

## De grands oubliés de notre histoire Les pilotes de brousse

Jean-François Bellemare

Numéro 87, automne 2006

Audace et ingéniosité : les Québécois et l'aviation

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/6979ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

### Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

### ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

### Citer cet article

Bellemare, J.-F. (2006). De grands oubliés de notre histoire : les pilotes de brousse. *Cap-aux-Diamants*, (87), 19–22.

# DE GRANDS OUBLIÉS DE NOTRE HISTOIRE

## LES PILOTES DE BROUSSE

PAR JEAN-FRANÇOIS BELLEMARE

*I*ls croyaient à l'avenir du Québec. Ils avaient un rêve, une passion, une âme de bâtisseur. Ils voulaient apporter leur contribution au développement économique, social et culturel de leur pays. Lorsqu'ils étaient au travail, ils ne portaient pas de souliers vernis, ni de complets bleu marine ou de cravates en fine soie. Leur pureté se trouvait bien au-delà des apparences vestimentaires. Leurs yeux voyaient beaucoup plus loin que l'horizon. Ils étaient courageux et fiers. On les nommait : « pilotes de brousse ».

Leur passion était née alors qu'ils étaient encore enfants. Ils rêvaient de grands espaces, de liberté, d'aventures; ils voulaient découvrir et comprendre le monde et la nature dans sa forme la plus pure. Une fois adultes, ils ont vécu leur passion, ils ont réalisé leur rêve.

Vivre à l'époque des pionniers de l'aviation demandait, de la part des épouses de ces bâtisseurs du pays, un courage peu commun, un sens poussé des responsabilités et de l'autonomie. Avoir des enfants dans les régions éloignées était une mission des plus nobles. Attendre son mari durant plusieurs jours, même plusieurs semaines, sans savoir s'il reviendrait vivant et en santé, poussait le système nerveux à l'extrême. Le nom de ces femmes est gravé à tout jamais, quelque part, dans l'histoire de notre pays.

L'histoire du Québec enseignée aux élèves de nos écoles porte principalement sur les grandes époques religieuses et politiques; on raconte avec mille détails la politique sous Maurice Duplessis; la Révolution tranquille sous Jean Lesage, le sens des mots égalité ou indépendance de Daniel Johnson, l'époque de Robert Bourassa, le grand projet de souveraineté du Québec de René Lévesque...

On parle de la bataille des plaines d'Abraham, des deux guerres mondiales, de l'affaire Pierre Laporte et de la venue de l'armée canadienne dans les rues de Montréal et de Québec, de la crise amérindienne. On parle un peu de la construction des grands ouvrages hydroélectriques dans le nord du Québec, du développement minier.

Ce que l'on n'enseigne pas aux enfants, c'est tout le travail effectué bien des années avant la construction de ces ouvrages, des prospecteurs, des ingé-



niers forestiers, miniers, des géologues, etc. On ne leur parle pas de l'apport extrêmement important de l'aviation de brousse sur le développement du nord québécois, de ces valeureux pilotes qui ont risqué leur vie pour que le Québec soit ce qu'il est aujourd'hui.

Le Québec est un pays merveilleux avec ses espaces grandioses, ses paysages qui prennent une nouvelle figure à chaque saison, la chaleur de ses gens.

Pour les pilotes de brousse, voler au Québec a toujours été une aventure merveilleuse. Par contre, ils doivent constamment s'adapter aux conditions météo; ils se demandent s'ils pourront décoller pour se rendre à destination, s'ils pourront atterrir ou amerrir en toute sécurité, combien de temps ils resteront au sol avant de repartir. Les pionniers de l'aviation de brousse vivaient les mêmes inquiétudes, mais ils ne pouvaient compter sur les communications radio que nous connaissons de nos jours, sur des instruments de navigation de haute précision, sur un centre d'informations de vol. Ils volaient sur des machines bien construites, mais rudimentaires. En hiver, les cabines n'étaient pas chauffées, de sorte que les vitres des habitacles étaient souvent embuées ou givrées. Les moteurs étaient extrêmement bruyants à cause du manque d'isolation dans le poste de pilotage. Les communications radio étaient déficientes... lorsqu'elles étaient possibles. En hiver, ils pouvaient se retrouver soudainement dans des conditions de « voile blanc », cette situation météo qui fait que le pilote

■ Stuart Graham est devenu le premier pilote de brousse au monde, lorsqu'il a amerré au lac à la Tortue, en Mauricie, aux commandes d'un HS-2L identique à celui-ci, appartenant à la Laurentide Pulp and Paper. (Archives de l'auteur).



Adrien Blanchette, pilote nord-côtier, a apporté sa contribution au développement de la Côte-Nord, de la Basse-Côte-Nord et du Grand Nord. Il a été, avec ses frères, l'un des fondateurs de la Sept-Îles Air Service. Il vit une retraite heureuse après avoir consacré la majeure partie de sa vie à l'aviation. (Archives de l'auteur).



n'a plus aucun repère au sol pour se poser et qui rend l'atterrissage risqué. Presque tous les pilotes de brousse ont été victimes de « slushage », c'est-à-dire que les roues ou les skis de leur appareil s'enfonçaient dans la glace.

### LA NAISSANCE DE L'AVIATION DE BROUSSE

Officiellement, l'aviation de brousse est née le 8 juin 1919, dans la région de la Mauricie, plus précisément à Lac-à-la-Tortue au nord de Trois-Rivières. Cet endroit a été reconnu comme le berceau de l'aviation commerciale au Canada et de l'aviation de brousse au monde.

Dans une annonce publiée dans les journaux par la Laurentide Pulp and Paper de Grand-Mère, dans laquelle la compagnie mentionnait qu'elle était à la recherche de pilotes pour survoler ses forêts ravagées par les incendies, Stuart Graham, un Américain né à Boston, en 1896, pose sa candidature et obtient le premier poste de pilote de l'entreprise. En compagnie de Bill Kahre, un mécanicien, et de son épouse Madge, Stuart se rend à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse où les deux avions HS-2L achetés par le gouvernement du Canada étaient remisés. Ils mettent les appareils en état de vol. Accompagné de son épouse qui devient par le fait même la première femme navigatrice au monde, Stuart Graham réalise son vol historique, le 8 juin 1919. Il pose son HS-2L sur les eaux du lac à la Tortue, devenant ainsi le premier pilote de brousse au monde.

### LA SUITE DE L'AVENTURE

Les compagnies forestières, conscientes de l'apport incroyable de l'aviation pour la surveillance de leurs forêts, ont commencé à utiliser de plus en plus l'aviation. Puis, ce furent les compagnies minières qui ont utilisé les services des pilotes de brousse pour transporter les prospecteurs et les ingénieurs, et acheminer fournitures, matériel et équipements pour exploiter les richesses naturelles du pays. Les grands ouvrages ont également été construits grâce à l'apport indispensable des pilotes de brousse et de leurs machines volantes.

### LES PIONNIERS DE L'AVIATION

Il est évident que notre grand pays du Québec ne pouvait se développer sans l'aviation de brousse et avec elle, ses pionniers.

### LES FRÈRES IRÉNÉE, ROMÉO, DONAT ET FERNANDO VACHON

Originaires de Sainte-Marie de Beauce, ils ont contribué de façon extrêmement importante au développement de l'aviation de brousse et de l'aviation commerciale au Canada, à partir du début des années 1920. Ils ont tracé la voie à de nombreux pilotes de brousse et ils ont été des modèles de vaillance, d'ingéniosité et de courage.

### ARTHUR FECTEAU

Il a fondé Arthur Fecteau transport aérien et il a établi sa première base d'opérations à Senneterre, en Abitibi. À une certaine époque, l'entreprise était la plus importante en son genre au Canada.

Arthur Fecteau a formé de nombreux pilotes, dont son neveu Thomas Fecteau, un autre pionnier de l'aviation. Pour Arthur, la sécurité sous toutes ses formes, était la base sur laquelle reposaient les opérations de son entreprise. Ses pilotes devaient être du plus haut calibre et ses appareils, impeccables.

Arthur Fecteau transport aérien a établi, au cours de ses années d'activité, nombre de bases dans les villages du nord du Québec, apportant ainsi une contribution inestimable au développement économique, social et culturel de ces régions.

### TOUT UN PRIVILÈGE!

Comme journaliste spécialisé en aviation depuis nombre d'années, j'ai eu le privilège de réaliser des entrevues avec plusieurs vrais pionniers du Nord, avec ces pilotes qui ont marqué notre histoire.

### HENRI-PAUL BOUDREAU

Il est né le 24 février 1932 à Sept-Îles et il est décédé à Montréal, le 9 mai 2002.

J'ai rencontré Henri-Paul Boudreau pour la première fois le 1<sup>er</sup> avril 2000. Dès les premiers instants, j'ai été conquis par la grandeur de ce personnage, par son amour pour son pays de la Côte-Nord, par son attachement à ses concitoyens. Il me racontait avec mille détails comment la Côte-Nord s'est développée grâce à l'aviation de brousse et à la vaillance de ses pilotes.

À l'âge de seize ans, Henri-Paul suit son premier cours de pilotage au Montréal Flying Club de Cartierville. Ce fut le début d'une carrière qui



Thomas Fecteau, un fier Beauceron. Il est un pionnier de l'aviation de brousse en Abitibi, dans le Nord et sur la Côte-Nord. Il rêve d'un musée qui rendrait hommage et justice à ceux et celles qui ont bâti le pays avec courage. (Archives de l'auteur).



l'amènera à vivre de multiples aventures, à piloter des appareils extraordinaires un peu partout sur la Côte-Nord, et jusqu'au Labrador. Il a été le plus jeune pilote à se rendre seul, aussi loin, dans le Grand Nord canadien à son époque.

Henri-Paul a été un témoin privilégié de la livraison du premier courrier aérien sur la Côte-Nord, le 27 décembre 1927, à 14 h 30, alors que le Fairchild FC-2W, piloté par Sutton et Cuisinier, se posait tout en douceur sur la baie du Vieux Port à Sept-Îles. Cette livraison, marqua le début de la poste aérienne sur la côte.

Henri-Paul Boudreau était également historien dans l'âme. Dans son livre intitulé *Sur la Côte de tous les vents*, il raconte l'histoire des pilotes de son pays de la Côte-Nord, leurs exploits, leurs drames. Il parle avec admiration et affection des Ferguson, Ringuette, Gendron, Blouin, etc.

### THOMAS FECTEAU

Thomas Fecteau est né à Sainte-Marie de Beauce, le 17 octobre 1925. Il est le neveu du célèbre Arthur Fecteau et de Joseph Fecteau, un autre de ces remarquables pilotes qui ont œuvré sur la Côte-Nord, vers la fin des années 1930.

L'oncle Joseph a certes influencé Thomas dans son choix de carrière. En effet, alors que Thomas n'avait que douze ans, Joseph lui a offert son baptême de l'air. Thomas fut impressionné, ébahi à la vue de tous les paysages, à un point tel que c'est lors de ce vol qu'il a décidé qu'il deviendrait pilote de brousse un jour.

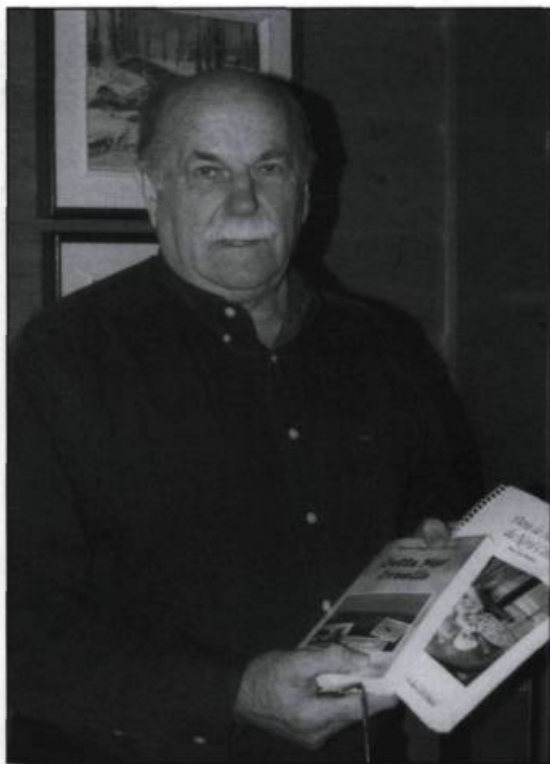
Le 14 mars 2001, j'ai eu le privilège de rencontrer Thomas Fecteau à sa maison, en Beauce. Nous avons parlé de sa famille, de sa passion pour l'aviation, de sa carrière.

Thomas a suivi son premier cours de pilote à l'aéroport de L'Ancienne-Lorette, à l'été de 1947. Un an plus tard, il suit son cours de pilote commercial à Senneterre, en Abitibi. Arthur Fecteau, son oncle, est son instructeur.

Après sa période de formation, Arthur Fecteau offre un poste de pilote à Thomas. Au cours des années suivantes, Thomas vole avec tous les appareils d'Arthur Fecteau transport aérien. Il transporte des passagers et des marchandises.

Au cours de sa carrière de pilote de brousse, Thomas a eu la chance de survoler les plus belles régions de la Côte-Nord, de vivre des aventures merveilleuses, dont sa rencontre avec celle qui est devenue son épouse, Françoise Gaudreau.

En 1955, Thomas avait réalisé ses rêves; il avait volé en brousse comme ses oncles Joseph et Arthur. Il



Henri-Paul Boudreau, valeureux pilote de brousse, navigateur, passionné d'histoire et amateur de bonne cuisine. Il est l'auteur des ouvrages : *Sur la Côte de tous les vents*, *Cette mer cruelle* et *Dans la marmite du Nord-Côtier*. (Archives de l'auteur).

désirait relever un nouveau défi : devenir pilote de ligne. Il entre au service de Quebecair. En 1960, il est chef pilote au Service aérien gouvernemental.

En 1984, après une carrière de plus de 40 ans entre ciel et terre, Thomas Fecteau prend sa retraite.

### ADRIEN BLANCHETTE

Il a été fondateur de la compagnie Sept-Îles Air Service avec ses frères Paul, Valmont et Gaby.

L'histoire a commencé en 1958 par la récupération d'un Stinson 108-3 qui était immergé au lac Rapide, au nord de Sept-Îles. Après quelques démarches, ils ont acheté l'appareil et l'ont remis en état de vol. Ce fut le début d'une aventure extraordinaire.

Les frères Blanchette étaient des hommes habiles, vaillants, qui connaissaient très bien les avions. Ils étaient, en plus, des gens d'affaires avertis. L'entreprise était promise au succès.

J'ai rencontré Adrien Blanchette, en juin 2001, à sa maison de Saint-Mathias, à deux pas de la rivière Richelieu. Adrien avait pris sa retraite et comblait ses loisirs en travaillant comme délégué, responsable des réparations majeures chez Aviation BL.

Adrien Blanchette a été un témoin de premier plan de la réalisation des grands projets miniers, forestiers et hydroélectriques de la Côte-Nord et du nord du Québec. Pilote de l'entreprise en plus d'en être administrateur, il a grandement contribué au développement de son pays.



