette section, des hommes mûris par l'expérience et connaissant parfaitement tous les rouages de ces services aériens, les compagnies de transport aérien etc., etc. On eut donc la main heureuse en nommant dans le nouvel organisme l'architecte dirions-nous, du service général aérien dans l'est du Canada: Roméo Vachon. Aussi avec des hommes comme lui, on a pu constater que si en 1945 on ne comptait en exploration au Canada qu'environ 250 avions commerciaux on peut en compter aujourd'hui — 1954 — plus de 1300.

Et l'on a des preuves que notre jeune compatriote a été pour beaucoup dans ce résultat merveilleux du travail de l'"Air Transport Board."

Et ceux qui avaient cru bon de mettre des bois dans les

roues . . . de sa machine ont dû se souvenir avec amertume des mauvais coups qu'ils lui avaient portés. Ils n'eurent qu'à témoigner de son "fair play" qu'il pratiquait avec justice et sans faiblesse. Pas de favoritisme, mais justice pour tous; et pas de lâchetés! De ce côté-là, surtout, quand il s'agissait de compatriotes, il fut inflexible.

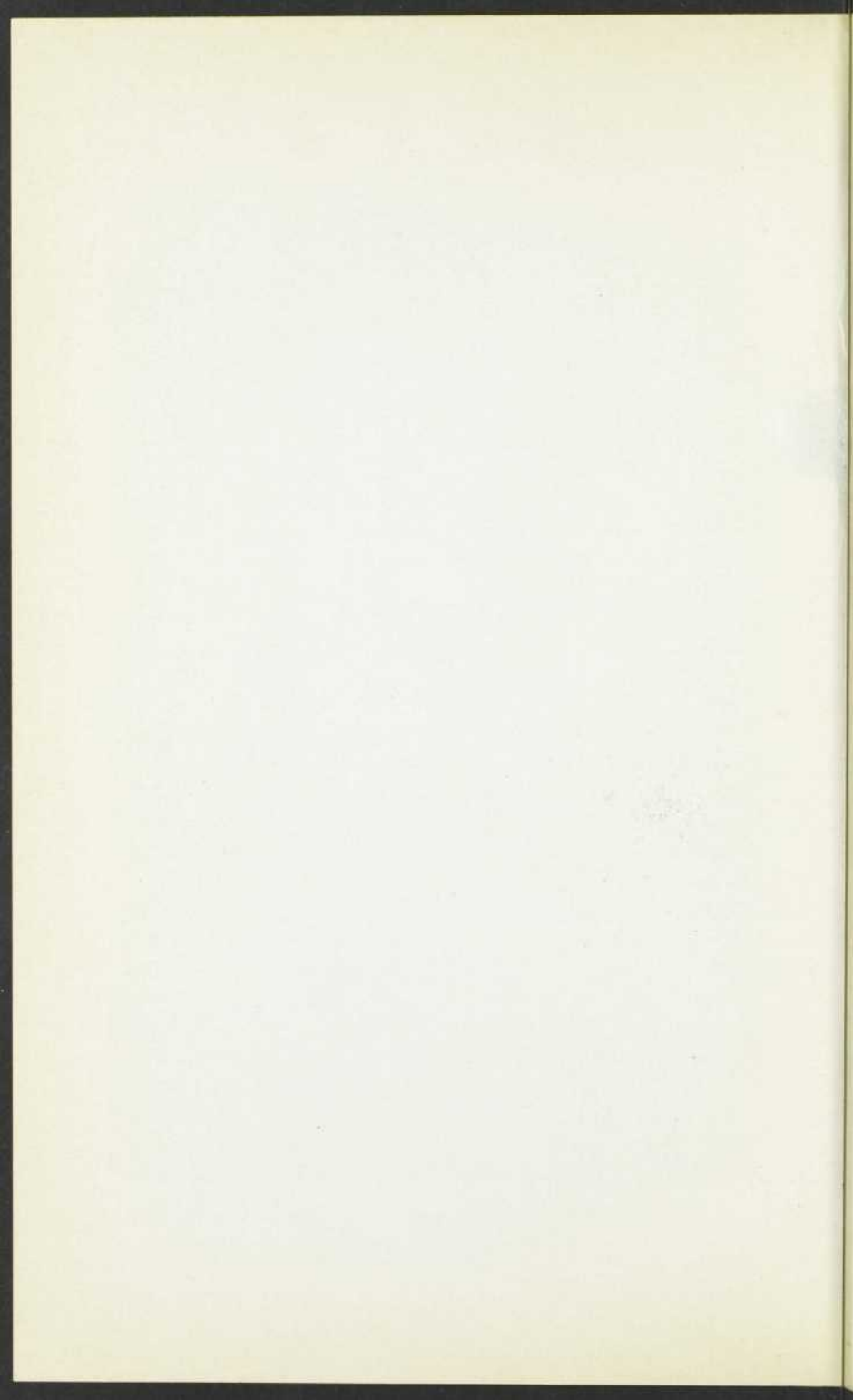
Roméo Vachon a bien servi son pays; on l'a vu, à l'âge de 18 ans, s'enrôlant volontaire et faisant la première guerre dans la Marine et ensuite, il servit pendant six mois, dans le corps d'aviation canadien; durant le deuxième conflit mondial, il fut appelé à servir de nouveau sa patrie, à titre de directeur de l'entretien des appareils, pour le Plan d'Entraînement du Commonwealth, sous la juridiction du Ministre des Approvisionnement. Il fut alors prêté par Air-Canada, dont il était un des directeurs pour la division de l'Est. Après quoi, il fut nommé à la fin des hostilités, comme nous l'avons rappelé, membre de la Commission du Transport section aérienne, poste qu'il occupait quand, le 17 décembre 1954, après plusieurs mois de traitements nécessités par une cruelle maladie, la mort vint interrompre sa belle carrière. Il était âgé de 56 ans. Il laissait dans sa patrie un nom qui ne s'éteindra pas de longtemps et qui brillera en lettres d'or dans nos annales canadiennes. Comme en France, Mermoz a été le grand artisan de la Ligne Afrique-Atlantique Sud, Roméo Vachon, notre Mermoz canadien-français, aura établi, lui aussi, un circuit postal et commercial de plus de vingt-sept stations le long de notre aride et dure Côte Nord du Saint-Laurent.

Et la fin trop tôt

Roméo Vachon, venons-nous de rappeler, est décédé le 17 décembre 1954. Il laissait son épouse, née Georgette Tremblay, fille de feu Joseph Tremblay, du Lac-à-la-



Roméo Vachon alors qu'il occupait les fonctions de gérant des opérations de la "Trans-Canada Air Lines", à Montréal.



Tortue et autrefois de Bagotville, qu'il avait épousée le 7 octobre 1924; deux filles — jumelles — Gisèle, épouse de M. J.-G. Laberge, ingénieur en aéronautique, à l'emploi du Conseil National des Recherches, d'Ottawa, et Thérèse, épouse de M. Gilbert Nadeau, ancien avocat de la Commission du Transport et maintenant, avocat de la commission conjointe des ingénieurs américains et canadiens pour la canalisation du Saint-Laurent; deux fils: Pierre, étudiant en Sciences politiques qui a obtenu son brevet de pilote en 1954 et a fait des études d'architecture navale étant en plus officier dans l'armée, et Jean, qui étudie la philosophie et la médecine. Il laissait aussi son père, Philéas Vachon — 96 ans, bon pied, bon œil — de Ste-Marie de Beauce, ses sœurs, Thérèse, d'Ottawa, Blanche, de Ste-Marie de Beauce, et Sœur Ste-Marthe, des Sœurs de St-François d'Assise, à Haïti, ses trois frères, également aviateurs et qu'on a justement appelés avec lui les "Quatre Chevaliers de l'Air", et Joseph, ingénieur électricien, de Thetford Mines.

Les imposantes funérailles de l'architecte de notre aviation commerciale canadienne-française ont réuni, le 20 décembre, en l'église du Christ-Roi, à Ottawa, une foule nombreuse où l'on remarquait, outre tous les membres de l'escadrille canadienne, les plus hauts représentants de l'Église et de l'État, de l'Armée et de la France. Car la France perdait un grand ami en la personne de Roméo Vachon. Son épouse, d'ailleurs, n'était-elle pas alors présidente de l'Alliance française, d'Ottawa, ex-présidente et fondatrice de la Société d'Études et de Conférences de la Capitale, directrice d'"Arts et Culture", vice-présidente du Comité féminin de l'Orchestre Philharmonique, section française; ces multiples qualités lui ayant permis d'organiser nombre de brillantes manifestations en l'honneur de la France. Aussi, M. Hubert Guérin, ambassadeur de France au Canada et M. Edmond Bernard, attaché

culturel à l'ambassade française, avaient-ils tenu à partager le deuil des parents et des amis en figurant en tête du cortège avec plusieurs autres personnalités de la colonie française.

Tributs spirituels et floraux, lettres, cartes et messages de condoléances ont afflué pendant plusieurs jours à la maison mortuaire, 264, 4e Avenue et parmi ces témoignages, on a remarqué ceux de l'hon. Louis Saint-Laurent, premier ministre, du ministre du Transport, et nombre d'autres venant de toutes les parties du Canada et d'ailleurs.

Au cours de cette pâle esquisse que nous avons tenté de faire de cette belle et si utile carrière de notre Mermoz canadien-français, le nom de son frère aîné, Irenée, a été assez souvent cité. Tous deux, peut-on dire, étaient frères et compagnons. Irenée a suivi un peu partout son cadet un peu moins âgé que lui et l'on a vu qu'ils avaient, dès 1920, fait tous deux le rêve d'un service aéro-postal sur la Côte Nord, si heureusement réalisé comme on l'a vu.

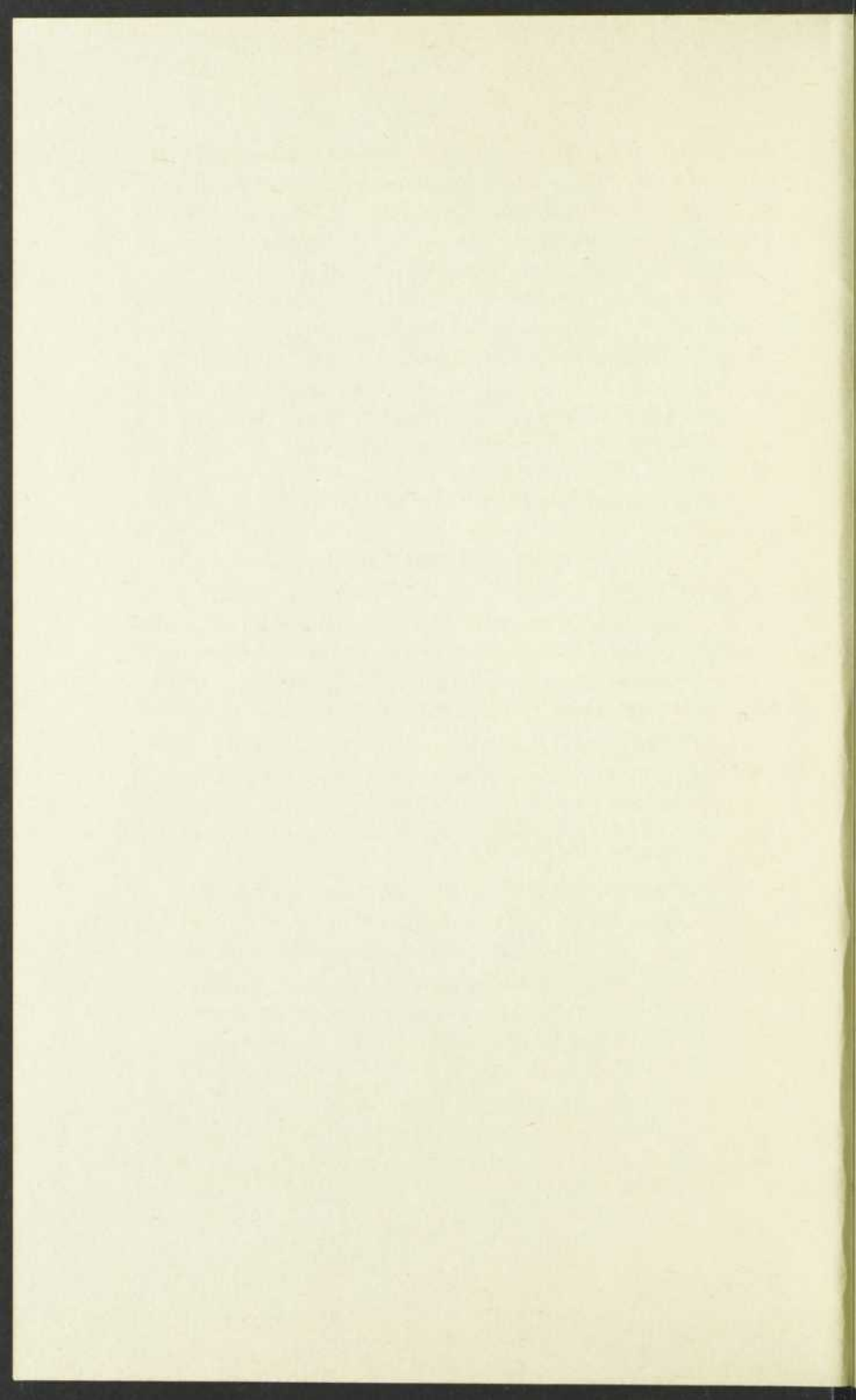
Et puisque nous avons parlé des deux principaux des quatre frères Vachon, tous quatre aviateurs, disons maintenant un mot des deux autres: Donat, pendant plusieurs années, fut associé à son frère Irenée à St-Félicien, Lac St-Jean, et il est aujourd'hui inspecteur général des bases de Trans-Canada, à Winnipeg; Fernando, le benjamin de ces quatre frères chevaliers de l'air, a pendant plusieurs années opéré dans l'Ouest, en particulier sur les rives du Mackenzie. Il est ingénieur aéronautique à Vancouver pour la C.P.A.

Après avoir reçu son instruction à l'école rurale et au collège des Frères des Écoles Chrétiennes à Ste-Marie de Beauce, Irenée, comme ses autres frères, débuta à l'aviation avec la "Laurentide Pulp and Paper Co." à Grand-Mère en 1921. Il passa ensuite à la "Laurentide Air Services" où il fut surintendant jusqu'en 1925. Subsé-

quement, il fit un voyage d'études en Europe, particulièrement en France et en Angleterre. En 1926, il conduisit une expédition dans le bassin du Mackenzie et en 1927 entra au service de la Compagnie Aérienne Franco-Canadienne. Boursier du gouvernement en 1928, il passa quatre mois en France, aux fins de se perfectionner en aéronautique. De retour à l'été 1928, il entra à l'emploi de la "Canadian Transcontinental Airways" dont Roméo, son frère, était le surintendant et il eut l'honneur, à l'occasion du cinquantième de l'exposition de Toronto, de transporter le premier courrier aérien de Québec à la Ville Reine. En 1929, il fut placé en charge de la base de St-Félicien et pendant trois ans fit le transport des passagers et des messageries aux grands centres miniers de la Chibougamau et l'achat des fourrures dans la région du grand Lac Mistassini et de l'Ungava. Le jour de Noël, 1930, il fut en charge de l'expédition qui alla chercher en pleine forêt les corps des aviateurs Lizotte et Cannon perdus dans la région de Chibougamau. Depuis 1932, il est attaché à l'aéroport de Cartierville.

Il est membre de l'"American Society for Metals". Travailleur acharné, il ne connaît pas d'autre récréation que l'aviation dans laquelle il s'est taillé, comme son cadet, Roméo, une place enviable pour l'honneur canadien-français.

En un temps qui n'est pas pour nous millionnaire en personnalités, on ne doit pas oublier celles dont le souvenir nous donne des raisons de fierté nationale et la forte personnalité de l'as canadien-français, Roméo Vachon, est de celles-là. C'est pourquoi nous avons été heureux d'esquisser de lui un portrait d'ensemble, bien pâle malheureusement, mais où nous avons cherché à faire ressortir les caractéristiques de cette attachante figure du pays de Québec, qui a donné à notre jeunesse un précieux exemple de travail, d'initiative, de courage, de discipline et de conscience professionnelle.



APPENDICE

Les premiers ancêtres de la famille Vachon

Lors d'un voyage qu'il fit en Europe en 1949, son Ex. Mgr Vachon, archevêque d'Ottawa — décédé le 30 mars 1953 à l'âge de 67 ans — se rendit à Copechanière en France, commune d'où est parti, pour le Canada, l'ancêtre de la famille Vachon, Paul Vachon, notaire légal, né en 1630, à cet endroit qui est dans l'ancienne province de Poitou, aujourd'hui département de la Vendée.

Nous aimons à rappeler à ce sujet que le héros de l'air dont nous venons d'esquisser la belle carrière, parent de feu Mgr Vachon, était aussi un descendant de Paul Vachon de Copechanière, comme tous les autres Vachon de la province.

Voici d'ailleurs la généalogie de la famille Vachon au Canada. Nous ne mentionnons que les premiers ancêtres jusqu'en 1729.

Paul Vachon: (1630-1703)

Paul Vachon est né en 1630, à la Copechanière, dans l'ancienne province du Poitou, aujourd'hui le département de la Vendée.

Son père était Vincent Vachon et sa mère, Sapience Vateau.

La Copechanière, bourg d'environ 500 familles, faisait partie de la division financière de la ville de Poitiers, capitale du Poitou. Quoique la prononciation reste à peu près la même, on trouve les variantes suivantes dans l'orthographe: "Comp Chamer", La Copechagnières" et "La Copechagnère".

La population de la Copechanière est de 600 habitants. Cette commune est située sur le Bouvreau, dans le canton de Saint-Fulgent et l'arrondissement de Napoléon-Vendée.

Paul Vachon arriva au Canada vers 1650, car la première trace de lui dans les archives du Canada est son acte de mariage en date du 22 octobre 1653 alors qu'il épouse Marguerite Langlois, fille de Noël Langlois et de Françoise Garnier de Beauport. Voici un extrait du registre de Notre-Dame de Québec où fut conservé l'acte de mariage de Paul Vachon:

“le mesme Jour et An après publication faite des trois bans, le 12, 18 et 19, Oct. ne s'estant trouvé aucun empeschement le r. p. Barthel Vimont ayant commission a interrogé Paul Vachon fils de Vincent Vachon et de Sapience Vateau, de la paroisse de Comp Chamere en poitou, e Marguerite l'Anglois fille de Noël Langlois et françoise garnier de cette paroisse, lesquels ayant donné leur mutuel consentement par paroles de présent il a solennellement mariés au logis du sieur de la ferté en présence de tesmoins cognus, reobert Giffar Seignr de beauport, Jean Juchereau Sr. de la ferté.”

Paul Vachon avait alors 23 ans et Marguerite Langlois, 14.

L'étude du notaire Paul Vachon comprend environ quinze cents actes dont le dernier porte la date du 2 novembre 1693. Cette étude est déposée aux Archives Judiciaires de Québec. L'inventaire des minutes qu'elle contient fut dressé en 1732, par le procureur général Verrier.

Outre ses occupations légales, l'ancêtre des Vachon cultivait aussi la terre. Il obtint d'abord une concession de terre dans l'Île d'Orléans de Mgr de Montmorency-Laval. Comme il habitait sa terre de Beauport, il établit un fermier sur celle de l'Île d'Orléans. En 1667, il possédait sept bestiaux et vingt arpents en valeur sur sa terre de Beauport, tandis qu'à l'Île d'Orléans, son fermier, Thomas Le Sueur, rapportait cinq bestiaux et huit arpents en valeur. En 1681,

soit quatorze ans plus tard, Paul Vachon déclarait au recenseur qu'il avait treize bêtes à cornes et trente-cinq arpents en valeur. C'est donc dire qu'il était à la tête d'une ferme assez considérable.

La plupart de ses descendants sont connus sous le nom de Vachon, mais un bon nombre ont pris les surnoms de Laminée, de Pomerleau et des Fourchettes. Les principaux foyers de la famille Vachon sont encore la Côte de Beaupré et la Beauce.

Noël Langlois était marin, originaire de Saint-Léonard des Parcs, en Normandie, et exerçait au Canada l'emploi de pilote sur le St-Laurent. Il s'établit à Beauport en 1637, alors qu'il se fit concéder une terre par le seigneur Giffard. Il eut dix enfants et mourut en 1684.

Paul Vachon fut l'un des dix censitaires du bourg de Fargy dans la seigneurie de Beauport, où il possédait 50 perches — et deux habitations.

En 1656, il fut nommé notaire seigneurial pour la Seigneurie de Notre-Dame des Anges par les RR PP Jésuites et en 1667, pour les seigneuries de la côte de Beaupré et de l'Île d'Orléans, par Mgr de Laval, et pour la Seigneurie d'Argentenay par Mme Veuve D'Ailleboust. C'est aussi en 1667 qu'il fut nommé procureur fiscal pour la seigneurie de Beaupré.

Paul Vachon était propriétaire d'une terre à Beauport (7 bestiaux et 20 arpents en valeur) et d'une autre terre à L'Île d'Orléans (5 bestiaux et 8 arpents en valeur). Il fut donateur d'une partie de terre à la fabrique de Beauport.

Il eut gain de cause dans un long procès devant le Conseil souverain de Québec, contre Michel Fillion.

Paul Vachon mourut lors d'une épidémie de petite vérole en 1703 et fut inhumé à Beauport le 25 juin 1703. Marguerite Langlois, son épouse, était morte en 1697.

Voici la liste des enfants de Paul Vachon:

<i>Paul, né en 1656</i>	<i>Noël, né en 1669</i>
<i>Marguerite, née en 1658</i>	<i>Pierre, né en 1671</i>
<i>Vincent, né en 1660</i>	<i>Anne, née en 1674</i>
<i>Louise, née en 1662</i>	<i>Marie-Françoise, née en 1675</i>
<i>Marie-Madeleine, née en 1664</i>	<i>Marie-Madeline, née en 1680</i>
<i>Charlotte, née en 1666</i>	<i>Guillaume, né en 1682</i>

et voici, en ordre chronologique, quelques détails touchant leur établissement:

En 1675, Marguerite (1656-1703) épouse Jean Robert Duprac, notaire, qui succédera, comme notaire dans la seigneurie de Beauport. Leurs enfants sont Marie-Anne, née en 1679 et Noël, né en 1681.

En 1679, Louise (1662-1702), épouse de Léonard Pailart, qui s'établit à Batiscan. Ils eurent une fille, Marie-Madeleine, née en 1681 qui devient religieuse de la Congrégation de Notre-Dame (Sr Sainte-Gertrude) et qui mourut à 21 ans.

En 1680, Paul (1656-1729) est ordonné prêtre par Mgr de Laval. Il était un des huit premiers élèves français du petit séminaire fondé en 1668, et le neuvième prêtre canadien. Il fut successivement missionnaire en bas de Québec (1680-82); curé de Lotbinière (1682-84); chanoine de la Cathédrale de Québec (1684-1729) et premier curé de Notre-Dame du Cap (1685-1729).

En 1681, Marie-Madeleine (1664-) épouse Raphaël Giroux.

En 1685, le 25 juin, VINCENT VACHON, dit Laminée (1660-1719) épouse Louise Cadieu, à Beauport. (Nous y reviendrons ci-dessous).

En 1691, Anne-Thérèse (1674-) épouse Jean Turgeon à Beauport.



Pierre, fils de Roméo Vachon, étudiant en Science Politique, qui a obtenu son brevet de pilote en 1954 et a fait des études en architecture navale, étant de plus officier dans l'armée.



En 1695, Noël Vachon dit Pomerleau (1669-1699) épouse Monique Giroux à Beauport.

En 1696, Pierre Vachon dit Desfourchettes (1671-1703) épouse à Québec Marie-Marguerite Soulard.

En 1698, Marie-Françoise (1675-) épouse François Binet à Beauport et, devenue veuve, elle épouse en 1709 Jean de l'Espinay.

En 1699, Marie-Madeleine II (1680-1703) épouse Pierre Lavallée à Beauport.

En 1702, Guillaume mourut à vingt ans.

Selon l'usage du temps, l'aîné des fils de Paul Vachon conserva le nom de Vachon, et les autres fils y ajoutèrent un surnom.

Noël prit le surnom de Pomerleau, que plusieurs de ses descendants ont conservé. Ils s'établirent exclusivement dans la Beauce.

Pierre s'appela Vachon dit Desfourchettes et sa descendance vécut pendant quelques générations à Lorette, puis s'éteignit.

Vincent prit le surnom de Laminée et s'appela Vincent Vachon dit Laminée.

VINCENT VACHON dit Laminée (1660-1719)

L'acte de baptême de Vincent Vachon est enregistré à Québec le 19 février 1660.

En 1685, le 25 juin, Vincent épouse Louise Cadieu à Beauport.

Louise Cadieu avait été baptisée à Québec le 7 septembre 1667. Elle était la fille de Charles Cadieu dit Courville, ou sieur de Courville, matelot venu de Normandie et qui s'occupait de la traite des pelleteries à Tadoussac et qui possédait d'immenses terrains au Sault Montmorency. Sa mère s'appelait

BIBLIOTHÈQUE
61
SAINT-SU-PICE

Michelle-Madeleine Macard. Louise Cadieu mourut en 1703.

Vincent Vachon occupa à Beauport la charge de Capitaine de milice. L'honneur d'être le représentant du Gouverneur auprès des habitants constituait le salaire de cette charge importante. Il mourut en 1719, laissant quatre filles et quatre fils:

Marie-Françoise qui épousa Jean Ménard en 1712;

Marie-Louise qui épousa Pierre Maillou en 1719;

Marie-Anne qui épousa Charles Garnier en 1719;

Marie-Charlotte qui épousa Antoine Parent en 1720;

Paul, qui mourut à 17 ans en 1703;

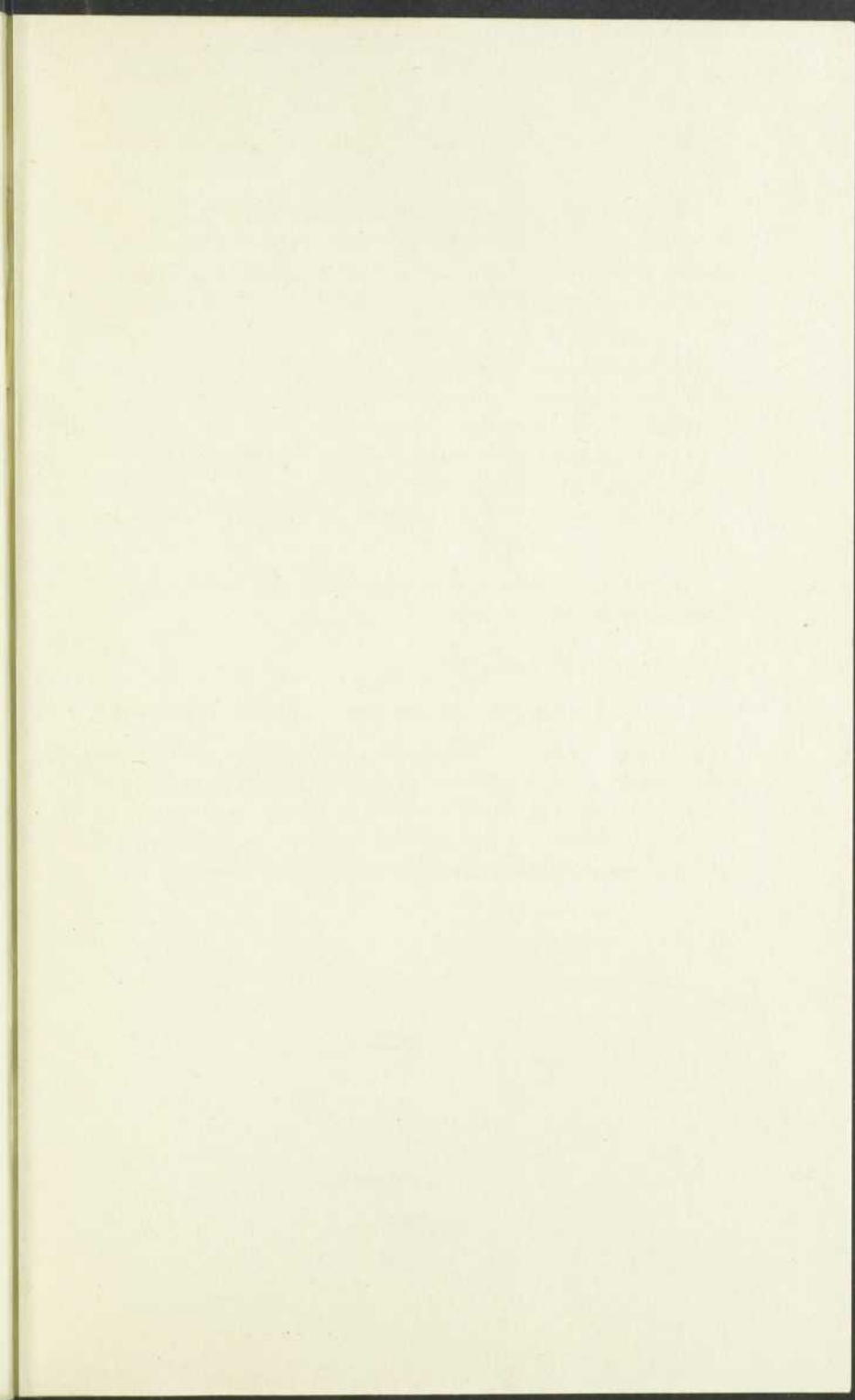
Louis, qui épousa Marie-Louise Maillou en 1716; et Angélique Landry en 1723;

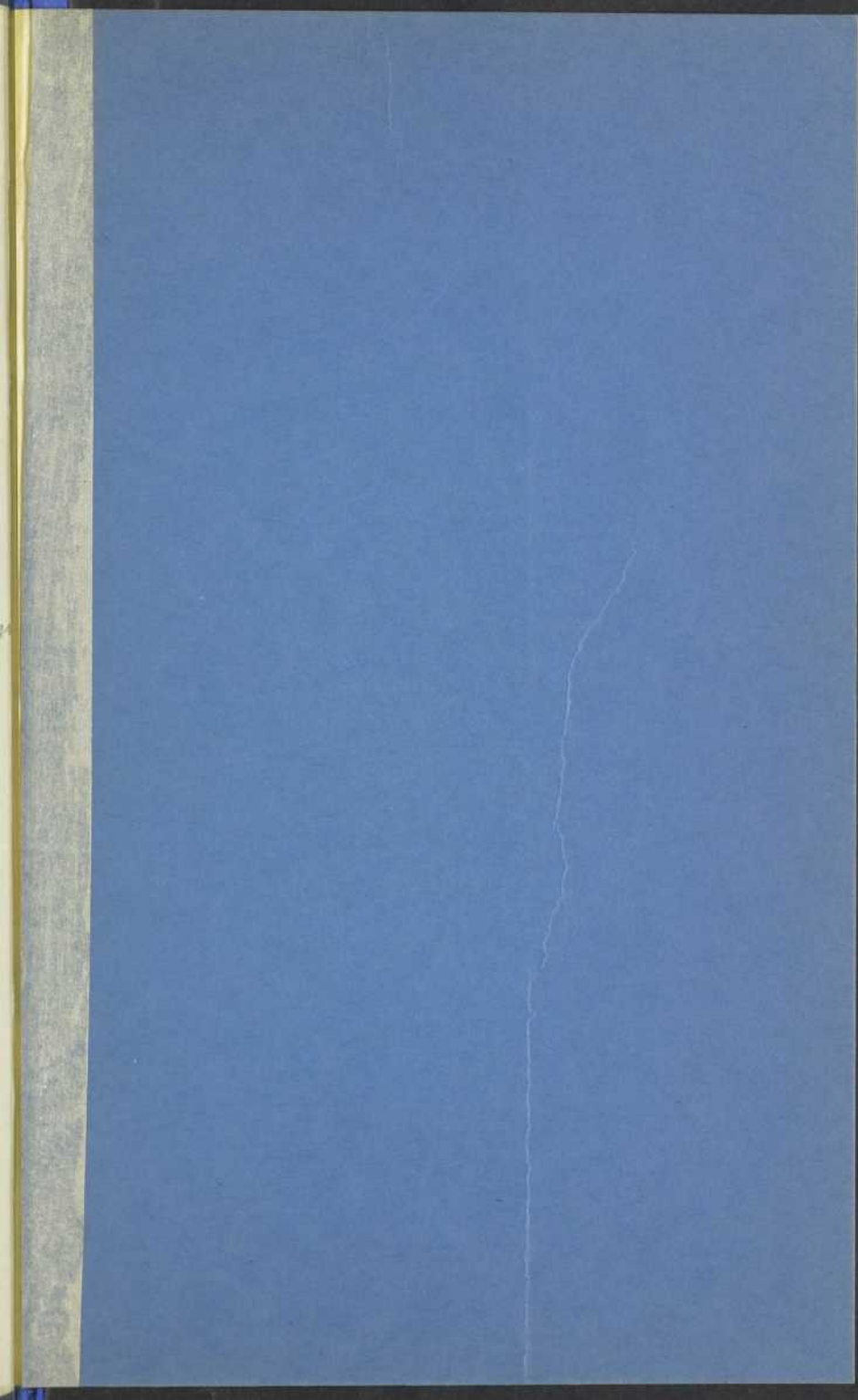
Vincent, qui épousa Marie-Madeleine Parent en 1723; et François, qui se maria deux fois.

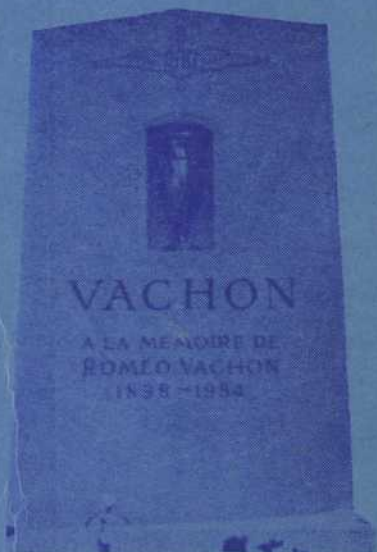
FRANÇOIS VACHON (1693-)

François Vachon fut baptisé à Beauport le 31 octobre 1693.

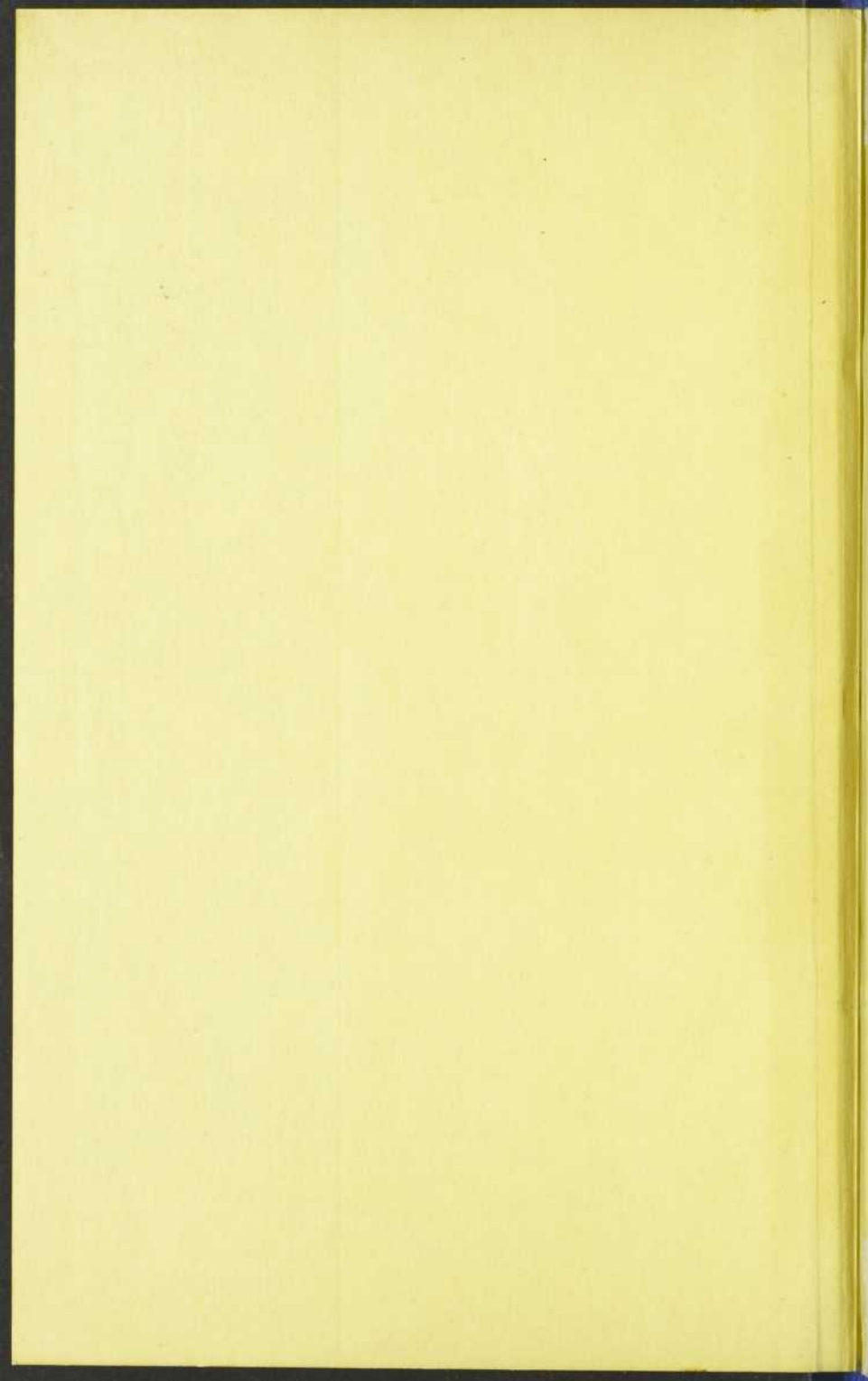
En 1718, il épousa Marguerite Giroux et, en 1729, Dorothee Fougère. Il hérita avec ses frères et sœurs des biens de Vincent Vachon et s'établit à Beauport, où on retrouve un certain nombre de ses descendants, pendant que d'autres s'établirent sur les côtes de Beaupré et dans la Beauce.

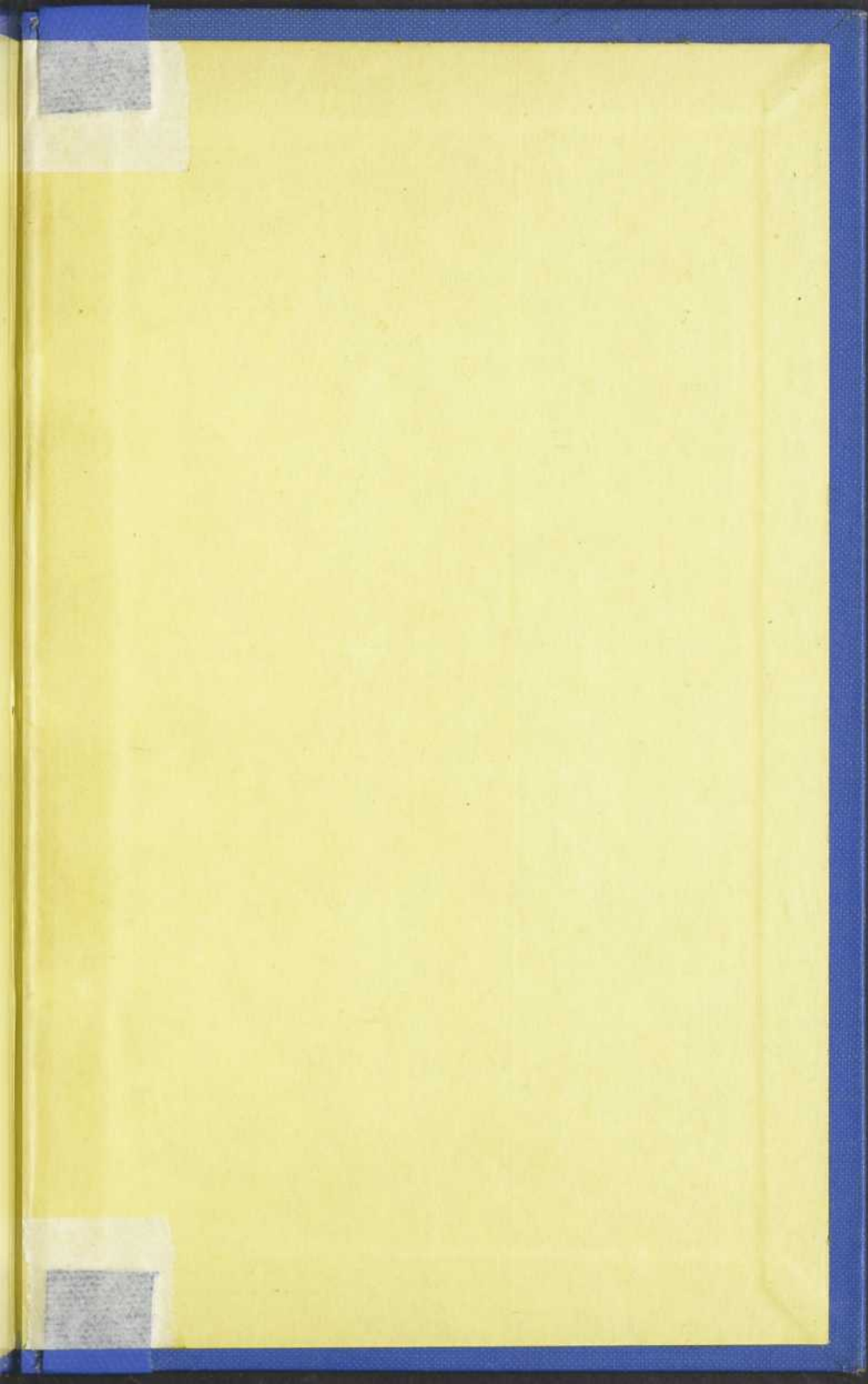




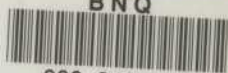








BNQ



000 249 174