

---

# L'AÉROPORT DE LACHUTE

## UNE HISTOIRE

---



**Par ROBERT SIMARD**  
**HISTORIEN**

NOVEMBRE 2019



**MRC  
D'ARGENTEUIL**  
Authentique. Avec vous.



Ville de Lachute

## Table des matières

|                                                                           |    |
|---------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Voler, un rêve de liberté .....                                        | 3  |
| 2. Les débuts de l'aviation au Québec .....                               | 4  |
| 2.1 Un premier atterrissage à Lachute, il y a 100 ans .....               | 4  |
| 3. La famille Ayers et l'aviation .....                                   | 7  |
| 3.1 Un effort de guerre.....                                              | 8  |
| 4. Gilbert Ernest Ayers et la construction de l'aéroport de Lachute ..... | 9  |
| 4.1 Un aéroport International à Lachute .....                             | 11 |
| 4.2 Pour un tour d'avion .....                                            | 12 |
| 5. Une ville de Lachute entrepreneure .....                               | 13 |
| 5.1 Les Beaver et B.M. Aviation.....                                      | 14 |
| 6. Des temps plus difficiles .....                                        | 16 |
| 6.1 Le Robin R-1260 .....                                                 | 16 |
| 6.2 KEJY Aviation .....                                                   | 17 |
| 6.3 Les Cadets de l'Air .....                                             | 17 |
| 7. L'aéroport aujourd'hui.....                                            | 18 |
| 7.1 Un aéroparc résidentiel.....                                          | 18 |
| 7.2 Un aéroport école .....                                               | 18 |
| 7.3 Un aéroport de services .....                                         | 19 |
| 8. L'APPAL .....                                                          | 19 |
| 8.1 Une offre pour toute la famille .....                                 | 20 |
| 8.2 Les filles découvrent l'aviation .....                                | 20 |
| 9. Les types d'avions .....                                               | 21 |
| 10. Conclusion .....                                                      | 22 |
| 11. Liste des photos .....                                                | 23 |
| 12. Bibliographie .....                                                   | 24 |

## **1. Voler, un rêve de liberté**

L'humain a toujours été fasciné par l'immensité du monde qui existe au-dessus de lui. Quand on pense au ciel, aux nuages, à cette atmosphère démesurée qui nous englobe, ce monde inexploré symbolise le grand inconnu. L'humain a pourtant pris le temps de l'observer à maintes reprises, sous toutes ses coutures, d'en bas, sans jamais avoir eu la chance d'y aller, en haut. Lorsqu'il contemple un oiseau en vol, une palette d'émotions apparaît instantanément, le faisant errer entre l'émerveillement et l'envie, faisant naître chez lui un désir particulier. Il veut lui aussi être libre, libre comme l'oiseau. Cette convoitise de liberté totale devient une grande source de motivation. Comment voit-on la terre du haut des airs? Animé par cette quête, il cherchera par tous les moyens d'aller en haut, pour voir ce qui se passe en bas.

Avec l'industrialisation, le développement des transports et la Première Guerre Mondiale, l'humanité découvre le moyen d'aller plus vite, de diminuer les distances et de raccourcir le temps consacré au voyage. Plusieurs tentent de faire comme l'oiseau, prendre de la vitesse et planer au-dessus du sol, des rivières, voire des fleuves; certains réussissent, d'autres frôlent la catastrophe. Des frères Wright à Charles Lindbergh, une quantité d'aventuriers, d'ingénieurs et de concepteurs participent à la conquête de l'air. Ils ont façonné l'histoire de l'humanité, l'histoire de l'aviation. Du premier atterrissage d'un avion à Lachute le 13 novembre 1919 à la construction d'un aéroport en 1955 par Gilbert Ernest Ayers, du rachat de l'aéroport en 1973 par la Ville de Lachute en passant par le développement d'un aéroparc, ce récit raconte l'histoire de l'aéroport de Lachute. Il nous permettra d'en connaître davantage sur la grande aventure de l'aviation telle qu'elle a été vécue dans la communauté argenteuilloise.

La première partie de ce rapport focalise sur l'histoire de l'aéroport de Lachute à partir de recherches historiques effectuées par l'historien Robert Simard. Les chapitres 7 et 8 abordent la période actuelle de l'aéroport et ont pour principales sources d'informations le rapport *L'aéroport de Lachute d'hier à aujourd'hui: une histoire de passion et de développement économique* ainsi que des entretiens avec les gestionnaires de l'aéroport.

## 2. Les débuts de l'aviation au Québec

En 1908, les frères Wright entreprennent leur premier essai officiel à bord d'un avion à moteur. Au même moment, un adolescent montréalais de 15 ans, Laurence Jerome Lesh, compte à son actif une centaine de vols planés tirés par un cheval au galop. Le 20 août 1907, il réussit un exploit prodigieux, un vol plané de 24 minutes sur une distance d'une dizaine de kilomètres au dessus du fleuve Saint-Laurent. Cette fois-ci, il est remorqué par un bateau à moteur. Le premier envol motorisé au Québec se passe quelques années plus tard, pendant la semaine de l'aviation organisée à Pointe-Claire. Le 2 juillet 1910, le français Jacques de Lesseps survole le centre-ville de Montréal réalisant une boucle de 60 kilomètres. Il voyage dans les airs pendant 49 minutes et 3 secondes.

### 2.1 Un premier atterrissage à Lachute, il y a 100 ans

Par une matinée grise d'automne, le 13 novembre 1919, Adélard Raymond décolle de l'aérodrome de Cartierville en direction de Lachute à bord d'une machine volante qu'on disait plus lourde que l'air. Il s'aventure vers le nord-ouest parcourant les 55 kilomètres de distance à vol d'oiseau qui séparent les deux villes. Curiosités remarquées en ces débuts de l'aviation, l'aviateur ne possède ni brevet de pilote ni d'immatriculation pour l'avion. On baptise tout de même l'appareil du nom de son propriétaire, le *Raymondale*. Cet aéroplane est un Curtiss JN-4, surnommé affectueusement Curtiss Jenny. L'aéronef, un biplan moteur à deux places, est fabriqué au Canada. Il provient des surplus de l'armée canadienne. Le *Raymondale* part en mission spéciale vers Lachute afin de promouvoir la vente des Bonds de la Victoire.

On peut imaginer l'attroupement de badauds, une foule curieuse de voir apparaître dans le ciel de Lachute, cette machine volante rutilante faire son approche de reconnaissance en provenance de l'est. Adélard Raymond a d'abord observé la piste d'atterrissage proposée avant de s'y poser. Il a choisi une bande de terre située entre la voie ferrée du *Canadian Northern railway* (CNR) et la rive sud de la rivière du Nord. Ce sont aujourd'hui les terrains de baseball du parc Richelieu sur la rue Meikle, au nord de la rue Principale, dans le *Petit Canada*, quartier que l'on surnommait ainsi à l'époque. Le pilote Adélard Raymond a certainement essuyé ses lunettes qui, éclaboussées par l'huile du moteur, l'empêchait de

voir clairement l'endroit où il devait atterrir. Survolant perpendiculairement le chemin menant vers Dunany, il aperçoit à sa droite le pont Copeland (1913), nouvellement construit, avec en arrière-plan les montagnes et la forêt boréale dénudée de ses feuilles. Puis se découvre, tranquillement devant, le petit lac Emily utilisé l'hiver pour la fabrication des blocs de glace. Il a probablement surpris quelques pêcheurs qui profitaient du temps clément pour taquiner le poisson et se procurer de quoi garnir la table pour le souper.



Photo 1- Le Raymondale par W.A. Ball, 13 novembre 1919, collection MRA

L'atterrissage est toute une aventure pour l'aviateur car le champ n'est pas ratissé comme un chemin. Des bosses, des trous et des sillons d'agriculture rendent l'entreprise risquée. Adélard Raymond, ancien officier-aviateur de la *Royal Flying Corps* pendant la Première Guerre mondiale, a manifestement fait preuve de sang-froid et de grande prudence au moment où les roues ont touché le sol. Un grand soupir de soulagement entremêlé d'un immense sentiment de fierté l'habite au moment où l'hélice frontale s'arrête de tourner. Près de deux cents personnes se sont rassemblés courant et tournoyant autour de la curieuse machine. Le *Raymondale* fascine, autant les plus jeunes que les plus vieux. Pour la première fois de son histoire, Lachute fait connaissance avec le merveilleux monde de l'aviation moderne.

Avant de repartir, dignitaires et citoyens, hommes, femmes et enfants sont positionnés de chaque côté du *Curtiss Jenny* afin d'immortaliser l'évènement historique. Plusieurs clichés sont figés sur la pellicule par le photographe lachutois W.A. Ball. On remarque sur des photographies publiées que des dignitaires exhibent au centre de la foule un drapeau. L'aviateur Adélarde Raymond est assis à la droite. Ce drapeau présente une histoire particulière. Le Prince de Galles s'était rendu au Canada quelques mois plutôt afin de promouvoir la vente des Bonds de la Victoire. Pour se faire, il propose un nouveau drapeau pour la campagne. Le futur Édouard VIII y intègre ses armoiries. Le drapeau sera offert en récompense aux communautés qui contribueront significativement à la levée de fonds d'après-guerre. On raconte que le Prince de Galles, en levant le drapeau devant le Parlement aurait déclaré: "J'espère que chaque ville et chaque district remportera mon drapeau".



Photo 2-Affiche promotionnel des Bonds de la Victoire, Novembre 1919



Photo 3- Le Raymondale par W.A. Ball, 13 novembre 1919, collection MRA

### 3. La famille Ayers et l'aviation

La famille Ayers de Lachute est directement liée au développement de l'aéroport de Lachute. En 1929, Ayers Limitée engage un pilote et un caméraman pour filmer l'usine, les propriétés de la famille, les étapes de production à la filature et la ville de Lachute. L'avion effectue plusieurs boucles autour de la filature et des barrages, survole le terrain de l'exposition puis se promène au-dessus du centre-ville. Les images captées cette journée-là sont les premiers témoins visuels recueillis du haut des airs de la ville de Lachute. Le cinéaste filme aussi la rue Principale en direction de l'est vers l'ouest.

Les bobines de ces films tournés en 1929 ont été découvertes lors de recherches effectuées dans les artéfacts et archives de la compagnie Ayers dans le cadre d'un documentaire réalisé en 2010 par la TVC d'Argenteuil, sous la direction d'Eugénie Émond. Ce sont des images riches en informations, témoignages inespérés sur la vie quotidienne des gens de Lachute.



Photo 4- Filature Ayers Limitée, 1930, collection MRA

### 3.1 Un effort de guerre

La famille Ayers participe à l'effort de guerre en fabriquant divers produits destinés aux besoins de l'armée canadienne pendant la Deuxième Guerre mondiale. En plus d'avoir tissé le matériel pour les vêtements et des couvertures grises destinées aux usages des soldats, la *Dominion Shuttle Company* de Lachute, propriété d'Ernest Francis Ayers, produit du placage de bois dur (*veneers* et *plywood*) servant à la construction de certains modèles d'avions militaires. En 1941, le fabricant d'avion *De Havilland Aircraft Company* complète le design d'un bombardier bimoteur en bois, le DH-98 *Mosquito*. L'assemblage de l'appareil se fait en Angleterre. L'entreprise de Lachute aurait fourni 90% de la quantité totale de placage de bois dur pour la conception du *Mosquito*.



Photo 5- Bombardiers Mosquito De Havilland DH-8

Au cours de l'année 1941, le Premier Ministre du Canada, Mackenzie King, annonce lors d'un appel à la nation que l'aviation militaire Alliée a de la difficulté à contrer les attaques répétées des bombardiers Allemands sur l'Angleterre. Les dirigeants de la compagnie se

sentent interpellés et font une offre exceptionnelle au Premier Ministre. Ayers Limitée propose de financer la construction d'un avion chasseur. King avise que cela coûte 25 000 \$ et que le don doit être dirigé vers le *Hawker Hurricane*, fabriqué à l'époque au Canada. Une plaque commémorative à la mémoire des dirigeants de la Ayers Limitée est fixée à l'appareil. L'avion remplit sa promesse. À la fin du conflit mondial, Ayers Limitée est récompensée par le gouvernement du Canada pour sa participation à l'effort de guerre.



Photo 6- Hawker Hurricane 1942

#### **4. Gilbert Ernest Ayers et la construction de l'aéroport de Lachute**

En 1955, Gilbert Ernest Ayers, alors président de la filature Ayers Limitée et premier maire de Ayersville (1952-1954), vient de s'acheter un avion, un Douglass DC-3 immatriculé CF-HPM, fabriqué en 1942. Il a donc besoin d'une piste à proximité de la filature pour pouvoir atterrir et décoller quand cela lui semblera propice. Sa compagnie immobilière *Ayers Realty Company* achète les terrains de trois propriétaires différents : Madame Rupert Bradford, M. Georges McOuat et D.G. Simon. La construction de la piste d'atterrissage débute dans la première semaine du mois d'août 1955 sur des terres situées dans Ayersville, ville nouvellement formée en 1952 dans le canton de Chatham, voisin de Lachute.

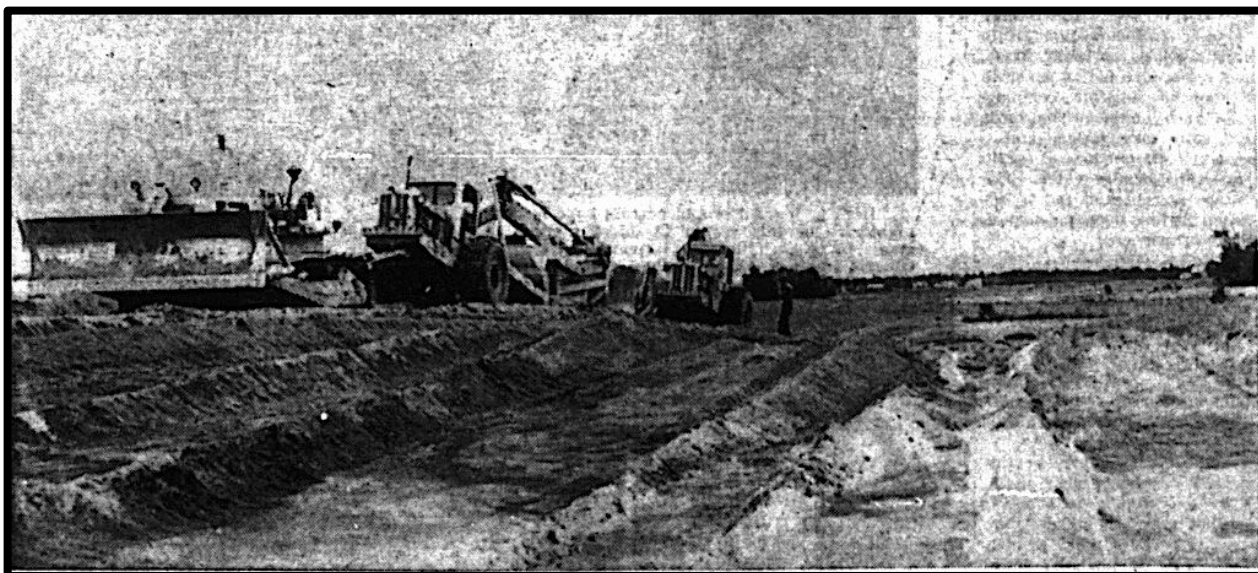


Photo 7- Début des travaux à l'aéroport de Lachute. Lachute Watcman, 11 août 1955. P.1, collection MRA

Les travaux d'excavation et de nivellement sont réalisés par la firme Marchessault et Fils de Montréal et s'étire sur six semaines. La piste de gravier construite à l'ouest de la Montée Bradford est longue de 4 300 pieds et large de 300 pieds. La complétion des travaux préliminaires à l'automne 1955 permet à l'aérodrome de Ayersville d'accueillir 19 atterrissages officiels avant son accréditation internationale.



Photo 8- Avion de Gilbert E. Ayers, DC-3 Ayers CF-HPM 1962

D'ailleurs, un de ces atterrissages est survenu au mois de janvier 1956 alors qu'un appareil de la *Royal Canadian Air Force* s'y est posé d'urgence. L'avion, un Douglas DC-3 *Dakota* piloté par Don Carter de Vancouver, décolle en partance de Rockcliffe, ancienne base de la

RCAF située à Ottawa. Le *Dakota* vole en direction de Bagotville avec à son bord six membres d'équipage lorsqu'un de ses deux moteurs flanche. L'appareil de même catégorie que celui de la compagnie Ayers se trouve à 32 kilomètres au nord de Mont-Tremblant au moment où il perd de l'altitude. La descente commence à une altitude de 7 000 pieds au dessus de la mer. 35 minutes de vol les séparent de la piste de Ayersville. L'équipage est sur le qui-vive lors de l'approche car le temps est lourd et les vents de front sont de 100 km/h. La situation est critique, on pense sérieusement à atterrir d'urgence dans un champ quand tout à coup, le copilote aperçoit la piste dans l'éclaircie au travers les nuages. L'avion réussit son atterrissage. Plus de peur que de mal, l'équipage est sain et sauf.

#### 4.1 Un aéroport international à Lachute

Le vendredi 20 avril 1956, la piste d'atterrissage d'Ayersville se voit donner le titre d'aéroport international par le ministère du Revenu national du Canada. George H. Beaulieu, alors percepteur du bureau local des Douanes et Accises du Canada, déclare que « dorénavant tout le trafic international ou port d'entrée personnalisée devront être traités par des agents des douanes du bureau de Lachute ». Toutefois, la compagnie Ayers doit fournir aux agents des douanes un espace de bureau à l'usine, un chauffeur et un véhicule pour le transport vers l'aéroport en attendant la construction de locaux adéquats à l'aérodrome. L'inspection des avions est effectuée par l'agent des douanes avant le débarquement des passagers.

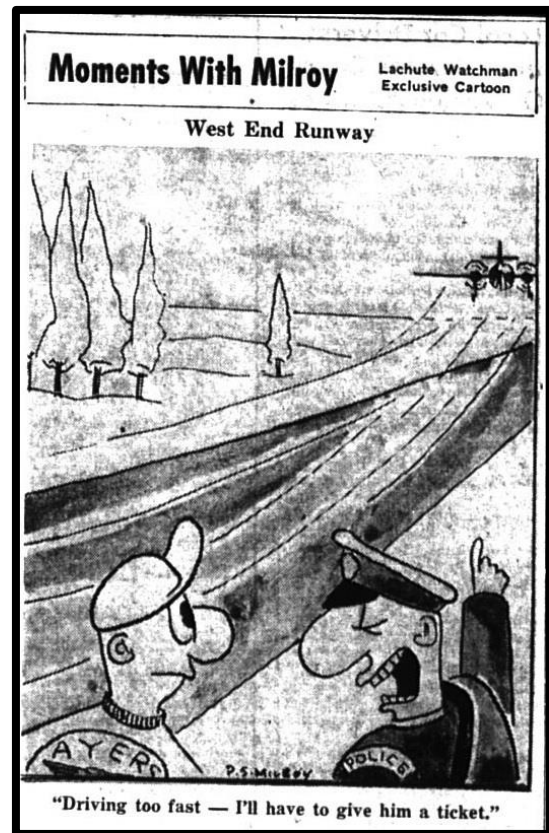


Photo 9- Caricature, journal The Watchman, 30 août 1956

Pour répondre aux standards des aéroports internationaux, la Ayers Ltée installe des balises et des lumières aux abords de la piste principale qui sera par ailleurs pavé en

asphalte avant l'automne 1956. De plus, un immense hangar de 120 pieds par 200 pieds capable de contenir un avion DC-3 ou une dizaine de plus petits appareils, est construit à l'extrémité nord-est de la piste, près de la montée Bradford. La compagnie Shell, avait déjà installé ses réservoirs de gazoline à taux d'octane élevé. L'Aéroport de Lachute devient le 18<sup>e</sup> aéroport international du Québec et le troisième de propriété privée. L'aérodrome de Lachute a encore aujourd'hui un accès aux services de douane. L'Agence des Services Frontaliers du Canada fournit des services aux termes d'une entente conclue avec Aviation Lachute. L'entente est révisée et renouvelée à chaque année.

#### **4.2 Pour un tour d'avion**

Gilbert Ernest Ayers était un visionnaire et un homme d'affaires qui avait à cœur sa communauté. En octobre 1956, la majorité des 410 employés chez Ayers Limitée ont eu l'occasion de faire un tour dans l'avion du président. 29 décollages en partance de l'aéroport de Lachute ont été effectués en deux fins de semaine. Ce sont encore aujourd'hui des souvenirs impérissables pour les employés et leurs familles. Certains racontaient aussi qu'il était un homme d'affaires impitoyable lors des négociations pour l'avènement du syndicat chez Ayers et qu'il proposait en échange, à ceux qui voteraient contre le syndicat, un tour d'avion.



Photo 10- Les employés chez Ayers Limitée, 1956, collection MRA

Gilbert E. Ayers a beaucoup voyagé avec son avion allant de New York à la Floride, pour des rendez-vous d'affaires, jouer au golf ou encore ramener un ami, tel que Bing Crosby, jouer au Golf de Lachute. En 1976, quelques années après le décès de Gilbert E. Ayers, l'avion subit des dommages irréparables pendant une tempête. L'appareil est stationné près du hangar de la *Atlantic Central Airlines Ltd* à l'aéroport de St. John au Nouveau-Brunswick lorsque les vents d'une grande puissance soulèvent la queue dans les airs et projette le DC-3 vers le sol. Il est par la suite poussé par le vent sur d'autres avions. L'avion est déclaré perte totale.

## **5. Lachute, une ville entrepreneuriale**

Après une quinzaine d'années d'exploitation, la compagnie Ayers est en restructuration et décide de vendre l'aéroport à la Ville de Lachute. À l'automne 1971, Ayers menace même de fermer l'aérodrome s'il ne trouve preneur. Lors de la séance d'octobre, les conseillers de la Ville de Lachute flairent l'urgence de la situation et entérinent un règlement d'emprunt dans le but d'acheter l'aéroport. Cette décision du conseil rend la ville éligible à une subvention du gouvernement fédéral au montant de 246 000 \$. Par contre, une condition est émise par les conseillers; Lachute doit trouver un projet qui assurera la viabilité et la pérennité de l'aéroport en conformité avec le développement d'un parc industriel situé à proximité. Le projet stagne et tombe presque dans l'oubli.

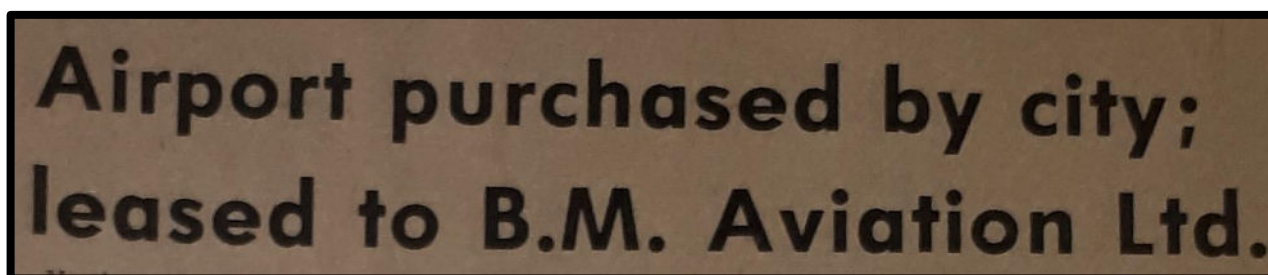


Photo 11- Titre de la une du journal The Watchman de Lachute, 18 avril 1973

Un événement inattendu accélère le processus de vente. B.M. Aviation, une nouvelle société formée par Laurentian Air Services d'Ottawa et les Placements McOuat de Lachute, fait l'acquisition de 64 avions Beaver et se cherche un endroit pour reconditionner les appareils. La transaction se concrétise finalement. En avril 1973, le conseil municipal de Lachute se réunit en séance spéciale pour finaliser l'achat de l'aéroport. Le coût total de la

transaction s'élève à 230 000 \$. L'entente stipule que 206 800 \$ sont payés pour défrayer les coûts d'achat de l'aéroport à la compagnie Ayers, 14 000 \$ sont consacrés à l'érection d'une clôture industrielle installée sur la portion visible de l'aéroport près de la montée Bradford et 9 200 \$ pour couvrir les autres frais. La gérance de cet aéroport est confiée à la nouvelle compagnie jusqu'en 1998. La compagnie B.M. Aviation devra payer un loyer à la ville de Lachute pour un montant de 14,000\$ par année, moins les frais de déneigement estimés à 1250\$.

Pierre Vennat, journaliste de La Presse de Montréal, raconte dans l'édition du mercredi 18 avril 1973 la portée historique de cette transaction : « La paisible ville de Lachute a connu des minutes historiques destinées à la transformer de satellite économique de la famille Ayers en centre aéronautique ». Voilà où résident toute l'ampleur et l'importance de cette transaction. La Ville de Lachute décide à ce moment de son histoire de faire de l'aéroport un des joyaux sur lequel elle pourra compter dans le futur. Il est proposé d'aménager autour de la piste d'atterrissage le premier aéroport industriel du Québec. On construira aussi une piste d'accès, un *taxiway*, à proximité de la piste principale.

### **5.1 Les Beaver et B.M. Aviation**

Le 14 avril 1973, la nouvelle compagnie B.M. Aviation de Lachute se porte acquéreur de 64 avions DHC-2 Beaver. Ces avions utilisés dans le Nord de l'Afrique et en Europe par l'armée américaine sont mis en vente tel quel à l'encan de Frankfurt en Allemagne de l'Ouest au plus offrant. Celui qu'on qualifiait de *Jeep volant* avait été remplacé par des hélicoptères, plus performants et mieux adaptés au terrain pendant la guerre du Viêt-Nam.

John N. Bogie, président d'*Alliance Aviation*, une division de *Laurentian Air Services*, convainc son ami Colin McOuat, de *McOuat Investments Ltd* de Lachute, de s'associer avec lui dans l'aventure et forment B.M. Aviation. Ils sont 55 concurrents à soumettre leur proposition. La lutte est tellement serrée qu'un des soumissionnaires de nationalité allemande, pensant gagner la mise haut la main, soumet une offre équivalente en marks allemands plutôt qu'en dollars américains. Manque de pot, le mark subit une dévaluation de

dernière minute de 10%. Au final, le 14 avril 1973, B.M. Aviation décroche le gros lot en proposant l'enchère la plus élevée, soit un montant de 600 000 \$ dollars américains. Lachute devenait alors un joueur majeur dans l'échiquier de l'aéronautique au Québec.

Il est évident qu'au sortir de cet encan, B.M. Aviation a reçu plusieurs offres pour l'ensemble du lot. Mais cela ne cadrerait pas avec leur grand projet : on voulait restaurer, remettre à neuf et vendre les avions au plus offrant. Ces avions Beaver construits entre 1952 à 1961 avaient un maximum de 4500 heures de vol. Tous les moteurs, ayant plus de 500 heures, sont restaurés. Les couleurs de l'armée sont recouvertes de nouvelles peintures. Avec l'autorisation du fabricant des Beaver De Havilland, on vide les habitacles et des modifications sont apportées au niveau de l'insonorisation et du décor intérieur. Les mécaniciens procèdent à un nouveau réglage des moteurs. En augmentant la vitesse de l'appareil, on réussit à accroître sa capacité de charge utile.



Photo 12- À la une du journal The Watchman de Lachute, 18 avril 1973

La modification des Beaver se faisait en raison d'une livraison par mois. Les emplois

générés dans les secteurs de la peinture, de l'avionique et de la mécanique généraient un service de paie d'environ 250 000 \$ par année. Le coût estimé du transport depuis l'Allemagne par cargo était d'environ 2 500 \$ par avion. Le prix de vente à l'unité se chiffrait à environ 40 000 \$. La compagnie espérait faire un retour sur investissement de l'ordre de 2,5 millions de dollars. Les retombées de cet investissement sont multiples pour l'aéroport. En plus du développement de l'aéroparc, on prévoit l'installation d'un garage-atelier de réparation mécanique pour les avions et la création d'une école de pilotage ouverte à la communauté.

## **6. Des temps plus difficiles**

La crise économique des années 1980 et la fermeture des usines Ayers et Thundercraft à Lachute ont affecté la croissance de la ville et de son aéroport. Plusieurs avionneurs, financés par des investisseurs locaux, ont tenté leur chance en lançant une production de petits avions pour le tourisme des airs à l'aéroport de Lachute sans trop connaître de succès.

### **6.1 Le Robin R-1260**

L'Avionnerie Robin de France, avec son R-2160, est un bon exemple. Installée en 1978 à l'aéroport de Lachute, avec un carnet de production bien chargé, la division québécoise Robin Limitée ne produit que 10 avions sur les 62 prévus. Seulement six sont vendus. En juillet 1980, on doit congédier la moitié des 12 employés.



Photo 13- Avion Robin, modèle R-2160

## 6.2 KEJY Aviation

Le 1<sup>er</sup> octobre 1998, Remy et Jacinthe Desert, fondateurs de la firme de nettoyage d'avions légers Aéronet, arrivent à l'aéroport de Lachute. Ils tombent littéralement en amour avec l'endroit et deviennent propriétaires de la base de services et d'opération de l'aéroport (*Fixed Base Operator*) et fondent KEJY Aviation. Ils ont un objectif précis, mettre en valeur les installations aéroportuaires afin d'en faire un outil de développement économique et touristique rentable pour la région.

C'est par l'aérotourisme que les Desert veulent s'y prendre: « Tout passe par l'accueil que l'on réserve aux visiteurs. Ce que nous voulons, c'est permettre aux gens qui nous visitent de sortir de l'aéroport afin qu'ils puissent, dans un premier temps, découvrir notre région mais aussi y laisser de l'argent neuf en profitant d'un bon repas au restaurant et d'une nuitée à l'hôtel. » On offre aux touristes de l'air de se rendre au centre-ville de Lachute à vélo par la piste cyclable nouvellement aménagée. Un service de taxi est offert aux aviateurs qui veulent se rendre au centre-ville. Il existe encore aujourd'hui moyennant certains frais.

## 6.3 Les Cadets de l'air

Pendant des années, l'escadron 648 des Cadets de l'air s'est activé dans le ciel de Lachute, faisant connaître les rudiments de l'aviation aux jeunes de la région. Tous les fins de semaine d'été, on apercevait les planeurs jaunes voler au-dessus des zones permises. Les cadets étaient installés dans un hangar à l'aéroport. En 2015, un évènement malheureux se produit lorsqu'un planeur, avec à son bord deux cadets, s'écrase dans les bois à proximité de la polyvalente Lavigne de Lachute. Les deux jeunes subissent des blessures mineures. La Royal Canadian Air Cadets décide alors de fermer l'escadron.



Photo 14- Planeur de la Royal Canadian Air Cadets

## **7. L'aéroport aujourd'hui**

Avec l'arrivée de Lachute Aviation à la gestion de l'aéroport en 2008, la Ville de Lachute met tout en place pour favoriser le développement d'un aéroport résidentiel. Pour François Vrana, directeur de Lachute Aviation, il s'agit de faire la promotion de la



vente de terrains en bordure de l'aérodrome pour financer les activités aéroportuaires. Ainsi se sont implantés des hangars privés et commerciaux, ainsi qu'un quartier résidentiel composé de maisons et hangars.

### **7.1 Un aéroport résidentiel**

Il y a plus de vingt ans déjà qu'un premier résident s'est installé dans un loft au-dessus de son hangar d'avion dans le développement de Gilles Léger, premier promoteur à investir à l'aéroport de Lachute. Visionnaire avant son temps, Gilles Léger croyait fermement à l'expansion et à la diversification des activités autour de l'aéroport. Plusieurs autres promoteurs prendront la relève. Plus d'une vingtaine de familles y vivent aujourd'hui. L'aéroport de Lachute poursuit son développement. Plusieurs secteurs de développement immobilier au nord de la piste sont à exploiter et plus de la moitié des quatre-vingt quatre terrains disponibles sont vendus. Certains hangars sont dotés d'un appartement servant de résidence secondaire la fin de semaine. Environ 150 aéronefs de tous types, privés et commerciaux, y sont stationnés. Fait à noter, il s'agit du seul aéroport résidentiel légal au Québec.

### **7.2 Un aéroport école**

Au cours des dernières années, l'aérodrome change de vocation en tablant sur l'enseignement. À Lachute, on compte quatre écoles de pilotage : une école de pilotage d'avion, une école de pilotage d'hélicoptère, une école pour aéronefs ultralégers et une autre pour gyrocoptère. L'école a bien grandi depuis les années 1990 et a obtenu son statut

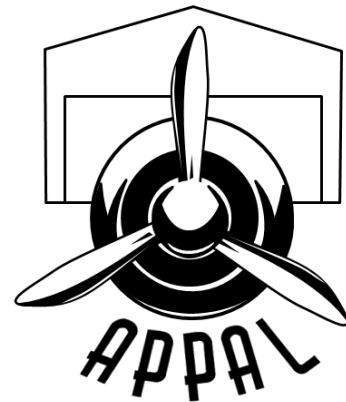
de CEGEP par le ministère de l'Éducation. Lachute Aviation, qui offre la licence de pilote privé jusqu'à la licence de pilote professionnel, a reçu le trophée de la meilleure école de pilotage au Québec quatre fois au cours des cinq dernières années.

### **7.3 Un aéroport de services**

Aujourd'hui, l'aéroport de Lachute fourmille d'activités. Tout cet achalandage a amené des sociétés de maintenance et d'entretien d'avion, des mécaniciens, des instructeurs, des pilotes et des nouveaux résidents créant une activité économique grandissante. Des entreprises nécessitant un aéroport telles que SIFEC Nord et HéliMistral se sont installées à Lachute. Plus de 60 employés travaillent à temps plein au sein de ces entreprises. Il est devenu un aéroport municipal important pour les pilotes de la grande région montréalaise. L'aéroport propose un poste d'avitaillement et des mesures facilitant l'accès aux commerces et restaurants du centre-ville de Lachute.

## **8. L'APPAL**

La création de l'Association des propriétaires et pilotes de l'aéroport de Lachute (APPAL) répond au besoin des intervenants impliqués dans l'utilisation de l'aéroport de s'engager dans sa gestion et de voir à son développement. Elle s'est donnée pour mission de maintenir, enrichir et protéger l'héritage, la vocation et le futur aéronautique de l'aéroport de Lachute. L'APPAL est le lien entre la municipalité et les utilisateurs de l'aéroport. Depuis 2016, l'APPAL organise une journée portes ouvertes pour accueillir les Argenteuillois lors d'un rendez-vous aérien. Des pilotes des environs viennent exposer leur aéronef pour le plus grand plaisir des amateurs. Des tours d'avion sont offerts gratuitement aux jeunes enfants et les profits de la journée sont remis à une association locale.



### 8.1 Une offre pour toute la famille

Les résidents-pilotes partagent leur passion et organisent des activités pour initier les jeunes à l'aéronautique, telles que « Jeunes en vol » qui leur propose des vols gratuits. Un camp de jour, d'une durée de deux semaines, est aussi offert aux jeunes pour leur apprendre à piloter.



Photo 15- Jeunes en vol

### 7.3 Les filles découvrent l'aviation

De 2013 à 2017, au mois de mars, Marguerite Varin de *Up-draft Aviation* organise « Les filles découvrent l'aviation à Lachute » dans le cadre de la Semaine mondiale des Femmes de l'air, en l'honneur de Raymonde de Laroche, 1<sup>ère</sup> femme à obtenir son brevet de pilote le 8 mars 1910. Lors du Symposium de l'Institut des Femmes de l'air du monde le 25 mai 2017 à Vancouver, Marguerite reçoit le trophée de la meilleure organisatrice d'évènement.

L'aéroport de Lachute est considéré deuxième aéroport le plus pro-femmes au monde par le Symposium. C'est au moins 2 000 filles et femmes qui auront fait un vol d'introduction et plus du double de visiteurs qui se seront familiarisés avec des compagnies et écoles reliées à l'aviation, faisant naître des passions et de nouvelles carrières pour les filles.



Photo 16- Les filles découvrent l'aviation

## 10. Les types d'avions

L'aéroport accueille aujourd'hui plusieurs types d'avions et d'aéronefs : des jets privés aux avions de passagers, des transporteurs cargo aux avions de loisirs, en passant par les hélicoptères et les ultralégers. Le mouvement d'aéronefs peut atteindre jusqu'à 500 départs et atterrissages lors des belles journées de fin de semaine. Lachute est le seul aéroport régional québécois à offrir l'approche aux instruments, les formalités douanières, la location de voitures, le prêt de vélos et un service de taxi (moyennant des frais).



Photos 17 à 21- Gracieusetés de Aéroport de Lachute

## 11. Conclusion

Cette histoire nous rappelle le caractère unique de l'aéroport de Lachute. D'abord construit par l'industriel Gilbert Ernest Ayers en 1955 afin de servir ses intérêts personnels et commerciaux, il change rapidement de rôle lorsqu'il reçoit son accréditation d'aéroport international. Cette fonction d'utilité publique se concrétise alors que la Ville de Lachute devient propriétaire de l'aéroport en 1973. Après moult tentatives de développement industriel, la municipalité réalise, de concert avec les gestionnaires de l'aéroport, un projet novateur en y aménageant un aéroparc intégré dans le plan d'urbanisme, seul aéroparc résidentiel légal au Québec.

**Tableaux des gestionnaires successifs de l'aéroport de Lachute (1955 à aujourd'hui)**

|           | PROPRIÉTAIRE        | GESTIONNAIRE     |
|-----------|---------------------|------------------|
| 1955-1973 | AYERS Realities Ltd | G. E. Ayers      |
| 1973-1998 | VILLE DE LACHUTE    | B.M. Aviation    |
| 1998-2007 | VILLE DE LACHUTE    | KEJY Aviation    |
| 2007-     | VILLE DE LACHUTE    | LACHUTE AVIATION |

Aujourd'hui, l'aéroport fourmille d'activités. « *En comparaison avec les sites aéroportuaires équivalents, celui de Lachute figure en effet parmi les plus économiques à utiliser, et ce, en dépit du fait qu'il est doté d'équipements et d'infrastructures de grande qualité. Parmi ceux-ci, mentionnons une piste asphaltée et éclairée de 4 000 pieds, un système de communication UNICOM, et un système de balisage ARCAL,* » précise François Vrana, directeur de Lachute Aviation.

## Liste des photos :

Photo 1 : Le Raymondale, par W.A. Ball, 13 novembre 1919, Archives MRA, page 5.

Photo 2 : Affiche « Gagnons le drapeau du Prince de Galles, emprunt de la victoire 1919 », [www.warmuseum.ca/collections/artifact/1029210](http://www.warmuseum.ca/collections/artifact/1029210), page 6.

Photo 3 : Le Raymondale, par W.A. Ball, 13 novembre 1919, Archives MRA, page 6.

Photo 4 : Filature Ayers Limitée, 1930, Archives MRA, page 7.

Photo 5 : Bombardiers Mosquito DH-8 de Dehavilland,

[www.wikipedia.org/wiki/De\\_Havilland\\_Mosquito#/media/File:De\\_Havilland\\_DH-98\\_Mosquito\\_ExCC.jpg](http://www.wikipedia.org/wiki/De_Havilland_Mosquito#/media/File:De_Havilland_DH-98_Mosquito_ExCC.jpg), page 8.

Photo 6 : Hawker Hurricane, [www.ingeniumcanada.org/aviation/collections-recherche/artefact-hawker-hurricane-xii.php](http://www.ingeniumcanada.org/aviation/collections-recherche/artefact-hawker-hurricane-xii.php), page 9.

Photo 7 : « Levelling farmland for airstrip », Lachute Watchman, 11 août 1955. P.1, Archives MRA, page 10.

Photo 8 : DC-3 Ayers CF-HPM 1962, collection Ayers Limitée, page 10.

Photo 9 : « Westend runway », Lachute Watchman, 30 août 1956, Archives MRA, page 11.

Photo 10 : Les employés chez Ayers Limitée, 1956, Archives MRA, page 12.

Photo 11 : « Airport purchase by city; Leased to B.M. Aviation Ltd », Lachute Watchman, 18 avril 1973, Archives MRA, page 13.

Photo 12 : « McOuat Investments, Laurentian Air combine forces in new venture », Lachute Watchman, 18 avril 1973, Archives MRA, page 15.

Photo 13 : Avion Robin R-1260, [www.airteamimages.com/robin-r-2160\\_G-BYBF-private\\_250347.html](http://www.airteamimages.com/robin-r-2160_G-BYBF-private_250347.html), page 16.

Photo 14 : Planeur Royal Canadian Air Cadets,

[www.avionslegendaires.net/2015/05/actu/un-planeur-militaire-canadien-se-crashe-pres-dune-ecole/](http://www.avionslegendaires.net/2015/05/actu/un-planeur-militaire-canadien-se-crashe-pres-dune-ecole/), page 17.

Photos 15 à 21, gracieusetés de l'aéroport de Lachute, pages 20- 21.

## **Bibliographie :**

### **Sources manuscrites :**

1. MRA, P01, S02, SS03, Fonds Hyacinthe Lambert, Les Ayers de Lachute.

### **Articles du journal The Watchman de Lachute**

1. « A correction on the Council and the airport », The Watchman, Lachute, 25 avril 1973, p.1.
2. « Airport purchase by city; Leased to B.M. Aviation Ltd », The Watchman, Lachute, 18 avril 1973, p.1.
3. « Alderman oppose airport purchase claiming lack of time for study », The Watchman, Lachute, 18 avril 1973, p.1 et 8.
4. « Ayers employees taken on flights in company plane », The Watchman, Lachute, 4 octobre 1956, p.1.
5. « Ayers landing field licensed as an International Airport », The Watchman, Lachute, 26 avril 1956, p.1.
6. « Fire call to air field in RCAF forced landing », The Watchman, Lachute, 12 janvier 1956, p.1.
7. « McOuat Investments, Laurentian Air combine forces in new venture with \$1/4- million initial annual payroll », The Watchman, Lachute, 18 avril 1973, p.1 et 8.
8. « Project underway beyond town limits, levelling farmland for airstrip », The Watchman, Lachute, 11 août 1955. P.1.
9. « West end runway », The Watchman, Lachute, 30 août 1956.

### **Articles de journaux :**

1. « L'aéroport de Lachute devenu international », La Presse, 27 avril 1956, p.20.
2. « Lachute devient aéroport international », Le Devoir, 30 avril 1956 p.5.
3. « Un aéroport près de Sainte-Scholastique », La Presse, lundi 18 octobre 1971, p. D16.

4. Ross, Bob, « Sixty four Beaver to be refurbished for resale », The Ottawa Journal, 14 avril 1973,
5. Vennat, Pierre, « Lachute deviendra centre aéronautique », La Presse, 18 avril 1973, vol. 89, no.92, p.A1 et A6.

Articles consultés sur le web :

1. « Aéroport de Lachute : le meilleur des deux mondes », Magazine Aviation, 1<sup>er</sup> mai 2015, <https://www.magazineaviation.ca/aeroport-de-lachute-le-meilleur-des-deux-mondes/> consulté le 17 juillet 2019
2. Aviation Safety Network, « Crash aérien 2 février 1976 d'un Douglass C-49J (DC-3) CF-HPM, Saint-John Airport, NB, (YSJ) », <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19760202-0&lang=fr> consulté le 24 juillet 2019
3. Avion Robin, [www.airteamimages.com/robin-r-2160 G-BYBF - private 250347.html](http://www.airteamimages.com/robin-r-2160-G-BYBF-private-250347.html) consulté le 29 juillet 2019
4. Braney, Stéphane, « L'aéroport municipale : un nouvel envol », Bulletin municipal de la Ville de Lachute, vol.12, no.4, Hiver 2008, p. 3 et 4.
5. Canada Veterana Hall of Valour, « Adélard Raymond », <http://www.canadaveteranshallofvalour.com/RaymondA.htm> consulté le 22 juillet 2019
6. Dehavilland, DH-8 bombardier Mosquito [www.wikipedia.org/wiki/De Havilland Mosquito#/media/File:De Havilland DH-98 Mosquito ExCC.jpg](http://www.wikipedia.org/wiki/De_Havilland_Mosquito#/media/File:De_Havilland_DH-98_Mosquito_ExCC.jpg) consulté le 29 juillet 2019
7. Fondation Aérovision Québec, « Adélard Raymond », 2001, <https://aerovision.org/person/adelard-raymond-2/> consulté le 17 juillet 2019
8. Fuller, Georges, « L'Outaouais et au-delà : histoire de l'aviation dans la région », Québec Aviation, 31 mai 2017, 20 pages. <http://flightsofhistory.perfectdayfactory.com/loutaouais-et-au-dela-histoire-de-laviation-dans-la-region/> consulté le 17 juillet 2019

9. « Gagnons le drapeau du Prince de Galles, emprunt de la victoire 1919 », [www.warmuseum.ca/collections/artifact/1029210](http://www.warmuseum.ca/collections/artifact/1029210) consulté le 29 juillet 2019
10. <https://ingeniumcanada.org/aviation/collections-recherche/artefact-hawker-hurricane-xii.php> consulté le 24 juillet 2019
11. <https://www.avionslegendaires.net/2015/05/actu/un-planeur-militaire-canadien-se-crashe-pres-dune-ecole/> consulté le 1<sup>er</sup> août 2019
12. MGT Aviation, Accueil / Histoire, <https://mgtaviation.weebly.com/> consulté le 17 juillet 2019.

#### Études :

1. Abscisse Recherche Inc., Consultation sur l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu : Dynamique du réseau aéroportuaire et transport aérien au Québec, 2016, p.21-22.
2. Adams, Daniel, « Portrait d'un transporteur », Circul'air, vol.3, no.10, Mars 2004.
3. Metcalfe-Chenail, Danielle, For the Love of Flying\_ The Story of Laurentian Air Services, Robin Brass Studio, 2009, p. 155 à 158.
4. Thiffault, Pierre, « Survol historique de l'aviation québécoise avant la seconde Guerre mondiale », Histoire Québec, vol. 16, no. 1, 2010, p. 21-26.
5. Varin, Marguerite, L'aéroport de Lachute d'hier à aujourd'hui : une histoire de passion et de développement économique, 2019, non publié.
6. Vrana, François, Aéroport de Lachute, développement dynamique, Colloque CAQ 2012.