

Une vie en altitude

Josianne Desloges

Number 162, Fall 2019

Patrimoine et aviation. À la conquête du territoire

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/91792ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Desloges, J. (2019). Une vie en altitude. *Continuité*, (162), 34–35.

Une vie

Il a été pilote de brousse à une époque où peu d'avions zébraient le ciel du Québec. Une histoire de prospecteurs peppés, de castors aux dents longues et d'aviateurs qui devaient parfois pêcher leur repas !

JOSIANNE DESLOGES

Quand Thomas Fecteau commence à piloter, dans les années 1940, les avions sont encore bien mal adaptés aux conditions météorologiques du nord du Québec. Atterrir sur des flotteurs, c'est compliqué ; sur des lames, ça relève carrément de l'aventure. « Les skis des appareils avaient été inventés pour le nord de l'Ouest canadien, où il n'y a pas beaucoup de neige et où la surface est dure, explique-t-il. Ici, quand on atterrissait sur un lac, l'hiver, on calait. On passait notre temps à se déprendre de la neige. Jusqu'à ce que mon oncle Arthur Fecteau fasse faire de plus longs skis ! »

Comptez sur ce pionnier de l'aviation pour raconter avec verve la conquête des cieux boréaux. Intronisé au Panthéon de l'air et de l'espace du Québec en novembre 2018, Thomas Fecteau a reçu de nombreux prix pour sa contribution professionnelle. Il est d'ailleurs, avec sa femme Françoise Gaudreau, aujourd'hui décédée, le sujet central du documentaire *L'amour a des ailes*, du réalisateur Denis Boivin. Dans le livre qu'il cosigne avec elle, *Au-delà du 48^e parallèle. Mémoires d'un pilote de brousse du Québec*, il relate les événements les plus marquants du temps où il sillonnait le pays du haut des airs. Un métier chargé de drames, de beautés et de leçons...

Nous sommes allés rencontrer M. Fecteau à Sainte-Marie, en Beauce, où il conserve précieusement ses nombreux souvenirs de carrière et son carnet de vol.

Ivresse du premier vol

Le pilote chevronné se souvient encore de l'intense ravissement qu'il a éprouvé à sa première envolée, à 12 ou 13 ans. « J'ai trouvé ça tellement beau, voir par-dessus les poteaux de téléphone, les maisons toutes petites », énumère-t-il.

L'appel des airs court dans sa famille. Tout jeune, il entend parler d'aviation dans la maison familiale. Certains de ses

oncles sont des précurseurs du domaine. Arthur Fecteau fonde en 1936 un service de transport aérien à Senneterre, en Abitibi-Témiscamingue — une compagnie qui deviendra le plus gros exploitant d'avions de brousse au Québec. Joseph Fecteau fait carrière dans une carlingue avant de périr tragiquement dans un accident au Labrador. Son neveu raconte : « Trois personnes sont mortes de faim après l'écrasement de leur appareil dans la nature. Ça m'a marqué. »

Ce drame ne le dissuade pas. Pour apprendre le métier qui le fascine, il passe un été à l'aéroport de L'Ancienne-Lorette (maintenant nommé Jean-Lesage), où il obtient sa licence de vol privé. « Il n'y avait pas de formation comme aujourd'hui. Ça dépendait du vouloir de chacun de se déniaiser », souligne-t-il. Il est alors le seul élève de l'endroit, et l'un des rares futurs pilotes à apprendre aussi la mécanique d'entretien d'avion.

Un métier à inventer

À l'automne, voyant que son fils a trouvé sa passion, la mère de Thomas écrit à Arthur Fecteau pour lui demander de prendre l'apprenti sous son aile. Le jeune homme se rend à Senneterre, où il passe une dizaine d'années à apprendre, puis à exercer le métier de pilote de brousse. Il suit de près les règles dictées par son oncle. Il acquiert ainsi une stricte discipline, notamment dans la routine d'inspection et de préparation de l'avion avant un vol. À cela s'ajoute une ligne de conduite pour les transactions avec la clientèle. « On disait "bonjour madame", pas juste "salut" : ça commençait par là, se rappelle-t-il. Il fallait avoir une chemise et des souliers propres. » Cet apprentissage le servira tout au long de sa carrière.

La débrouillardise et les aptitudes manuelles sont des qualités essentielles pour survivre dans les grands espaces isolés. Lorsque l'avion reste cloué au sol, le pilote — souvent seul — doit couper du bois, monter une tente et pêcher son repas. Les appareils doivent être vérifiés à chaque intervalle de 50 heures de vol. Comme Thomas Fecteau est l'un des rares pilotes à détenir aussi une licence de mécanicien, il peut faire de plus longs trajets.

Peu à peu, il peaufine les compétences requises pour survoler ce vaste territoire, dont des pans entiers demeurent inexplorés. « Ça prenait un sens de l'orientation naturel. Comme un musicien qui a de l'oreille », décrit-il. À l'époque, les pilotes se guident presque exclusivement sur des cartes, pas toujours très précises. « Par exemple, si on voyait deux rivières sur le plan, on ne savait pas nécessairement ce qu'il y avait entre elles. C'était le plus difficile. Ce n'est pas tout le monde qui s'adaptait à ça. Plus tard, avec les radios et les satellites, c'est

e en altitude



Thomas Fecteau en compagnie de sa femme, Françoise Gaudreau, au temps où il travaillait comme pilote de brousse.
Source : Société d'histoire régionale de Chibougamau

devenu beaucoup plus facile de s'orienter.» Ces instruments changeront complètement la façon de voler.

Des rencontres passionnantes

Être pilote de brousse à l'époque, c'est faire bien des sacrifices. Les journées sont longues et périlleuses. On passe de grandes périodes loin des siens. Il faut aimer le métier... et les gens.

Thomas Fecteau est intarissable lorsqu'il évoque ces rencontres passagères. Dans sa cabine, il fait monter des arpenteurs, des chasseurs d'originaux, des garde-feux. Des prospecteurs, «plus *peppés* que le yable» à leur arrivée dans le Nord au printemps, qui reviennent souvent les mains vides, démolis et perdus, à l'automne. «Ils vivaient d'espérance», note-t-il sagement. Il croise même des bandits! Lorsque les frères Dupuis débarquent à Val-d'Or pour voler une quantité appréciable de métal précieux, le pilote se fait questionner comme témoin par la police. Par-dessus tout, il adore la «*run de lait*» du dimanche, où il fait le tour de tous les clients de la compagnie A. Fecteau Transport Aérien pour distribuer des journaux et donner des nouvelles de vive voix.

L'aviateur éprouve une affection particulière pour les Amérindiens, dont il admire le sens de l'orientation, la

connaissance du territoire et la générosité. En racontant dans quelles conditions il a dû transporter de nombreux enfants jusqu'à Moosonee, près de la baie d'Hudson, où ils passaient l'année scolaire loin de chez eux, il a encore les larmes aux yeux.

Au fil de sa carrière, il transporte aussi toutes sortes de marchandises. À une époque, comme les castors se font de plus en plus rares dans la région de la Baie-James, la Compagnie de la Baie d'Hudson y fait transférer ces rongeurs vivants. Les bêtes s'évadent de leur cage en plein vol et menacent de percer des trous dans l'habacle!

Après son apprentissage dans le Nord, Thomas Fecteau fait une brillante carrière en aviation. Il est engagé par la compagnie Québécoise en 1955, puis nommé pilote en chef pour le gouvernement du Québec. Sur son carnet de vol, il a inscrit son premier trajet aérien effectué en solo, le 4 septembre 1947, et son dernier en tant que pilote, le 4 novembre 1983. En parcourant les pages des yeux, il retrouve les noms de pilotes qu'il a entraînés. Parmi eux figurent quelques amis disparus avant l'heure. «J'ai été chanceux», note-t-il avec gratitude. ♦

Josianne Desloges est journaliste au quotidien *Le Soleil*.
