

Boucherville, base canadienne pour les vols postaux de 1937 à 1939

par Michel Gagné

L'histoire débute au début des années 1930 alors que s'amorcent les préliminaires menés par les instigateurs en prévision de l'établissement d'un futur service postal transatlantique. De prime abord, les partenaires dans cette aventure sont la Grande-Bretagne, l'État libre d'Irlande, Terre-Neuve (alors colonie britannique) et le Canada. Une première conférence se tient à Saint-Jean, Terre-Neuve, au cours de laquelle sont soumises les propositions relativement audit projet¹.

Une seconde rencontre est tenue à Ottawa en novembre 1935, lors de laquelle les délégués s'accordent pour former conjointement une société d'exploitation dont l'activité devait débuter en 1936². Rapidement, les États-Unis joignent les rangs. L'entente prévoit deux étapes : les essais de vols expérimentaux et la mise en place du service régulier. Elle prévoit également que chacun des pays signataires se chargerait des services au sol sur leur territoire et qu'*Imperial Airways*, compagnie aérienne britannique, qui sera absorbée ultérieurement par le *British Overseas Airways Corporation*, assurerait le transport d'un continent à l'autre.

Le choix de Boucherville

Malgré les décisions bien intentionnées, il est manifeste que le succès devient aléatoire. Les trajets suggérés fusent de part et d'autre. On opte pour le tracé Irlande - Terre-Neuve ouvrant ainsi la voie à un nouveau parcours entre l'Europe et l'Amérique. La route dite directe est choisie parce qu'elle est la plus courte et donc la plus économique et la plus rapide. Elle présente également l'avantage de posséder des aéroports en territoire exclusivement britannique, sauf pour les États-Unis. Dans son entièreté, la route qui relie Southampton (Angleterre), Foynes (Irlande), Botwood (Terre-Neuve), Montréal (Canada) et New York (États-Unis) offre la meilleure option. La sélection finale à savoir où sera située la base canadienne alimente les débats. Plusieurs sites, en périphérie de la métropole, sont en lice. Après analyse des nombreuses candidatures, Boucherville est retenue comme site de choix pour accueillir l'hydrobase en sol canadien. Sis dans le secteur est de la municipalité, il satisfait tous

les critères recherchés (Illustration 1). Officiellement, les documents mentionnent Montréal comme point d'amerrissage, mais il faut retenir qu'il s'agit en réalité de Boucherville. En fait, la métropole ne possédait pas les infrastructures portuaires nécessaires pour accueillir un tel déploiement. À cela, il faut ajouter le fait que les activités maritimes relevaient du port de Montréal.

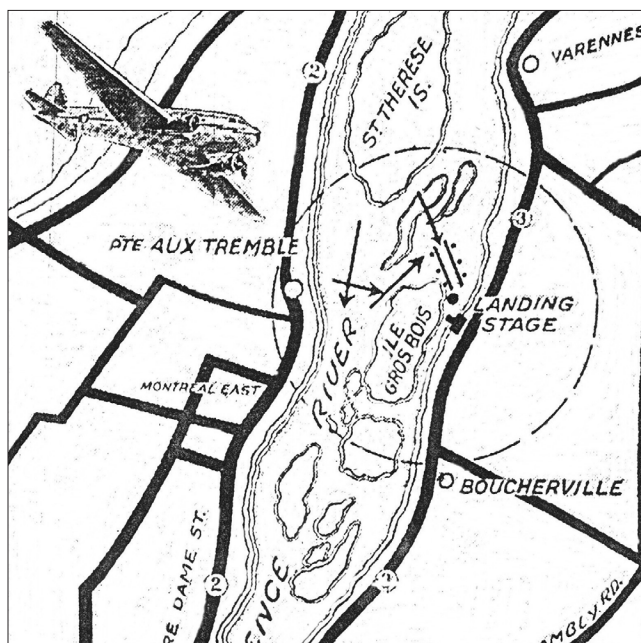


Illustration 1 : Carte indiquant l'emplacement de la base aérienne de Boucherville et des divers choix d'amerrissage offerts. Le capitaine optait pour la voie à suivre selon les vents dominants. [Source : *The Montreal Daily Star*, 7 juillet 1937, p. 3]

Les premières traversées d'essais

À partir du milieu des années 1930, l'Europe est sur le qui-vive en raison du climat politique. Les premières traversées transatlantiques débutent seulement en 1937, alors que Boucherville accueille les hydravions *Caledonia* et *Cambria* pour cinq envolées (Illustration 2).

Il faut rappeler qu'à chacune des escales les sacs de courrier qui y sont destinés sont déchargés pour être pris en charge par les autorités postales locales



Illustration 2 : Le Caledonia à son arrivée à Boucherville le 8 juillet 1937. C'est le début des essais des vols postaux transatlantiques par la compagnie Imperial Airways. [Source : Club nautique De Mézy, Boucherville]

puis, si nécessaire, par une compagnie désignée qui se chargera de faire suivre le courrier vers la région spécifiée. Pour l'année 1937, peu de spécimens postaux sont portés à notre attention. L'illustration 3 montre une belle pièce où l'inscription *per Imperial Airways Flying Boat CALEDONIA* est des plus explicites.

Mis à bord du *Caledonia*, il a définitivement transité à Boucherville et nous pouvons affirmer, sans l'ombre d'un doute, qu'il se trouve dans les soutes de l'avion attendant patiemment d'être livré à son destinataire. Le procédé est le même pour l'aller et le retour.



Illustration 3 : Pli en provenance de la ville de Diss, située au sud-est de l'Angleterre. Il a été posté le 1^{er} juillet 1937 et expédié à Southampton où il fut placé à bord du Caledonia à destination de New York. Après avoir quitté Southampton le 4 juillet, le Caledonia amerrit à Boucherville le 8 pour s'envoler vers New York le lendemain. [Source : eBay.ca]

Nouveau prototype d'appareil

Au moment du premier vol expérimental en juillet 1937, on laissait entrevoir la possibilité de transporter des passagers et du courrier et d'effectuer des traversées à longueur d'année à partir de 1938. Mais on avait rapidement constaté que le *Caledonia* et le *Cambria* avaient atteint leur charge utile en matière de combustible, ce qui rendait impraticable l'application de l'idée. L'*Imperial Airways* jette alors son dévolu sur un concept révolutionnaire en matière dualiste rapide, le composite *Short-Mayo*. Ce concept vit le jour en 1932 et il est dû à Robert Herbert Mayo³. Il s'agit d'un appareil porteur (le *Maia*) auquel on superpose un petit engin (le *Mercury*) (Illustration 4). Les deux appareils décolleraient ainsi attachés, et une fois atteinte l'altitude voulue, le *Mercury* volerait de ses propres ailes jusqu'à sa destination⁴.

L'originalité du concept réside dans le fait que la cargaison de quelque 1000 livres qui se composait de matières postales, de journaux et de films d'actualités, était insérée dans les flotteurs de l'appareil. De plus, l'envolée s'est faite exceptionnellement sans escale de Foynes à Boucherville. Le 20 juillet 1938, le *Mercury* s'envole pour une liaison de 4715 kilomètres d'une durée de 20 heures et 20 minutes. Il se pose sur les eaux calmes du Saint-Laurent le lendemain, 21 juillet, à 11 h 20 (Illustration 5). À quatorze heures, il décolle pour New York. L'année 1938 était annonciatrice d'une année grandiose pour l'aviation commerciale et aéro postale transatlantique. De retour à son port d'attache, le ministère de l'Air britannique annonce que le *Mercury* n'effectuerait pas la seconde envolée prévue. Sans plus de précision, on affirme qu'elle est retardée indéfiniment. En fait, une seule traversée est effectuée en 1938. Le *Mercury* sera transféré sur une autre route et sera démantelé en juillet 1941⁵.

Inauguration du service postal aérien

Après une saison relativement calme en 1938, l'hydrobase de Boucherville redevient achalandée en 1939. La reprise en force des envolées transatlantiques est due principalement à la mise en place du service postal. Deux autres mastodontes du même type que ceux de 1937 sont chargés de la mission. Il s'agit du *Caribou* (Illustration 6) et du *Cabot*; chacun effectuera quatre traversées aller et retour entre les mois d'août et septembre. Le 6 août 1939, un autre haut fait est consigné dans les annales de l'aviation par l'hydravion *Caribou* lorsqu'il inaugure le premier service postal régulier



Illustration 4 : Les deux appareils ont été superposés à Foynes, base de la compagnie Imperial Airways. Nous y apercevons deux personnes procédant au chargement des sacs postaux dans l'un des flotteurs. [Source : Photos / Kenneth Munson, Pictorial history of B.O.A.C. and Imperial Airways, Ian Allan Ltd., London, 1970]

entre la Grande-Bretagne et l'Amérique du Nord, via l'Irlande et la colonie britannique de Terre-Neuve. Trente-cinq heures d'envolée ont été nécessaires avant que le *Caribou* puisse se poser majestueusement sur les eaux du Saint-Laurent à Boucherville.

À son départ de Southampton le 5 août, le *Caribou* transportait 1500 livres de courrier à caractère plutôt philatélique⁷. L'unité de masse se composait d'environ 25 000⁸ à 30 000 lettres⁹. De ce nombre, plusieurs d'entre elles ont fait halte ou ont été transbordées à Boucherville¹⁰. Nous avons dû trier sur le volet et retenir celles qui ont le plus d'à-propos. Pour la catégorie halte, nous avons retenu le spécimen décrit à l'illustration 7 qui possède une histoire des plus intéressantes¹¹. On note la marque manuscrite « CARIBOU » qui identifie explicitement l'appareil chargé de la mission. Un examen minutieux de la pièce nous porte à croire que les présents acteurs sont philatélistes. On remarque que la lettre est adressée



Illustration 5 : Le 21 juillet 1938, le Mercury amerrit à Boucherville pour son unique traversée. Une atmosphère festive règne aux abords de l'hydrobase avec comme toile de fond l'île Grosbois. [Source : The Montreal Daily Star, 21 juillet 1938, p. 1]

à Londres, mais en réalité elle provient aussi de cette ville. Le cachet postal en date du 3 août en fait foi. De cette observation, on peut conclure à une entente préalable voulant que l'envoi de l'expéditrice à son correspondant aux États-Unis (dont l'adresse nous est inconnue) lui soit retourné. L'apposition d'une étiquette en est une preuve. Une autre démonstration solide est le timbre-poste américain de 30 ¢ apposé pour répondre au tarif de base de la poste aérienne entre les États-Unis et l'Europe. Outre le fait que le pli a effectué un arrêt aller-retour à Boucherville, avec le nom de deux destinataires, il est une pièce superbe en raison de la dualité des timbres-poste des administrations postales en présence, l'Angleterre et les États-Unis.

Dans la catégorie transbordement, nous vous présentons ici une pièce phare. Après avoir quitté le pays de l'Albion¹², le *Caribou* amerrit outre-Atlantique. Nous savons que le

Illustration 6 : La partie supérieure montre l'amerrissage du Caribou à l'hydrobase de Boucherville le 6 août 1939. Son arrivée constitue l'inauguration du service postal transatlantique par la compagnie Imperial Airways. La partie inférieure présente l'équipage entourant C.D. Howe, ministre canadien des Transports, et S.J. Hungerford, président du Canadien National¹⁶. [Source : Collection Michel Gagné]



premier point de chute est Botwood, ville côtière de l'île de Terre-Neuve, alors colonie britannique. Nous devons à un philatéliste averti à la commémoration de l'événement un spécimen remarquable de la petite histoire de Boucherville¹³. L'expéditeur du nom de R. Mercer, désireux de pourvoir sa collection, adresse une enveloppe en livraison générale¹⁴ à Boucherville à un certain Ralph Mercer¹⁵ que nous soupçonnons être la même personne.

En fait, il s'adresse la lettre à lui-même et comme elle ne sera jamais réclamée, elle lui sera retournée. Une analyse minutieuse nous permet de constater que l'expéditeur a pris soin de noter dans la partie inférieure qu'il s'agit



Illustration 7 : Enveloppe au caractère intéressant avec ses deux arrêts à Boucherville [Source : Site Delcampe.net]

de l'inauguration du premier vol transatlantique de l'*Imperial Airways*. De plus, il ajoute les mots « P.M. Please back stamps »¹⁶. Par cette annotation, il demandait aux maîtres de poste d'apposer un cachet d'arrivée au revers de l'enveloppe, acte qui dénote que la lettre est bel et bien arrivée à destination (Illustration 8).

À sa descente du *Caribou*, le courrier est pris en charge par M. Ludovic Germain¹⁷, directeur du district de Montréal au ministère des Postes, et transporté au bureau de poste central de Montréal (Illustration 9). La demande est exaucée, car une empreinte mécanique du bureau apparaît au revers. Le dateur nous informe que la lettre a été traitée le jour même, le 6 août à 7 PM, pour ensuite être livrée à Boucherville. Le cachet d'arrivée à ce bureau, alors sous la houlette de François-Antoine Bourdon et de sa fille Agnès, en fait foi¹⁸. Il s'agit d'une marque du type cercle interrompu dans lequel on peut lire l'inscription « BOUCHERVILLE / AU 7 / 39 / P.Q. ».

Dans une dernière action, l'expéditeur indique son adresse en prenant soin de mentionner que le retour de la lettre doit s'effectuer après cinq jours. Cette dernière n'étant bien sûr pas réclamée, on réexpédie la pièce le 10 août en la transbordant à bord du *Caribou*, de retour de New York, en partance pour l'Europe, via Terre-Neuve. Le courrier destiné à cet endroit sera débarqué et ladite lettre livrée à M. Mercer.

Inauguration du service de messagerie

L'aventure postale se poursuit le 13 août 1939 avec l'arrivée à Boucherville du *Cabot*, le frère jumeau du *Caribou*. Il avait quitté Southampton la veille et fait son plein d'essence en vol. Sa cargaison se composait de 60 livres de courrier, soit cinq sacs contenant 3600 lettres²⁰. Sa venue à Boucherville fut l'occasion pour le Canadien National Express d'annoncer l'inauguration d'un nouveau service de colis express marquant ainsi un nouveau progrès pour l'industrie et le commerce canadiens (Illustration 10).

Le 20 août 1939, le *Caribou* entreprend sa deuxième traversée et amerrit à Boucherville avec quelque 28 000 lettres dont 3200 y sont débarquées pour être distribuées à travers le pays par les avions de la compagnie aérienne Trans-Canada (Illustration 11).

Efficacité du service postal aérien

Le service aéropostal semble bien implanté. Le *Cabot* revient à Boucherville le 27 août 1939 pour sa deuxième traversée. On y transborde quelque 84 livres de courrier pour environ 3300 lettres et 29 livres de colis pour les États-Unis. Des mesures énergiques ont été prises pour assurer la sécurité de l'appareil et de sa cargaison durant son séjour de douze heures dans le bassin de Boucherville. Deux membres du Corps

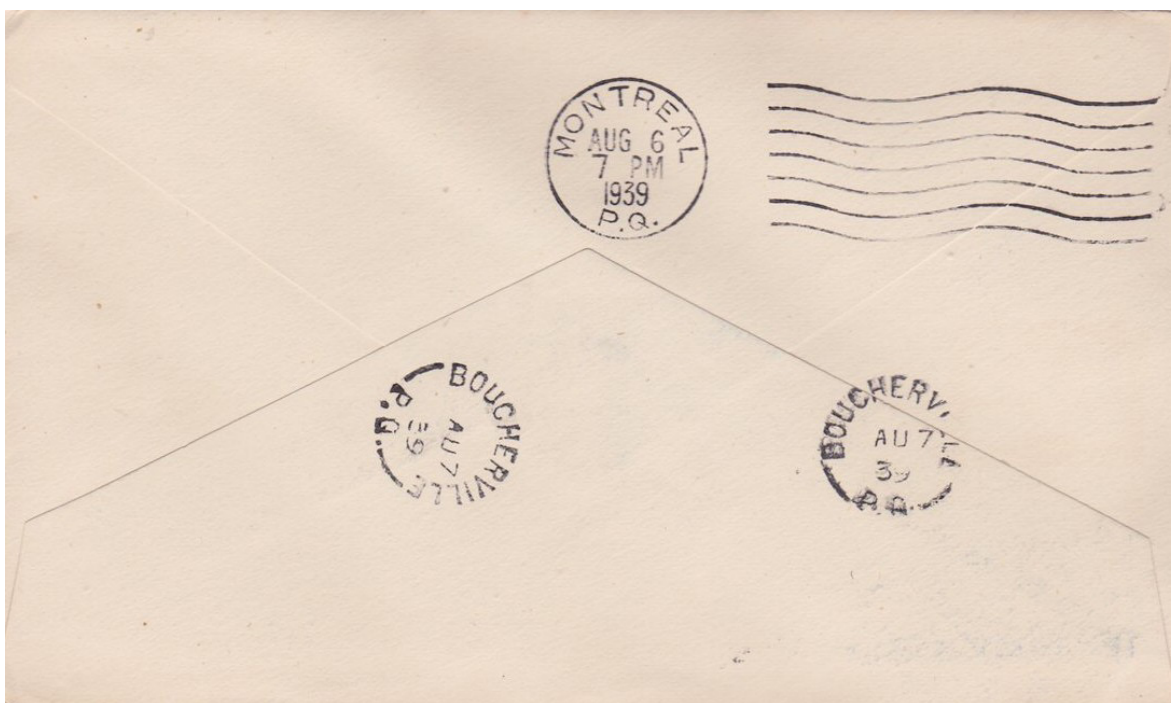
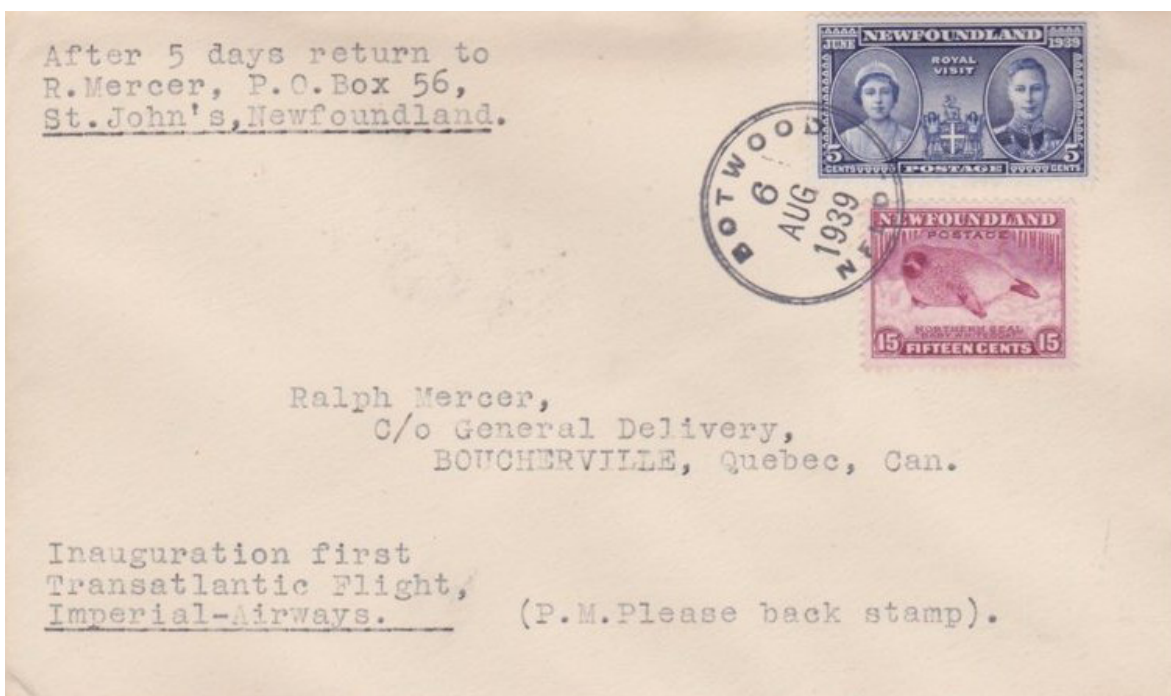


Illustration 8 : Enveloppe peaufinée par un philatéliste averti désireux de recevoir son propre envoi avec les marques postales du trajet Botwood – Boucherville [Source : Site eBay.ca]

canadien des commissaires furent investis de la mission de surveillance. Cette mesure avait pour but de prévenir tout acte de sabotage²¹.

La tension monte en Europe. Le 3 septembre, la Grande-Bretagne déclare la guerre à l'Allemagne. Le lendemain, le feu vert est donné pour la troisième traversée du *Caribou* en dépit de l'interruption de tous les vols à travers le continent.



Illustration 9 : M. Ludovic Germain, directeur du district de Montréal au ministère des Postes, surveille le transbordement des quelque 12 000 lettres destinées au Canada¹⁹ [Source : The Montreal Daily Star, 7 août 1939, p. 5]

L'arrivée du *Caribou* à Boucherville fut encore une fois des plus discrètes. Quant à la revue de presse, elle est des plus minimales. Il faut préciser que le *Caribou* s'est arrêté dans le bassin de Boucherville moins d'une heure. Le commandant de l'appareil, Donald T.C. Bennett, a tenu à rassurer les Canadiens qu'aucun indice ne fait montre d'une éventuelle interruption du service postal hebdomadaire entre les îles Britanniques et le Canada.

Le *Caribou* avait dans ses soutes 77 livres de courrier pour le Canada comprenant quelque 4600 lettres et 378 livres de courrier pour les États-Unis²². En sus, des dépêches spéciales pour Ottawa et des colis express d'environ 70 livres complétaient la cargaison postale²³.

Le *Cabot* revient à Boucherville, le 10 septembre 1939, pour sa troisième traversée, lendemain du jour de la déclaration de guerre du Canada à l'Allemagne. Il transportait 50 livres de courrier pour le Canada, soit approximativement 2000 lettres²⁴, 243 livres pour les États-Unis et 19 livres de films à destination de New York²⁵. Dès l'arrivée, les lettres adressées aux

Canadiens des provinces de l'Ouest ont été acheminées à la base de Saint-Hubert pour être expédiées par Air Canada²⁶.

Le 17 septembre, le *Caribou* se pose dans la rade de Boucherville pour la quatrième et dernière fois. Sur le plan postal, le *Caribou* transportait 236 livres de courrier à destination de New York, 32 livres de lettres à destination du Canada et 75 livres de colis confiés aux Messageries du Canadien National²⁷. Les dates de retour à Boucherville et de départ pour l'Angleterre sont passées sous silence. À son départ, les soutes renfermaient 250 livres de courrier du Canada et 632 livres des États-Unis, ainsi que 60 livres de messageries confiées au Canadien National Express²⁸.



Illustration 10 : Vue d'une partie des colis express au moment du départ du Cabot pour le voyage de retour en Angleterre [Source : The Montreal Daily Star, Over The Rim To Europe, 17 août 1939, p. 3]

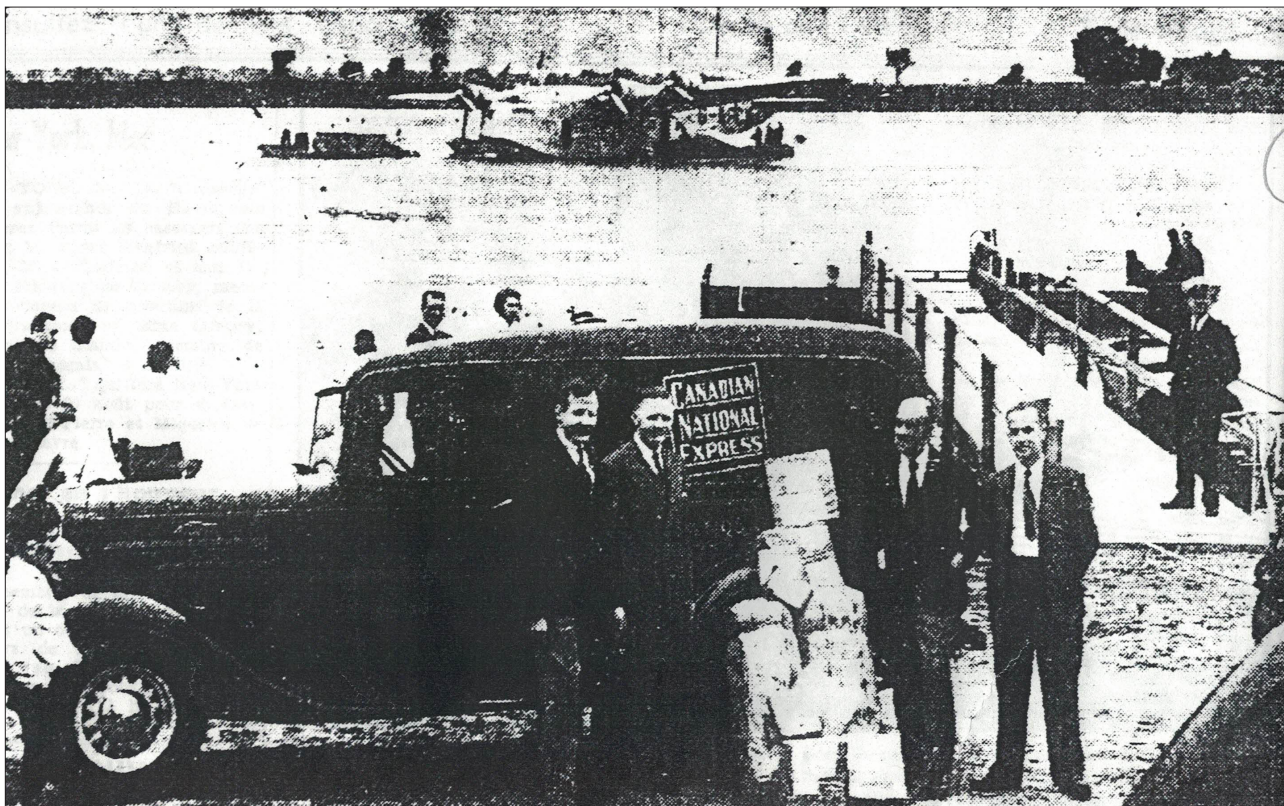


Illustration 11 : Le Caribou a survolé l'Atlantique de Southampton à Boucherville en 28 heures et 45 minutes incluant les escales. Il s'agissait de la première envolée d'effets postaux en direction de l'Ouest canadien. [Source : L'Illustration Nouvelle, 23 août 1939, p. 18]

Une semaine plus tard, le *Cabot* fait époque dans l'histoire des envolées transatlantiques. Tout en fracassant le record de vitesse, le gros hydravion de l'*Imperial Airways* avait à son bord le plus gros chargement de courrier destiné au Canada depuis le commencement des envolées²⁹. On comptait 101 livres de courrier pour les provinces canadiennes³⁰ totalisant 5000 lettres³¹ et 422 livres à destination de New York³², soit l'équivalent de 21 000 lettres³³.

Après un arrêt d'à peine une heure à Boucherville, le *Cabot* fila vers Port Washington³⁴ pour y revenir le vendredi 29 septembre 1939. À son retour, on rapporte qu'il avait à son bord 510 livres de courrier américain, auxquelles on ajouta 277 livres de courrier canadien ainsi que 60 livres de messageries confiées au Canadien National Express.

Suspension de la poste aérienne

Durant le troisième séjour du *Caribou* à Boucherville, le 4 septembre 1939, il fut annoncé la suspension de la poste aérienne britannique dans tous les points

de l'Empire, hors de l'Angleterre, sauf pour la poste aérienne transatlantique entre la Grande-Bretagne et le Canada, jusqu'à l'avis contraire³⁵.

Le *Cabot* s'envola le 29 septembre pour la dernière envolée transatlantique de 1939 marquant ainsi un pas rapide dans le transport du courrier et des messageries entre les continents européen et américain. En octobre 1939, le *Caribou* et le *Cabot* sont cédés à la *Royal Air Force*, et seront détruits par la *Luftwaffe* en mai 1940³⁶.

À la reprise des envolées transatlantiques en août 1940, on apprend que l'avis de suspension de la poste aérienne annoncée préalablement sera effectif le mois suivant. Dès lors, l'*Imperial Airways* cesse toutes activités et cède l'hydrobase de Boucherville à la *Royal Air Force* et à la *Ferry Command* qui y mèneront des opérations militaires jusqu'en 1945. La page est tournée, mais non sans laisser un pan de l'histoire bouchervilloise derrière elle.

1 John Robert Kennedy Main, *Les voyageurs de l'air, historique de l'aviation civile au Canada 1859-1967*, Imprimeur de la Reine, Ottawa, p. 141.

2 Ibid.

3 En collaboration, *Avions et pilotes*, vol. 6, Éditions Atlas, Paris, 1990, p. 1522-1523.

4 Hans Halberstad, *Hydravions*, Éditions Soline, Courbevois, France, 1999, p. 58.

5 <http://www.angelfire.com/sports/aeromodelismelutry>, *Short-Mayo S.20/S.21 Composite* -1938, p. 3.

6 Cette photo est tirée de la revue *Canadian Aviation*, août 1939, p.

15. Le titre de l'article est « *At the End of the First British England-Canada Air Mail Flight* ». La page volante a été acquise lors d'une mise à l'enchère de la firme eBay, objet 130718394786, et provient de Kaya Books, Morrisburg, Ontario. Collection Michel Gagné.

7 Vincent Chené, *La Presse*, « Le Caribou a triomphé », 7 août 1939, p. 3.

8 *Le Canada*, « Le Caribou est resté ici un peu moins d'une heure » [La foule applaudit], 7 août 1939, p. 11.

9 *The Globe and Mail*, *Cabot Carries First Express Over Atlantic*, 14 août 1939, page 5.

10 Vincent Chené, *La Presse*, « Le Caribou a triomphé », op.cit.

11 <https://www.delcampe.net/fr/collections/>, objet 132640638.

12 Nom que les anciens donnaient à la Grande-Bretagne et qui désigne en poésie, l'Angleterre.

13 <http://www.cafr.ebay.ca/>, objet 261042929836.

14 En histoire postale, le terme « livraison générale » signifie le courrier qui ne peut être livré à domicile et retenu au bureau de poste où la personne doit se rendre pour le réclamer. Le terme « poste restante » est également employé pour définir le service et se traduit en anglais par *General Delivery*.

15 Ralph Mercer était négociant de timbres et d'histoire postale à St. John's, Terre-Neuve.

16 P.M. est l'abréviation de *Post Master* qui signifie maître de poste.

17 Postes canadiennes, *Les directeurs des postes à Montréal de 1763 à*

1954 [Employés des postes du Canada], supplément souvenir 1954, fiche n°17, p. 83-84.

18 Michel Gagné, *Histoire postale de Boucherville 1828-2009*, Société d'histoire des Îles-Percées et Société d'histoire postale du Québec, Boucherville, 2010, p. 42.

19 *The Montreal Daily Star*, « *New Link Forged in Empire Communications Chain* », 7 août 1939, p. 5.

20 *La Patrie*, « Le Cabot arrive en avance de 12 minutes sur l'horaire », op. cit.

21 *The Gazette*, « Cabot Flies Today With Heavy Cargo », op. cit.

22 Ibid.

23 Ibid.

24 *The Gazette*, « Cabot Spots Nazi U-Boat at Sea, Reports Its Position » by Wireless, op. cit.

25 *Le Canada*, « Sous-marin aperçut par le Cabot », op. cit.

26 *L'Illustration Nouvelle*, « Le Cabot est arrivé hier à Boucherville », op. cit.

27 *The Gazette*, « *Flying Boat Here After Routine Hop* » [Caribou Lands at Boucherville On Second to Last of Ocean Flights], 18 septembre 1939, p. 13.

28 *Le Canada*, « Le Caribou est arrivé en Grande-Bretagne », 23 septembre 1939, p. 4.

29 *Le Canada*, « Le Cabot brise le record de survol de l'Océan » [Il n'a mis que treize heures à franchir l'Atlantique], 25 septembre 1939, p. 10.

30 Ibid.

31 *The Gazette*, « Cabot Sets Record On Last Trip Here » [Flying Boat Takes 13 Hours, 1 Minute From Foynes to Botwood], 25 septembre 1939, p. 21.

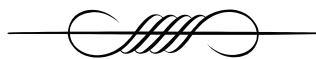
32 *Le Canada*, « Le Cabot brise le record de survol de l'Océan », op. cit.

33 *The Gazette*, « Cabot Sets Record On Last Trip Here », op. cit.

34 Ibid.

35 *La Presse*, « La poste aérienne supprimée », 6 septembre 1939, p. 20.

36 <http://richard.ferriere.free.fr/bleneau/empire3/empire3.pdf> ; http://www.imperial-airways.com/Aircraft_page_2.html *Airliners operated by Imperial Airways, 1919-1940*.



Maintenant deux endroits, pour mieux vous servir. Qualité, choix et prix compétitif. Aussi, Achat/Échange/Évaluation	
 La boutique du collectionneur depuis 1986	 Hobby & Collection
Place Fleur de Lys 550, boul. Hamel Québec, QC G1M 2S6	Galleries de la Capitale 5401 boul. des Galeries Québec, QC G2K 1N4
(418) 524-7894 info@boutique-tpm.com www.boutique-tpm.com	(418) 614-7TPM 876 tpm-hobby@videotron.ca