

Trois façons de prendre l'air

Valérie Gaudreau

Numéro 162, automne 2019

Patrimoine et aviation. À la conquête du territoire

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/91791ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Gaudreau, V. (2019). Trois façons de prendre l'air. *Continuité*, (162), 30–33.

Trois fo de prer

Ils sont de tailles et de régions différentes. Mais tous font connaître le patrimoine et l'histoire de l'aviation au pays. Survol de trois musées canadiens qui exposent à leur manière un rêve humain universel : voler.

VALÉRIE GAUDREAU



Musée de l'aviation (Sainte-Marie)

Des précurseurs à l'audace toute beauceronne

Qui s'attendrait à trouver un berceau de l'aviation civile du Québec dans la petite municipalité beauceronne de Sainte-Marie? Un tel haut fait mérite sans contredit un musée!

«Le Musée de l'aviation met à l'honneur sept pilotes natifs d'ici qui ont été des pionniers dans les années 1920 et 1930», explique la présidente de son conseil d'administration, Pauline J. Vachon. L'endroit, aménagé depuis 2010 dans un hangar de la rue Notre-Dame Sud, fait la part belle à l'apport des frères Roméo, Fernando, Irénée et Donat Vachon, des frères Joseph et Arthur Fecteau ainsi que d'Irénée Faucher.

Parmi eux, Roméo Vachon, à l'emploi de l'Ontario Provincial Air Service de 1924 à 1927, sillonne le Nord ontarien pour y détecter les feux de forêt. De retour au Québec, il se joint à la toute nouvelle Canadian Transcontinental Airways. L'homme est notamment reconnu pour avoir contribué au développement de la livraison du courrier par avion sur la Côte-Nord. «Le 24 décembre 1927, il a décidé de livrer le courrier là-bas par ce moyen, comme un cadeau du père Noël», relate Pauline J. Vachon. Son initiative a fait bouger le gouvernement fédéral: dès l'année suivante, celui-ci amorce la livraison du courrier par avion pour toute une tranche de la population qui, jusque-là, devait attendre de le recevoir par bateau. En 1937, en guise

çons ndre l'air



de reconnaissance, M. Vachon devient le premier aviateur canadien-français à obtenir une prestigieuse récompense, le trophée McKee. « C'est la coupe Stanley de l'aviation », illustre M^{me} Vachon.

Autre membre du groupe, Arthur Fecteau a pour sa part contribué à l'essor du domaine des mines en Abitibi en cartographiant le territoire. Dans les années 1940, des entreprises de prospection minière commencent à s'installer dans cette région en pleine ébullition. « Arthur Fecteau et les pionniers beaucerons de l'aviation ont pris part au développement du nord du Québec », indique la représentante du Musée. Avant cela, dans les années 1930, Arthur Fecteau donne aussi des

De gauche à droite :

Dans la cour du Musée de la défense aérienne de Bagotville, on trouve plusieurs avions, dont un CF-18 dans lequel les gens peuvent prendre place. Une attraction très appréciée des visiteurs.

Source : Musée de la défense aérienne

Le Musée de l'aviation de Sainte-Marie célèbre notamment sept pionniers de l'aviation natifs de la Beauce : les frères Roméo, Fernando, Irénée et Donat Vachon, les frères Joseph et Arthur Fecteau ainsi qu'Irénée Faucher.

Photo : Stéphanie Allard

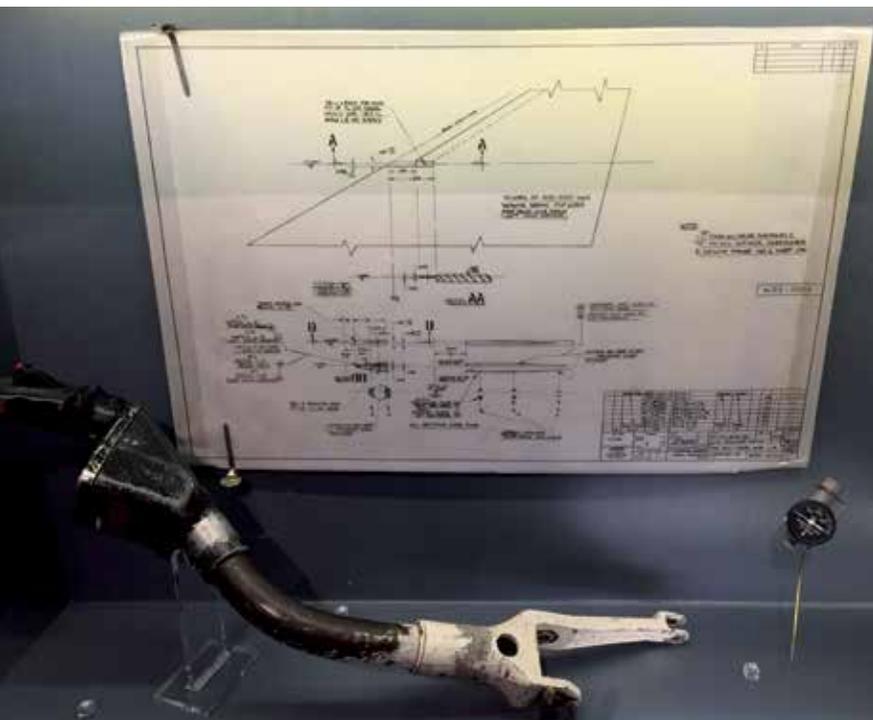
En plus des nombreux appareils qu'il présente aux visiteurs, le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada possède une des meilleures bibliothèques aéronautiques publiques au pays.

Source : Ingenium - Musée des sciences et de l'innovation du Canada



Parmi les artefacts conservés au Musée de l'aviation se trouvent des skis de bois fabriqués par Adrien Fecteau en 1947. Cette invention permet aux avions de mieux décoller et atterrir sur la neige.

Photo : Stéphanie Allard



Les visiteurs du Musée de la défense aérienne de Bagotville peuvent voir des pièces de l'Avro CF-105 Arrow, chasseur supersonique développé par la Défense nationale canadienne.

Source : Musée de la défense aérienne

cours de pilotage. Il a notamment eu comme élève Thérèse Halle, deuxième femme pilote au Québec. Les femmes, rares dans le domaine, ne sont pas en reste au Musée de l'aviation de Sainte-Marie, où une section leur est consacrée.

De tous les artefacts présentés au Musée, Pauline J. Vachon tient particulièrement à des skis de bois qui permettaient aux avions de décoller et d'atterrir sur la neige. « Ils ont été fabriqués en 1947 par Adrien Fecteau, le neveu d'Arthur Fecteau. On

en a retrouvé deux dans une "dompe" de Saint-Jovite à Mont-Tremblant! » lance-t-elle.

Musée de la défense aérienne (Bagotville)

Guerre froide et « rêve brisé »

Quand il est question de vie militaire au Québec, le nom de Bagotville n'est jamais loin. Cette base des Forces canadiennes située au Saguenay-Lac-Saint-Jean est en activité depuis 1942. Aménagé 55 ans plus tard dans l'ancienne église protestante de la base, le Musée de la défense aérienne est le seul au Québec consacré à l'histoire de l'aviation militaire canadienne, explique en entrevue sa conservatrice, Marie-Josée Duchesne. La collection s'articule autour de deux expositions permanentes, *Maîtres du ciel* et *État d'alerte*, qui en présentent les grands moments.

Le destin de la base de Bagotville, fondée en pleine Seconde Guerre mondiale, est lié à la période suivant le conflit et à la guerre froide qui a suivi. Textes et images d'archives relatent notamment la menace croissante de l'Union soviétique et la conception par la Défense nationale canadienne du chasseur supersonique Avro CF-105 Arrow, destiné à intercepter d'éventuels bombardiers russes. Si l'avion sort de l'usine en 1957, diverses pressions américaines ont raison du projet, abandonné deux ans plus tard par le gouvernement Diefenbaker. « Quelque 25 000 personnes perdent leur emploi et l'industrie aéronautique canadienne est fortement ébranlée », peut-on lire sur une affiche de l'exposition qui qualifie la fin de l'aventure de « rêve brisé ». Puissants symboles, des pièces du défunt appareil, don du collectionneur Marc-André Valiquette en 2014, sont présentées aux visiteurs.

Cela dit, les pièces maîtresses du Musée s'avèrent les avions entiers présentés dans sa cour, du Tiger Moth datant de 1938 jusqu'au CT-133 Silver Star en service de 1952 à 2001. « Ça fascine », dit Marie-Josée Duchesne à propos de ces attraits indissociables du site de Bagotville. Et pas que les plus jeunes. « On a un CF-18 dans lequel les gens peuvent prendre place. Les grands retombent vite en enfance à l'idée de s'asseoir à l'intérieur. » L'exposition *État d'alerte* permet également aux visiteurs de voir ces aéronefs qui ont volé dans le ciel canadien tout au long du XX^e siècle dans une expérience de réalité augmentée, à l'aide d'une tablette.

Musée de l'aviation et de l'espace du Canada (Ottawa)

Histoires de premières

Petit détour par Ottawa du côté du Musée de l'aviation et de l'espace du Canada, dont les prémices remontent à 1960. Alors situé à l'aéroport d'Uplands, l'établissement ne présentait que sa collection consacrée aux avions de brousse et aux premiers constructeurs d'aéronefs au Canada. En 1964 s'y ajoutent la collection du Musée canadien de la guerre, notamment constituée d'avions de la Première Guerre mondiale, et celle de l'Aviation royale canadienne. Ce regroupement donne naissance, en 1982, au Musée national de l'aviation, qui s'installe en 1988 dans l'édifice actuel, à l'aéroport de Rockliffe.

Le conservateur Régnald Fortier énumère une foule d'artefacts dignes d'intérêt. Au premier chef, une réplique du

Silver Dart, considéré comme le premier aéronef « plus lourd que l'air », par opposition aux ballons dirigeables, à voler au Canada. C'était en 1909. En 1959, cette réplique a véritablement pris d'assaut le ciel pour commémorer les 50 ans des débuts de l'aviation canadienne.

Le conservateur relate aussi un ambitieux projet du Musée : la construction d'une reproduction à l'identique d'un avion Curtiss HS-2L. Cet hydravion conçu en 1917 pour l'U.S. Navy pendant la Première Guerre mondiale avait effectué le premier vol de brousse du Canada, permettant ainsi l'accès au Nord canadien. Amorcé en 1975, le rassemblement de toutes les pièces de la réplique a nécessité des années de travail jusqu'à son exposition, à partir de juin 1986.

Parmi les autres artefacts uniques, Rénald Fortier mentionne le monoplane de Borel-Morane, « le plus vieux avion ayant volé au Canada ». L'appareil, conçu en France en 1911, a été conduit vers les États-Unis l'année suivant sa construction par le pilote belge Georges Mestach et son mécanicien Ernest Mathis. Les deux hommes l'ont présenté un peu partout en Amérique du Nord, dont à Québec, à Sherbrooke et à Winnipeg.

Si les gros appareils volent la vedette (et l'espace) dans les hangars du Musée, l'institution compte aussi des éléments plus discrets, comme des livres, des uniformes et une collection de magazines spécialisés sur l'aviation civile et militaire au pays. « Nous avons probablement ce qui est la meilleure bi-



Le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada expose le plus vieux avion toujours existant à avoir volé au Canada : le monoplane de Borel-Morane, conçu en France en 1911.

Source : Musée de l'aviation et de l'espace du Canada

bliothèque aéronautique publique au Canada », avance Rénald Fortier. Une autre partie essentielle du Musée qui permet à l'histoire de continuer à se lire et à s'écrire. ♦

Valérie Gaudreau est rédactrice en chef au quotidien *Le Soleil*.



Réaménagement du Square Cabot

AFFLECKDELARIVA

Architecture • Restauration et conservation • Design urbain
T. 514.861.0133 • www.affleckdelariva.com

Découvrez un patrimoine social et des œuvres religieuses

publicationsduquebec.gouv.qc.ca
418 643-5150 ou 1 800 463-2100

Publications Québec