

Thomas Fecteau, pilote de brousse

Thomas Fecteau, bush pilot

Bernard Genest

Volume 15, 2017

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1041123ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1041123ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Société québécoise d'ethnologie

ISSN

1703-7433 (print)

1916-7350 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Genest, B. (2017). Thomas Fecteau, pilote de brousse. *Rabaska*, 15, 137–159.
<https://doi.org/10.7202/1041123ar>

Article abstract

In 1947, at a time when bush pilots still played an important role in the development of newly explored lands, Thomas Fecteau began working for his uncle's firm, A. Fecteau Transport Aérien, at its base in Senneterre, Abitibi. His job was to fly often perilous missions in Northern Québec. The bush pilot relied on his vision and his judgement, as he flew planes that lacked navigational instruments. Nevertheless, he supplied an essential support for indigenous peoples, surveyors, geologists, mining engineers, prospectors, hunters, trappers, doctors and nurses ; in sum, for all those who lived and worked in these remote locations. It was a dangerous occupation. Thomas Fecteau, now 91, saw many of his colleagues die in the course of their work, and considers himself lucky to have been able to survive in order to move on to a much safer career as an airline pilot. His words are a living testimony to a life of service, characterized by a sense of duty and responsibility to his fellows, and they also express his love for his profession.

Thomas Fecteau, pilote de brousse

PRÉPARÉ PAR BERNARD GENEST
Société québécoise d'ethnologie, Québec

Voler, une tradition familiale

Thomas Fecteau est né à Sainte-Marie-de-Beauce le 17 octobre 1925. Il est le neveu d'Arthur Fecteau (1910-1987), le fondateur de la compagnie A. Fecteau Transport Aérien, en son temps l'une des plus importantes entreprises du genre au Canada, et le neveu de Joseph Fecteau, également pilote de brousse, disparu lors d'une mission au Labrador en 1939. Auteur de Au-delà du 48° parallèle, Mémoires d'un pilote de brousse du Québec¹, écrit en collaboration avec son épouse Françoise Gaudreau (décédée en 2014), il est aussi la vedette du film L'amour a des ailes, du réalisateur Denis Boivin². Il est également récipiendaire de nombreuses distinctions et a été intronisé au Panthéon



Thomas Fecteau
Sainte-Marie-de-Beauce, le 10 mai 2017
Photo : Bernard Genest

de l'air et de l'espace du Québec, le 13 novembre 2008. Il est le père de Jean-Marie, Hélène, Colette et de François Fecteau, commandant de bord pour Air Transat. Il est aussi le grand-père de deux pilotes. Comme quoi la passion de l'aviation est dans les gènes de la famille Fecteau.

1. Thomas Fecteau, en collaboration avec Françoise Gaudreau [Mot de présentation de Jean-François Bellemare, préface de Nicole Dorion], *Au-delà du 48° parallèle, mémoires d'un pilote de brousse du Québec*, Saint-Séverin, 2009.

2. Denis Boivin, *L'amour a des ailes*, documentaire de 78 minutes, production Dionysos inc. 2015.

Ma première rencontre avec Thomas Fecteau remonte à l'été 1991. À l'époque, Françoise Dubé, une collègue ethnologue avait entrepris pour le compte de la Société historique de la Nouvelle-Beauce d'effectuer des enquêtes orales auprès de pionniers de l'aviation civile au Québec. Thomas Fecteau était, bien sûr, l'un des principaux informateurs de Françoise qui, comme on le sait, allait malheureusement décéder dans un accident de la route le 27 février 1992. J'avais proposé à Françoise de l'accompagner chez monsieur Fecteau avec Louise Leblanc, une photographe professionnelle, dans le but de réaliser des images pour une publication portant sur la démarche de l'enquête orale³. Personnellement, je n'allais pas revoir monsieur Fecteau avant que la Société québécoise d'ethnologie (SQE) ne présente dans le cadre de ses ciné-rencontres, le 12 avril 2016, le film du réalisateur Denis Boivin dont il est le principal protagoniste. Je l'ai par la suite revu à l'automne 2016, chez lui à Sainte-Marie-de-Beauce, en compagnie d'un ami, André Escojido. Encore étonnamment alerte pour son âge, monsieur Fecteau nous reçut chaleureusement et nous accorda une bonne partie de l'après-midi pour répondre à nos questions relatives à sa carrière dans l'aviation civile. Enfin, le 10 mai 2017, je rencontrais à nouveau monsieur Fecteau, en présence d'Hélène Fecteau, sa fille, et assisté de Louise Décarie, membre du conseil d'administration de la SQE. Le but de la rencontre était de compléter et de valider les informations nécessaires à la préparation de ce portrait d'un « porteur de traditions » d'une pratique bien spéciale, celle de l'aviation de brousse⁴.

À l'ère où les médias créent les vedettes comme un magicien sort un lapin de son chapeau, c'est un privilège de pouvoir approcher des gens dont la renommée ne tient pas au nombre de clics sur *instagram* ou *facebook*, mais sur l'engagement d'une vie dans un secteur d'activités qui a largement contribué au développement économique et social du Québec moderne. Thomas Fecteau est de ces hommes dont la vie tout entière a été dédiée au service de sa communauté en pratiquant un métier exaltant, mais qui demandait aussi une bonne dose de courage et de détermination. Pionnier de l'aviation civile, Thomas Fecteau appartient à une deuxième génération de pilotes de brousse, la première étant représentée par des gens comme Jean-Marie Landry de Québec, Hervé Saint-Martin, les frères Arthur et Joseph Fecteau (ses oncles) et les frères Fernando, Irénée, Donat et Roméo Vachon de Sainte-Marie-de-Beauce. Ces pilotes sont à l'origine du développement des services aériens québécois. Leur parcours professionnel est, dans chaque cas, exceptionnel. Certains y ont laissé leur vie. D'autres, plus chanceux, ont pu poursuivre leur

3. Martine Roberge et Bernard Genest (dir.), *Guide d'enquête orale*, Les Publications du Québec, « Patrimoines », 1991.

4. Entrevue enregistrée sur un appareil numérique et complétée par les notes manuscrites de Louise Décarie.



L'amour a des ailes

Affiche publicitaire du film du réalisateur Denis Boivin, 2015

Photo : Netima

carrière comme pilote de ligne dans des conditions nettement meilleures. C'est le cas de Thomas Fecteau dont la carrière peut se diviser en trois grandes périodes : pilote de brousse de 1947 à 1955, pilote de ligne chez Québecair de 1955 à 1960 et chef pilote du service aérien gouvernemental de 1960 à 1984⁵. Notre attention dans le présent exposé porte pour l'essentiel sur le pilote de brousse, peu de personnes pouvant aujourd'hui encore témoigner de cette période héroïque de l'aviation civile au Québec. Précisons ici ce qu'il faut entendre par l'expression « pilote de brousse », une expression aujourd'hui un peu galvaudée. Au sens où l'entend l'informateur, « le pilote de brousse est celui qui a piloté des appareils sans l'aide d'aucun instrument de vol ou de communication, “à vue” et “à l'estime”, sur des territoires éloignés de toute civilisation autre que celle des autochtones, seul aux commandes de son appareil. »

Comme le faisait remarquer Jean-François Bellemare dans sa présentation du livre de monsieur Fecteau :

La vie professionnelle de Thomas Fecteau, ce n'était pas le bureau en acajou, le complet bleu, la cravate de soie et les souliers vernis ; c'était le poste de pilotage d'un avion bruyant, et au parfum d'huile chauffée. Il portait l'habit du travailleur,

5. Thomas Fecteau précise qu'au début de l'aviation, le terme généralement en usage pour désigner son métier n'était pas « pilote » mais plutôt « aviateur » ou « pilote aviateur ».

celui qui cache un gros cœur comme le pays, des bras et des mains marqués par le travail et l'effort. C'était d'être entre ciel et terre, seul durant de longues heures avec ses pensées, avec l'inconnu, avec une météo qui peut t'immobiliser au sol durant des jours. Dans la tête de Thomas-le-bâtitseur, des rêves, des découvertes, de l'émerveillement, des inquiétudes, des angoisses, des peines.⁶

Les années de formation

Un baptême de l'air à l'âge de 12 ans

Depuis sa prime jeunesse Thomas Fecteau voulait devenir un jour pilote d'avion comme ses oncles Arthur et Joseph. C'est à l'âge de 12 ans, lors du passage de son oncle Joseph à Sainte-Marie, que Thomas reçoit son baptême de l'air. À l'époque, une façon pour les pilotes d'arrondir leurs fins de mois, c'était de faire, le dimanche, la tournée des villages pour offrir à la population des tours d'avion. Ce jour-là, Thomas et l'un de ses frères s'étaient rendus au rond de courses (de chevaux) pour voir voler leur oncle au-dessus du village et de la campagne environnante. Après quelques tours, Joseph avait invité ses neveux à monter à bord de son appareil. Un vol d'une durée d'environ 10 à 15 minutes : « J'ai eu la piqûre, de dire Thomas, j'ai su tout de suite que je volerais un jour. Tout était si beau, si merveilleux. Les champs, les rivières, les chemins, les arbres, les poteaux de téléphones qui avaient l'air de brindilles du haut des airs, c'était de toute beauté !⁷ » Quelques années plus tard, le jeune homme exprima devant ses parents sa volonté d'embrasser la carrière de pilote. Un projet qui ne plaisait guère à son père, un commerçant de meubles et de machinerie agricole qui n'entrevoit pas d'un bon œil que son fils se lance dans une carrière aussi dangereuse. Il faut savoir que celui-ci avait de bonnes raisons d'être inquiet, car il venait de perdre son frère Joseph dans des circonstances tragiques au Labrador. Comme le dit Thomas, « ce n'est pas facile pour un père d'envisager pour l'un de ses garçons une carrière aussi risquée que celle de pilote. » Bien qu'informé des risques du métier et des conditions difficiles dans lesquelles celui-ci se pratiquait, la détermination du jeune homme ne fut cependant pas outre mesure ébranlée par le décès de son oncle.

Cours général de mécanique à l'aéroport de Québec (1947)

Après avoir terminé ses années de collège à Sainte-Marie-de-Beauce et travaillé deux ans dans le commerce de son père, Thomas s'était inscrit à l'École technique de Québec, au cours général de mécanique, une matière

6. Jean-François Bellemare, « Une entrevue qui m'a permis de connaître un personnage plus grand que nature : Thomas Fecteau », dans Thomas Fecteau, *op. cit.*, p. 9.

7. Lorsque sans appel de notes, les passages entre guillemets renvoient de façon générale à l'entrevue réalisée le 10 mai 2017.

pour laquelle il avait des aptitudes. Même si, à 19 ans, son choix de carrière n'était pas encore définitif, le jeune homme savait fort bien que des connaissances en mécanique générale et d'électricité lui seraient utiles s'il devait faire carrière comme pilote de brousse.

*Une première licence pour vol privé (1947)*⁸

De retour dans sa famille à Sainte-Marie, Thomas entend parler d'un monsieur Rosaire Fiset qui avait une compagnie, l'*Ancienne-Lorette Airways* (basée à l'aéroport de L'Ancienne-Lorette, appelé aujourd'hui Aéroport international Jean-Lesage de Québec) qui offrait des leçons de pilotage. Il s'y inscrit et reçoit une formation de 15 heures à l'été de 1947, à bord d'un *Piper Cub J3*. Son instructeur, J.-Jules Ringuette, dont il était d'ailleurs le seul élève, le juge prêt pour un premier vol solo, moment fatidique qu'appréhende tout élève pilote. Le 17 juillet 1947, il passe avec succès les examens du ministère des Transports et obtint une licence pour vol privé.

Licence pour vol commercial (1948) et licence de mécanicien (1951)

L'année suivante, le jeune homme prend le train jusqu'à Senneterre en Abitibi pour rejoindre son oncle Arthur qui accepte de le prendre comme « élève ». Après un certain temps à travailler comme « homme à tout faire », son oncle juge qu'il est temps de le mettre à l'épreuve. Arthur Fecteau effectue deux ou trois décollages et autant d'atterrissages au manche à balai de son *Fox Moth CF-BFI*, en recommandant à Thomas de bien l'observer. Puis il pose son appareil et, après quelques conseils d'usage, somme le jeune homme d'en prendre les commandes et d'effectuer un vol solo pendant qu'il le regarde faire depuis le quai sur le lac. Thomas réussit l'exercice à la satisfaction de l'oncle et, quelques semaines plus tard, il obtient une licence pour vol commercial qui lui permet de compter parmi les pilotes réguliers de la compagnie A. Fecteau Transport Aérien⁹. Puis, en 1951, il obtient une licence de mécanicien (*Aircraft Maintenance Engineer, n° HQM-51*). L'informateur explique qu'il était essentiel que le pilote de brousse possède des compétences en mécanique s'il voulait être capable de réparer lui-même son appareil en cas de panne ou de bris en région éloignée. Il ajoute avec fierté qu'il n'a « pas eu souvent de troubles de moteur. » À l'époque, les pilotes ne disposaient d'aucun d'instrument pour les assister lorsqu'ils étaient aux commandes de monomoteurs exigeants, « sans

8. Il y avait alors quatre classes de licences : privée, commerciale, senior commerciale et *Airline Transport*.

9. Arthur Fecteau avait la réputation d'être très exigeant pour ses pilotes. C'était un militaire qui avait fait la guerre de 1939-1945, pour qui la discipline et la prudence étaient des vertus intrinsèques au métier de pilote. Si son neveu n'avait pas eu les aptitudes nécessaires pour devenir pilote, son oncle l'aurait retourné chez lui sur-le-champ, affirme Thomas. Arthur Fecteau ne voyait pas Thomas comme son neveu, mais comme un employé comme les autres.

cartes précises, sans radio ou autres moyens de communication. » Il fallait « avoir une bonne connaissance du territoire, des montagnes, de la forme des lacs, des rivières et souvent des lignes d’arpentage, pour voler à vue. “Voler à vue”, explique monsieur Fecteau, c’était pour ainsi dire voler par instinct en regardant le territoire comme si j’étais un oiseau, d’où l’expression “voler à vue”. » Ce sont ces années passées en Abitibi comme pilote de brousse qui ont fait de lui un pilote aguerri, riche d’expériences multiples et capable d’affronter les situations les plus imprévisibles.

1955. Trois autres licences

En 1955, Thomas Fecteau oriente sa carrière vers le vol de ligne avec la compagnie Québécois basée à Rimouski. Pilote d’expérience, le changement n’en est pas moins majeur, car il exige de sa part beaucoup de renoncement et de nouvelles formes d’apprentissage. L’époque où il était seul maître à bord de son avion, sans instruments de pilotage ni moyens de communication, était révolue. Il dut faire preuve de modestie et aller chercher de nouvelles compétences. En 1957, il obtient d’abord une licence *Senior Commercial* avec annotation¹⁰ pour piloter les avions *Consolidated PBY5A* (nommés aussi *Canso*) et les *Douglas DC-3*. Il obtient également la même année une licence de vol aux instruments *Class I* et une licence de pilote de ligne avec annotation pour le *Fairchild F-27/227*. Par la suite, il dut se familiariser avec d’autres types d’appareils, comme le *Gruman G-73*, le *Canadair CL-215*, le *Fairchild F-27* et les avions à jet *DH-125*.

Pilote de brousse (1947 à 1955)

Dans *Au-delà du 48^e parallèle*, Thomas Fecteau écrit :

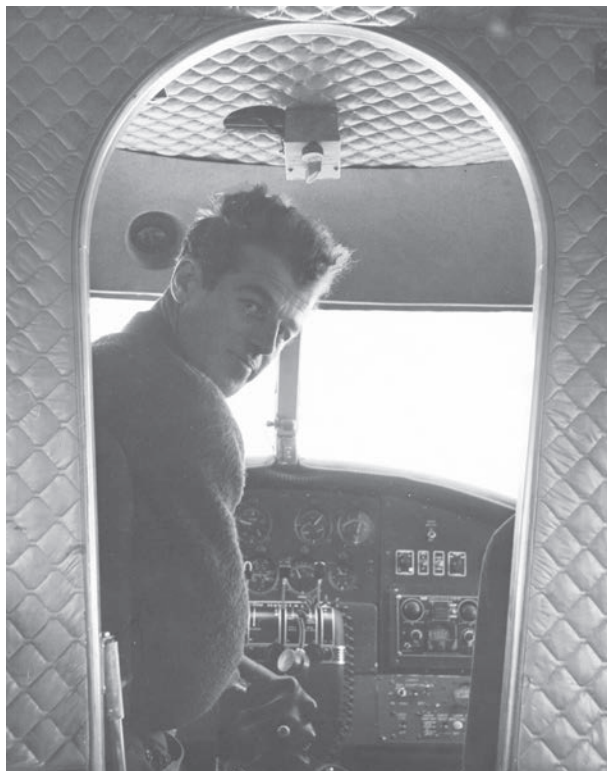
Ma vie comme pilote de brousse a été remplie d’aventures diverses et de faits inusités, exceptionnels et extraordinaires, en été surtout. Il n’y avait pas un décollage ou un amerrissage semblable. Le vent et la grandeur d’un lac, le chargement, les clients, tout était stimulant et je vivais de nouvelles expériences tous les jours, à chaque envolée.¹¹

L’emploi des termes « inusités, exceptionnels et extraordinaires » est ici parfaitement justifié. La vie d’un pilote de brousse dans les années d’après-guerre au nord du 48^e parallèle, comme aux lacs Matagami, Opémiska et à Chibougamau, tenait de la prouesse. Le pilote de brousse était seul à bord de son appareil et il devait tout faire par lui-même : être mécanicien, prendre charge des passagers et répondre à leurs attentes, assurer leur sécurité, charger

10. L’annotation fait référence à des conditions particulières de vol : « C’est l’équivalent d’un permis pour un type d’appareil, ou pour voler avec des flotteurs ou des skis, ou voler de nuit, ou encore voler aux instruments. »

11. Thomas Fecteau, *op. cit.*, p. 25.

les bagages (incluant souvent des canots), assurer la livraison du courrier, transporter des malades, noter ses repères sur des cartes sommaires, monter un campement d'urgence.



**Thomas Fecteau dans le cockpit de l'Otter CF-ODH
au retour d'une mission de photographie aérienne**

Photo : Valère Guay, juillet 1954, SHRC (P171)¹²

C'était une époque où les industries forestières et minières étaient en pleine croissance alors qu'il n'y avait encore aucune route, ni chemin de fer pour atteindre des destinations où seules vivaient des populations autochtones. Prospecteurs, arpenteurs, géologues, ingénieurs miniers, policiers n'avaient d'autres moyens pour assurer leur transport que d'avoir recours aux pilotes de brousse. Il en était de même pour les chasseurs, les pêcheurs, les Indiens, les malades, parfois des travailleurs blessés dans des chantiers forestiers ou des moulins à scie éloignés, bref de tout individu qui dépendait du pilote pour se rendre d'une destination à une autre, que ce soit en situation de survie ou de

12. SHRC (P171) : abréviation de Société d'histoire régionale de Chibougamau qui renvoie au fonds Thomas Fecteau et Françoise Gaudreau (P171).

loisirs. La responsabilité des pilotes de brousse était énorme, en été comme en hiver, à l'automne comme au printemps. Les temps morts n'existaient pratiquement pas, chaque saison apportant son lot de difficultés et d'incertitudes. Le pilote n'avait ordinairement droit qu'à trois jours de vacances par année. Bien sûr, raconte monsieur Fecteau, le travail était passionnant, exaltant même, mais aussi dangereux car le pilote ne pouvait compter que sur lui-même en cas d'accident. D'où l'importance d'une grande discipline et d'un sens de l'observation aigu, car, pour s'orienter, il n'y avait qu'un seul moyen, la reconnaissance visuelle du terrain. Il n'y avait aucun moyen d'informer le pilote des dangers qui le menaçaient constamment, un rocher au milieu d'un lac ou autres obstacles. Ces informations, c'était le plus souvent le pilote qui les colligeait sur les cartes une fois revenu à la base.



**Lac Caché, Sylvio Ménard, Arthur Fecteau, Thomas Fecteau,
Wilfrid Grenier, le 19 août 1953**

SHRC (P171)

« Avant de partir pour Knob-Lake, Arthur Fecteau m'avait dit :
« Si tu te perds, tourne au Sud... jusqu'au fleuve »¹³. »

Thomas Fecteau va survoler le nord du Québec à une époque où tout se faisait « à l'estime », c'est-à-dire sans radio et sans *GPS*, souvent dans des conditions extrêmes. Le vol à l'estime, « c'était voler en estimant la durée du vol en fonction de rares cartes, souvent imprécises, de la vélocité des vents, des lignes d'arpentage. » Si, par exemple, « le pilote estime que pour se rendre

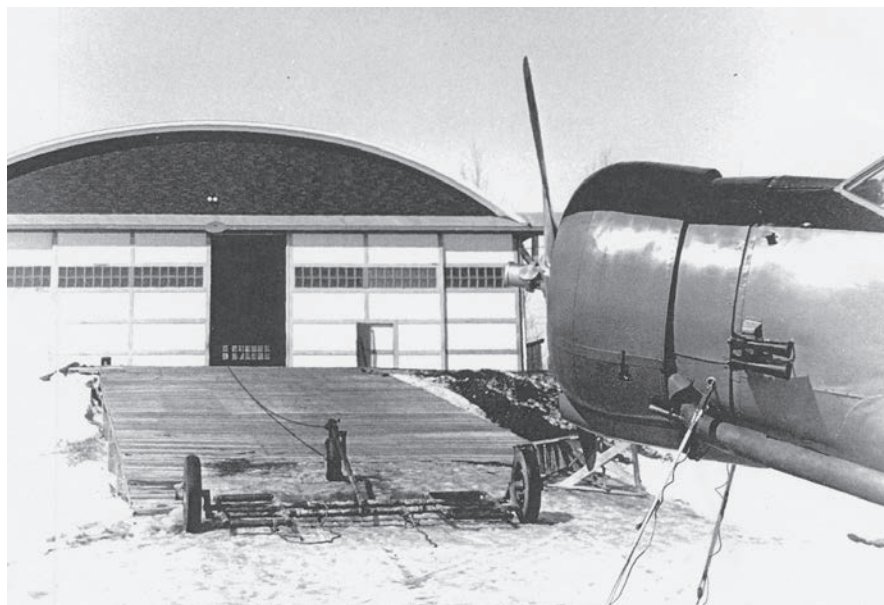
13. *Ibid.*, p. 141.

à Chibougamau à partir de Senneterre, ça prend environ deux heures, et si deux heures et demie plus tard, il n'est pas rendu à destination, c'est qu'il est en train de se perdre. Il vaut mieux retourner d'où l'on vient ! Avec le temps, ajoute l'informateur, on développe une forme d'instinct. Les Indiens ont un sens inné de leur environnement. À force de voler dans la brousse, j'avais un peu de cet instinct. » Aucune source d'information météorologique n'existait alors. La meilleure source d'information au moment de décoller venait souvent du dernier pilote rentré à la base. Ce que les pilotes appelaient « la base », c'était l'endroit où étaient situés les deux quais flottants et la pompe à essence, de même que le hangar de la compagnie A. Fecteau Transport Aérien, à Senneterre. Cette base était située à environ 60 km au nord-est de Val-d'Or en Abitibi¹⁴. Le hangar contenait tout ce qui était nécessaire à l'entretien et à la réparation des avions et des équipements. Un mécanicien, Émile Boutin, s'y trouvait en permanence, car les appareils *Fox Moth*, *Cessna*, *Beaver*, *Norseman*, *Otter*, *Junkers* qui constituaient la flotte de la compagnie devaient faire l'objet d'un entretien régulier. Le hangar servait aussi de lieu d'entreposage pour les outils dont un treuil qui servait à tirer les avions à l'intérieur pour y effectuer les réparations requises. On y remisait les pièces de rechange tels les démarreurs, bougies d'allumage, magnétos et autres instruments fragiles, altimètres, ampèremètres, indicateurs de pression, de même que les différentes huiles à moteur (d'été et d'hiver), et les marchandises périssables comme la farine et le sucre devant être livrés aux différents postes de la Compagnie de la Baie d'Hudson (*HBC*). Les clients disposaient aussi dans ce hangar de casiers pour le service postal.

Avant chaque voyage, les pilotes devaient s'assurer que tout le matériel de survie se trouvait dans l'appareil : rations d'urgence¹⁵, sac de couchage, outils, filet à poissons, raquettes, pelle, hache, trousse de secours, allumettes dans un contenant hermétique et fil de laiton pour fabriquer des collets à lièvres. En hiver, il fallait, sur tous les modèles d'avion, ajouter à l'équipement de base une tente pour le moteur, ainsi qu'une chaufferette de plombier de type *blow pot*, et un contenant pour vidanger l'huile si l'avion devait être longtemps arrêté.

14. Créée en 1936, l'entreprise d'Arthur Fecteau se lança après la guerre à la conquête de nouveaux territoires. Des bases secondaires furent établies à Matagami, Amos, au lac Caché, à Chibougamau, Fort-George et Fort-Rupert. Basé à Senneterre, Arthur Fecteau n'en survola pas moins toutes ces régions. L'entreprise A. Fecteau Transport Aérien fut rachetée par Québécois en 1967.

15. Les rations d'urgence étaient constituées de raisins secs, de lait concentré sucré (*Eagle Brand*), de riz et de tabac, le tout contenu dans une boîte. Si la boîte contenant la ration de secours était ouverte, la première chose qu'un pilote devait faire en mettant le pied à terre, c'était de combler ce qui manquait. La règle était de « ne jamais remettre au lendemain ».



Base de Senneterre
Remorque utilisée pour entrer les avions dans le hangar

Photo : Carmen Fecteau Villeneuve, s.d.

Le quotidien du pilote de brousse

Les responsabilités du pilote étaient grandes et de toutes natures. Elles variaient en fonction de la clientèle. Dans certains cas, il s'agissait de prospecteurs dont la destination devait être tenue secrète jusqu'au moment du décollage, ce qui pouvait représenter un danger supplémentaire en cas d'accident. Pour d'autres, comme les arpenteurs, c'était le contraire, leur destination devait être connue en tout temps. Lorsqu'il s'agissait de pêcheurs et surtout de chasseurs, le problème était d'un autre ordre. Lorsqu'un chasseur tuait un « orignal à trois fesses », comme le dit avec humour l'informateur, signifiant par là que le chasseur tentait de ramener plus que la viande de l'animal auquel il avait droit, le problème était de l'ordre de la sécurité. Le poids limite de l'appareil et de sa cargaison devait en tout temps être respecté. Il fallait alors faire usage de diplomatie et parfois d'autorité, « avoir une main de fer dans un gant de velours ». Au-delà de la question de la sécurité, Thomas Fecteau était aussi sensible au fait que, comme lui avait dit un Indien, lorsque les chasseurs abattaient un orignal « c'était sa nourriture pour l'hiver prochain qui lui était enlevée. » Les Indiens avaient chacun leur territoire de chasse et la présence d'un ou plusieurs orignaux sur leur territoire n'était jamais chose assurée. Les médecins, dentistes, infirmières desservant des populations éloignées,

posaient d'autres sortes de problèmes, comme le transport de malades qu'il fallait conduire d'urgence dans un hôpital. Parfois, il s'agissait de jeunes Amérindiens qui provenaient de Mistassini et de Waswanipi, et qui devaient se rendre à l'ouest de la Baie James, à Moosonee pour leurs études et pour qui c'était leur baptême de l'air. Thomas Fecteau raconte à ce propos qu'il avait parfois à transporter plus d'élèves dans son avion que la limite permise mais que pour les autorités en charge de ces transports « ce n'était pas grave parce que c'était seulement des Indiens », une opinion, bien sûr, qu'il ne partageait pas et qu'il jugeait choquante.



Transport de jeunes Cris au pensionnat indien

SHRC (P171)

« Je transportais 17 jeunes avec moi dans le Norseman. Une dérogation aux règlements de l'air avait été accordée par le ministère des Transports [...] Toutefois, le poids total au décollage ne devait pas excéder la limite permise.¹⁶ »

En d'autres occasions, c'étaient des familles indiennes qu'il fallait visiter au printemps pour collecter fourrures et peaux de castor qu'ils étaient autorisés à piéger sur leur territoire. Monsieur Fecteau témoigne du plaisir qu'il avait à desservir ces populations qu'il aimait et respectait : « Avant d'être en contact avec les Blancs, dit-il, les Indiens de ces territoires éloignés ne connaissaient ni le mensonge, ni la fourberie. » C'est sans méfiance qu'ils accueillaient le

16. Thomas Fecteau, *op. cit.*, p. 182.

pilote. Ces derniers ne parlaient ni anglais, ni français mais celui-ci connaissait quelques mots de cri, comme bonjour ou au revoir : « À ces mots, un grand sourire éclairait le visage des Indiens ! » Il y avait aussi les équipes de techniciens en photographie aérienne qu'il fallait piloter au-dessus de régions encore inexplorées, de même que les équipes d'arpenteurs qui devaient établir le tracé du chemin de fer qui devait relier l'Abitibi à Chibougamau.



Lac Soscumica, printemps 1953

SHRC (P171)

« Les hommes sont absents, partis en forêt.
J'avais laissé des provisions au campement.¹⁷ »

Le rôle du pilote de brousse ne se résumait pas au seul transport de matériel et de passagers. Il devait aussi survoler de grandes étendues de forêts composées de sapins, d'épinettes noires et de bouleaux qui, par temps sec, pouvaient s'embraser. Il y avait bien, ici et là, des tours de guet comme sur la rivière Bell, ou à proximité des lacs Pustikamika et Faillon, mais c'était aussi la responsabilité du pilote de brousse d'assurer une surveillance aérienne et de rapporter les incendies aux autorités. Le service postal relevait aussi du pilote de brousse. Chez A. Fecteau Transport Aérien, le service était offert gratuitement aux clients : « Chaque dimanche matin, raconte monsieur Fecteau, nous visitons nos clients et leur apportons le courrier ». Lorsqu'aucune missive n'était adressée à un client, le pilote le visitait quand même et lui laissait un

17. *Ibid.*, p. 90.

journal même s'il n'était pas toujours du jour. Pour ces travailleurs vivant en régions éloignées, loin de leurs familles, avoir des nouvelles de l'extérieur était d'un grand réconfort.

Aventures et mésaventures

Pour le pilote de brousse, les risques d'aventures et de mésaventures faisaient partie du métier. Thomas Fecteau considère que la profession de pilote de brousse était l'une des plus dangereuses qui soit. Il estime que c'est près de 50 % des pilotes de brousse (au sens où il l'entend) qui sont morts en devoir. Il parle d'expérience, car, outre la mort tragique de son oncle Joseph au Labrador en 1939, il a lui-même été témoin d'accidents tragiques comme le décès, en janvier 1951, des frères Gilbert et Elzéar Comtois au lac Tessier. Les victimes comptaient parmi ses amis. Gilbert Comtois était un pilote d'expérience, mais il n'avait pu éviter l'accident en raison de mauvaises conditions climatiques. C'est Thomas qui, une semaine plus tard, avait retiré le corps de Gilbert de l'eau. Celui d'Elzéar n'avait été retrouvé qu'au printemps. Thomas Fecteau se considère chanceux d'avoir échappé à de telles tragédies, d'autant qu'il a souvent vécu des événements qui auraient pu mal tourner.

L'un de ces incidents s'est produit au lac Daoust en février 1953, à 30 milles (48,2 km) au sud-est de Senneterre. Heureusement, il n'était pas seul mais en compagnie d'un ami en vacances qui était répartiteur pour le chemin de fer du Canadien National. C'était un vol de routine où il devait livrer un chargement à un arpenteur et ses hommes. Le responsable du camp l'avait assuré la veille que la glace était suffisamment épaisse, soit 8 pouces (20,3 cm) pour supporter le poids de l'appareil. Lors de l'atterrissage sur le lac entouré de montagnes, l'un des skis de l'*Otter* s'enfonça dans la glace parce que celle-ci n'avait pas l'épaisseur requise. Présent sur les lieux lors de l'événement, le chef de camp n'offrit aucune aide au pilote et à son accompagnateur. Il les abandonna sur le lac sans se retourner. Thomas et son compagnon durent se débrouiller seuls pour sortir de cette mauvaise situation. Après avoir dressé un campement de fortune et s'être ravitaillé à même la ration d'urgence, ils entreprirent de construire des cages de bois et de soulever l'appareil à l'aide d'un cric. Heureusement, l'hélice n'avait pas été endommagée. Ce n'est que le surlendemain, après une longue journée épuisante, qu'ils purent décoller et regagner leur base. Cela lui avait « fait mal au cœur », dit-il, de voir que l'homme, à qui il apportait le nécessaire pour son travail et celui de ses hommes, leur avait montré si peu de considération.



Pièces de bois sous le ski

SHRC (P171)

« Le travail est terminé. Nous coucherons sous la tente pour un deuxième soir.

Des pièces de bois ont été placées sous le ski.

Au cours de la nuit, la glace aura le temps de solidifier le tout.

Il suffira d'enlever les cages et nous serons prêts pour le décollage.¹⁸ »

L'anecdote du « transfert des castors » est plus amusante que tragique, mais ici encore les choses auraient pu mal tourner. L'auteur d'*Au-delà du 48^e parallèle* en fait le récit dans son livre. En voici le résumé. À la fin des années 1920, il ne restait plus que quelques familles de castors dans la région de la Baie James. Pour les Indiens, ce déclin était désastreux, car, tout en les appauvrissant, il les privait de la nourriture dont ils avaient besoin pour survivre. Préoccupé par leur sort, et sans doute soucieux des intérêts de la *HBC*, le gérant du poste de Fort-Rupert, monsieur Watt, eut l'idée de créer des réserves pour assurer leur survivance. Plutôt que de laisser les Indiens tuer tous les castors qu'ils trouvaient, il les paya pour en épargner quelques-uns afin de favoriser leur repeuplement. Le stratagème fonctionna si bien que c'est à partir de ces réserves que des régions appauvries comme Nottaway, Mistassini et Obedjiwan furent en l'espace de quelques années repeuplées. C'est là qu'intervint Thomas Fecteau dont la mission était de transporter les castors dans les endroits choisis pour leur repeuplement, les familles ne devant pas être mélangées. Au début, les castors étaient transportés vivants dans des poches de jute. Lors d'une de ces opérations, raconte-t-il, « un gros castor sortit de sa poche et arriva en avant, dans le poste de pilotage, passa

18. *Ibid.*, p. 118.

en dessous du siège de droite, puis se faufila le long du mur (coupe-feu) entre le moteur et mes pédales du gouvernail de direction. J'avais les pieds sur les pédales et je n'osais bouger. Le castor a décidé de changer de place [...], il passa sous mon siège, sans s'arrêter heureusement ! Puis il retourna en arrière et, là, il a décidé de se mettre au travail et de gruger le bord d'une fenêtre. Pas besoin de vous dire que, rendu à destination, je lui ai donné la chance de sortir le premier.¹⁹ » L'événement ne se reproduisit pas, car, par la suite, les poches de jutes furent remplacées par des cages de bois²⁰ !



Au lac Opémiska, en 1952
lors d'un arrêt de l'équipe pendant le tournage du film sur les castors
 SHRC (P171)

« Nous avons un jeune castor pour cette photo.²¹ »

Le transport des malades compte parmi les tâches les plus gratifiantes du pilote de brousse, mais aussi parfois parmi les plus pénibles. Lorsque les opérations permettaient de sauver une vie, la satisfaction du devoir accompli était à son comble. Mais lorsque les choses tournaient mal, le pilote en était grandement affecté. C'est ainsi qu'un jour du mois d'août 1954, une demande d'aide était parvenue à la compagnie pour aller chercher un enfant malade au lac

19. *Ibid.*, p. 154.

20. L'informateur tient à préciser que le castor n'est pas un animal agressif. Il ne mord pas, mais à l'époque, il ne le savait pas, d'où une crainte bien légitime.

21. Françoise Gaudreau, « Aéroplanes et expéditions de J.B.G. », dans Thomas Fecteau, *op. cit.*, p. 294.

Lady-Beatrix (aujourd'hui lac Poncheville dans le Nord du Québec). Depuis plusieurs jours, un épais brouillard empêchait cependant les avions de décoller. Une semaine s'écoula avant que les conditions s'améliorent suffisamment pour que le pilote puisse tenter sa chance à bord d'un *Cessna 170B*. Lorsqu'il arriva finalement à destination, un campement indien à proximité du lac, il fut accueilli plutôt froidement par le chef de famille. Celui-ci le conduisit auprès d'une femme qu'il comprit être la mère de l'enfant. En le voyant, la femme lui prit le bras et le serra comme dans un étau. Aucune parole ne fut échangée, les parents ne parlant ni anglais, ni français. De son côté, Thomas Fecteau ne connaissait pas le langage des Cris, mais il comprit qu'il arrivait trop tard. Dans la tente, il trouva l'enfant, une petite fille d'environ 12 ans, exposée sur une table avec une bible auprès d'elle et des cierges allumés. Plus de soixante ans plus tard, c'est toujours avec beaucoup d'émotion que l'informateur évoque les circonstances de ce triste événement, révélant par là sa grande compassion devant la misère.

Heureusement, il est des événements plus gratifiants, comme le cas de ce jeune homme évacué d'un lac situé au nord de Baie-Comeau en 1955. Thomas Fecteau était alors à l'emploi de la compagnie Québécois, stationné au lac aux Pins à quelques milles de Forestville. Sa mission était d'aller chercher, avec un autre homme, le gardien d'une tour de garde-feu située à proximité d'un lac. Le malade fut transporté sur une civière parce qu'il était trop souffrant pour pouvoir marcher jusqu'à l'avion. On l'étendit sur le plancher du *Beaver* jusqu'à Baie-Comeau où une ambulance l'attendait. Quelques années plus tard, alors que le pilote était aux commandes d'un F-27, l'hôtesse lui fit part qu'un homme insistait pour lui parler. C'était ce jeune homme qu'il avait sorti de sa tour de garde-feu pour le conduire à l'hôpital de Baie-Comeau. Victime d'une crise d'appendicite aiguë, il avait été opéré d'urgence car les médecins avaient diagnostiqué une péritonite, une inflammation mortelle lorsqu'elle n'est pas rapidement soignée. L'homme voulait témoigner sa reconnaissance au commandant Fecteau pour lui avoir sauvé la vie.

Faire corps avec l'avion

Dans la mesure du possible, raconte monsieur Fecteau, le pilote volait toujours avec le même avion parce que chaque avion avait « sa personnalité propre ». Chaque avion « a un caractère bien à lui » dit-il. Dans son livre, il formule les choses ainsi : « Si nous avions à piloter un autre avion après avoir fait plusieurs centaines d'heures aux commandes du même type d'avion, nous pouvions distinguer parfaitement cette différence. Parce que ton avion devenait une partie de toi-même, nous pouvions presque nous parler, l'avion répondait et obéissait à nos demandes. Nous arrivions à connaître tous ses

petits caprices. Cela explique parfaitement pourquoi je disais que l'avion faisait presque partie de nous et qu'il avait une âme.²² » Un pilote, ajoute-t-il « doit aimer l'avion qu'il pilote. S'il n'aime pas l'appareil qu'on lui confie, il n'arrivera jamais à le maîtriser. L'avion préféré de Thomas Fecteau était le *Norseman*, « son » *Norseman*, ou le « *Norseman à Thomas* » comme disait son épouse. L'avion, fabriqué par la compagnie *Noorduyn Norseman* et muni d'un moteur *Pratt & Withney*, était difficile au décollage avec des flotteurs, « [...] il fallait le sentir, appuyer juste ce qu'il faut sur la pédale au décollage, car sur flotteurs ce n'est pas comme sur roues, ça ne pardonne pas. Sur roues, l'avion peut rebondir, avec des flotteurs l'avion peut piquer du nez ou, au contraire, refuser de décoller parce que l'arrière de l'appareil s'enfonce trop dans l'eau. C'est parce qu'il était difficile à maîtriser que je l'ai tant aimé. Il y a des pilotes qui n'ont jamais été capables de piloter un *Norseman*. C'est comme pour un cheval difficile à contrôler; quand vous y arrivez, il y a une relation spéciale qui se crée entre vous et l'animal. »

Françoise Gaudreau, fille d'arpenteur et femme de pilote

Dans *L'amour a des ailes*²³, Denis Boivin relate l'histoire de l'aviation civile au Québec à travers la participation de Thomas Fecteau et de son épouse Françoise Gaudreau. Le titre du film évoque la passion de Thomas Fecteau pour l'aviation, mais aussi le lien étroit qui unissait le pilote à sa compagne, fille de l'arpenteur Jean-Baptiste Gaudreau. Les arpenteurs de l'époque partageaient les mêmes dangers et les mêmes préoccupations que les pilotes de brousse, chacun participant à sa façon au développement du territoire dans des conditions difficiles et parfois dangereuses. Jean-Baptiste Gaudreau avait embrassé la carrière d'arpenteur parce qu'il avait, comme son futur gendre, une passion pour les « aéroplanes » et les grands espaces. Une passion qu'il partageait avec son épouse, Thérèse Bernier, et qu'il sut transmettre à ses enfants, Gilles et Françoise. Dans la deuxième partie du livre de son mari²⁴, Françoise témoigne des belles années où la famille accompagnait le père lors de ses expéditions en forêt, comme dans la région du lac Huard au nord du lac Saint-Jean à l'été 1941 ou, lors de l'été 1949, au lac Lessard, au nord du Québec. C'est au cours de l'une de ces expéditions que Françoise croisa pour la première fois celui qui allait devenir son mari et le père de ses enfants, Thomas Fecteau. C'était le 28 juin 1949, sur le quai de la base de Senneterre. Le jeune pilote « étudiait une boussole [et n'avait] même pas relevé la tête pour jeter un coup d'œil à notre arrivée, sauf peut-être en cachette ce que

22. *Ibid.*, p. 41.

23. *Op. cit.*

24. Françoise Gaudreau, « Aéroplanes et expéditions de J.B.G. », dans Thomas Fecteau, *op. cit.* p. 209-305.

j'espérais bien » raconte Françoise²⁵. À partir de ce moment, elle se mit à souhaiter la venue de ce jeune homme qui leur rendait régulièrement visite à leur campement du lac Lessard. Thomas y faisait souvent un arrêt dans son biplan *Fox Moth CF-BFI* de couleur rouge qui lui faisait penser à une libellule avec ses quatre ailes. Ce n'est cependant qu'en 1952 que les deux jeunes gens firent réellement connaissance. Cette année-là, l'arpenteur avait établi son campement sur le lac Opémiska et les dimanches de la « *run de malle* », Thomas s'y arrêtait plus longuement et restait parfois à manger avec la famille quand son travail et le temps le permettaient.



Au campement de l'arpenteur Jean-Baptiste Gaudreau en 1952

SHRC (P171)

« Thomas et moi, un dimanche après-midi, au lac Opémiska²⁶ »

Les amoureux s'épousèrent l'année suivante, le 9 novembre 1953, en l'église de Cap-Saint-Ignace. Françoise Gaudreau était bien au fait de ce qui l'attendait en épousant un pilote de brousse. Elle en connaissait les aléas, les jours et parfois les semaines à attendre avec angoisse le retour incertain de son mari. De retour de leur voyage de noces à New-York, le couple s'installa dans une petite maison à Senneterre. Françoise ne se résigna pas à attendre sagement le

25. *Ibid.*, p. 284.

26. Françoise Gaudreau dans Thomas Fecteau, *op. cit.*, p. 283.

retour de son époux. À l'été 1954, elle le suivit au lac Caché où il devait passer l'hiver : « Mon bel oiseau était parti. Les amis, le piano, les livres et même le chat ne pouvaient me retenir. Aussi, lorsque Thomas est venu à Senneterre pour une courte visite avec le *Cessna*, j'ai décidé de retourner avec lui. En une heure, mon sac de toile était prêt et je suis repartie avec lui », écrit-elle²⁷. La jeune femme préférait attendre son mari dans un « carré de tente » en pleine forêt, « des mois fantastiques sans ménage à faire » disait-elle, que de rester « au milieu du village » à ne rien faire. Thomas Fecteau nous a par ailleurs confié que c'est sa femme qui lui avait appris à se débrouiller dans le bois. Lui, il ne connaissait vraiment la forêt que du haut des airs.

Pilote de ligne

Les années Québécois (1955-1960)

Père d'un premier enfant en 1955 (Jean-Marie), Thomas Fecteau prit en considération ses nouvelles responsabilités et réorienta sa carrière vers le vol de ligne. La transition fut difficile. Habitué à être seul maître à bord de son avion, il doit alors se soumettre aux directives de ses supérieurs et à celles des contrôleurs aériens et, surtout, apprendre à piloter « aux instruments ». C'était renoncer à ce sentiment de liberté qui l'accompagnait à chaque fois qu'il s'envolait au-dessus des vastes territoires du nord de l'Abitibi. La famille s'installa à Rimouski où était basée la compagnie Québécois, dont le réseau s'étendait alors jusqu'à la limite des territoires du Bas-du-Fleuve, de la Gaspésie et de la Côte-Nord à l'est, jusqu'à Québec à l'ouest et à Schefferville au nord. Le pilote participe à la construction des lignes de radar nordique *DEW Line (Distant Early Warning)* et Mid-Canada en transportant les matériaux nécessaires à cette fin. Dans le cadre de cette mission, il effectue jusqu'à 22 atterrissages par jour. L'été, il pilote un *Canso* et, l'hiver, un *DC-3* sur skis. En 1957, les services sur horaire relient Montréal au reste du réseau. Signalons qu'en 1958 Québécois est le premier transporteur aérien régional canadien à mettre en service des avions turbopropulsés, le *Fairchild F-27*. Thomas Fecteau est affecté à la ligne Mont-Joli-Sept-Îles-Schefferville-Québec-Montréal. En fait, les choses se passaient ainsi : « Les vols se faisaient de nuit. L'avion décollait à Rimouski, faisait Schefferville-Sept-Îles-Rimouski. À Rimouski, après douze heures de vol, il y avait un changement de pilote pour aller jusqu'à Montréal. »

Service aérien gouvernemental de l'aéroport de Québec (1960-1984)

Au début des années 1960, Thomas Fecteau est recruté par le gouvernement du Québec comme chef pilote de la nouvelle flotte d'avions qui vient d'être créée par Jean Lesage. Le défi était passionnant, car il s'agissait de mettre sur

27. *Ibid.*, p. 301.



Le commandant Thomas Fecteau, Québécois, vers 1959
SHRC (P171)

piéd le service aérien formé de Paul Gagnon, directeur, Thomas Fecteau, chef pilote responsable de l'entraînement et des horaires, Adrien Neveu, mécanicien, responsable de l'entretien des appareils. Bien qu'occupant un poste de direction, il n'en continue pas moins de piloter des *Fairchild F-27* et l'avion à moteur à réaction *DH-125*, le fameux « Jet à Lesage²⁸ ». Il participe aussi activement à la mise en opération des bombardiers à l'eau pour l'extinction des feux de forêts, les *Canso* et les *CL-215* et, dans le cadre de ses fonctions, il est amené à voler partout au Canada, aux États-Unis et au Chili.

C'est aussi l'époque où il participe à la « bataille du français dans l'air » menée par les Gens de l'air du Québec dans les années 1975-1976. L'informateur rappelle qu'à ses débuts dans l'aviation, tout se faisait en anglais, ce qui fermait bien des portes aux jeunes Canadiens français qui voulaient faire carrière dans l'aviation. Plusieurs élèves pilotes ne pouvaient pas passer leurs examens en anglais. Il évoque la chance qu'il a eue en 1947 d'obtenir sa licence privée, même s'il ne parlait pas anglais. Lors des examens, le

28. En référence, bien entendu, au premier ministre Jean Lesage.

hasard fit qu'il tomba sur un inspecteur canadien-français qui lui permit de faire traduire ses questions par son instructeur et de lui retransmettre ensuite les réponses en anglais par le même truchement. Même s'il s'était accommodé de l'anglais pendant des années, c'est avec enthousiasme que Thomas Fecteau embrassa la cause du français dans l'air. Il en devint d'ailleurs un des artisans en soutenant les pilotes dans leur combat et en participant activement à la formation d'une relève en français. D'ailleurs ce n'était pas nouveau pour lui car, comme instructeur, c'est dans sa langue qu'il transmettait ses informations aux apprentis pilotes.

Une retraite marquée au sceau de l'engagement

Lorsque, à 59 ans, Thomas Fecteau se retira du milieu de l'aviation en 1984, après avoir exercé le métier de pilote pendant 37 ans, ce n'était pas parce que sa passion pour l'aviation s'était dissipée, bien au contraire. Toujours aussi animé, il s'investit alors dans le projet de création d'un musée consacré à l'aviation à Sainte-Marie. Après 17 ans d'efforts, le Musée ouvre ses portes en 2011. C'est le premier musée de l'aviation francophone en Amérique du Nord. Aujourd'hui âgé de 91 ans, Thomas Fecteau demeure membre du conseil d'administration du musée. Il est aussi l'initiateur de deux projets qui lui tiennent à cœur. Le premier est l'érection d'un monument consacré aux gens de l'air, pilotes, navigateurs, mécaniciens et autres travailleurs de l'aviation qui sont décédés en devoir dans un accident : « Lorsqu'un policier ou un pompier décède en devoir, dit-il, on lui fait d'imposantes funérailles auxquelles assistent ses pairs et, parfois, on commémore sa mort par une plaque ou une médaille. Combien de pilotes sont morts en devoir sans qu'aucun hommage ne leur soit rendu, alors que ces hommes ont contribué de façon significative au développement du Québec ? » Un second monument, celui-là « à la mémoire des “mères oubliées” qui ont eu tellement de mérite à contribuer elles aussi au développement du Québec. »

Mentionnons également le legs important que Thomas et son épouse Françoise ont fait à la Société d'histoire régionale de Chibougamau, soit un fonds d'archives d'une grande valeur historique comprenant entre autres documents plus de 500 photographies de la région de la Baie-James. L'aviation n'est cependant pas le seul objet des préoccupations de Thomas Fecteau. Il s'est aussi distingué dans un tout autre domaine que l'aviation, la sylviculture. Rien d'étonnant toutefois, compte tenu de sa carrière comme pilote de brousse en forêt boréale et de l'amour de la nature qu'il partageait avec son épouse. Cette passion pour les arbres, il la tient aussi de son père, lui-même récipiendaire du Mérite forestier. La contribution de Thomas Fecteau en sylviculture est par ailleurs remarquable comme en témoigne les honneurs

reçus pour l'entretien forestier et la régénération des boisés. Comme le fait remarquer Hélène, sa fille, son père a été « un précurseur en matière de protection d'aménagement et de développement durable. » Mais cela, c'est une tout autre histoire.



**Thomas Fecteau, Françoise Gaudreau et Frédéric Fortier,
coordonnateur-archiviste**

Photo réalisée lors de la donation du fonds en 2013

Photo : Frederick Chick Bidgood, SHRC (P171)

Prix et distinctions attribués à Thomas Fecteau

- 1987 Médaille d'or de « Commandeur de l'Ordre du mérite forestier », décerné par le ministère de l'Énergie et des ressources du Québec pour l'excellence de ses travaux d'entretien, de la régénération et de la voirie forestière, effectués dans des boisés.
- 1988 Titre de « Grand Sylviculteur », une distinction honorifique accordée par le ministère des Terres et forêts du Gouvernement du Québec.

- 1992 « Prix Roger-Demers », décerné par l'Association des gens de l'air du Québec, un témoignage de reconnaissance pour souligner les mérites de sa carrière et pour ses efforts au service de l'avancement professionnel de la relève francophone en aviation.
- 1998 « Marguerite honoris causa », accordée par les Faucheurs de marguerites, le 27 juin, à l'aéroport de Sherbrooke, afin de souligner sa contribution au développement de l'aviation au Québec et au Canada.
- 2008 Intronisation au Panthéon de l'air et de l'espace du Québec.
- 2014 (18 septembre)
Assemblée nationale du Québec, « Hommage à M. Thomas Fecteau » rendu par André Spénard, député de Beauce-Nord, à l'occasion de la sortie du film de Denis Boivin, *L'amour a des ailes*.
- 2017 « Certificat de reconnaissance », remis par la Société québécoise d'ethnologie à « Thomas Fecteau, pilote de brousse, pour sa contribution à l'enrichissement du patrimoine culturel immatériel ».