

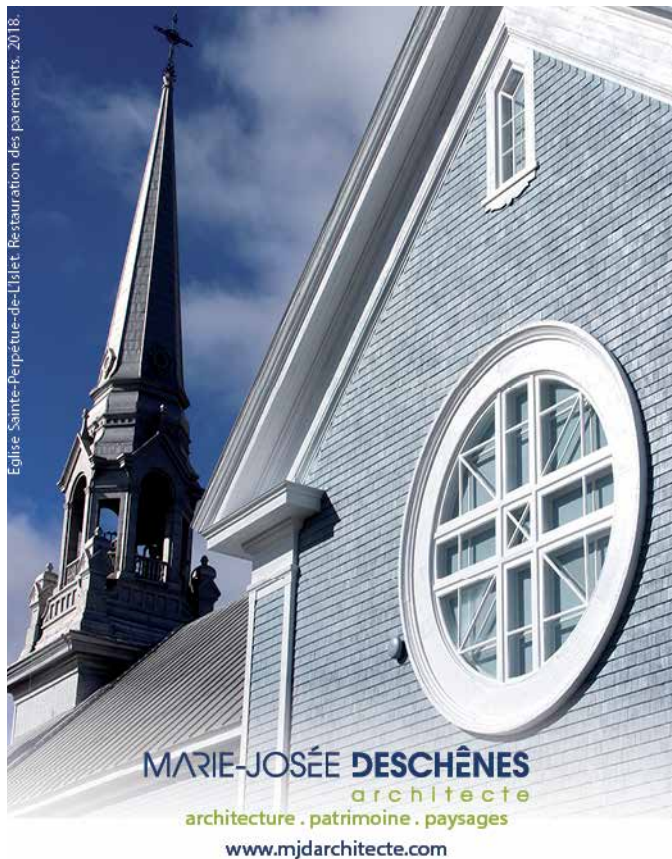


CONTINUITÉ

AUTOMNE 2019 — N° 162 — 9 \$ — DEPUIS 1982

DOSSIER SPÉCIAL

Patrimoine et aviation
À la conquête
du territoire



Avec plus de 50 ans d'existence, Bel-Air Aviation s'affirme comme le chef de file en services aéronautiques en Mauricie !

L'entreprise opère sur un site exceptionnel. L'hydrobase de Lac-à-la-Tortue, à Shawinigan, a été le lieu d'un événement historique survenu il y a 100 ans : l'établissement de l'aviation commerciale de brousse au Canada.

Vivez une expérience inoubliable. Contemplez l'immensité de la forêt québécoise et ses cours d'eau. Captez les couleurs d'automne à leur meilleur à bord de l'un de nos hydravions.

Bel-Air Aviation, votre transporteur aérien par excellence !

819 538-8623 | 1 800 567-7667
info@belairaviation.com

CONTINUITÉ

AUTOMNE 2019 N°162

Le magazine **Continuité** est un trimestriel publié par les Éditions Continuité inc. Fondé en 1982 par le Conseil des monuments et sites du Québec (aujourd'hui Action patrimoine), **Continuité** bénéficie de l'appui d'Action patrimoine, du Conseil des arts et des lettres du Québec, de la Ville de Québec et de la Fondation québécoise du patrimoine. Le magazine reconnaît également l'appui financier du gouvernement du Canada.

Continuité est membre de la Société de développement des périodiques culturels québécois (SODEP) et il est répertorié dans Repère. Les anciens numéros de **Continuité** sont disponibles en ligne à l'adresse erudit.org.

Abonnement (4 numéros par année)

36,79 \$ pour 1 an — 68,99 \$ pour 2 ans

Contactez-nous au 514 397-8670 ou à abonnement@sodep.qc.ca

Conseil d'administration : Guy Drouin (président), France Rémillard (vice-présidente), Martin Imbeault, Éliane Trottier et Mélanie St-Hilaire

Comité de rédaction : Denis Boucher, Jeanne Couture, Renée Genest, Patrice Groulx, Pierre Lahoud, Mélanie St-Hilaire et François Varin

Rédactrice en chef : Josiane Ouellet

Rédaction et révision : Biendit et Blabla rédaction

Correction d'épreuves : Annie Paré et Biendit

Collaboratrice : Annie Paré

Graphisme : Lydie Colaye

Grille graphique : Jean-François Proulx

Publicité : Yves Vallières

Comptabilité : Guillaume Daguet

Service des abonnements : SODEP

Impression : Deschamps Impression

Distribution postale : Les Ateliers TAQ

Vente en kiosque : Messageries Dynamiques

Correspondance :

Éditions Continuité — 82, Grande Allée Ouest, Québec (Québec) G1R 2G6



418 647-4525 — continuite@magazinecontinuite.qc.ca — magazinecontinuite.com

Dépôt légal

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Bibliothèque et Archives du Canada

ISSN (imprimé) 0714-9476 / ISSN (numérique) 1923-2543

ISBN (imprimé) 978-2-922527-77-3 / ISBN (pdf) 978-2-922527-78-0

Toute reproduction ou adaptation est interdite sans l'autorisation de **Continuité**.

Poste publications n° 0040010902

Port payé à Québec

Les opinions exprimées n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Les titres, chapeaux, sous-titres, intertitres, légendes et le choix des illustrations sont généralement de la rédaction. Le générique masculin est employé dans le seul souci d'alléger le texte.

Le magazine **Continuité** n'est pas responsable de la qualité des services offerts par les entreprises qui s'annoncent dans ses pages.

ACTION
PATRIMOINE



Conseil
des arts
et des lettres
du Québec



FONDATION QUÉBÉCOISE
du patrimoine



En couverture :

Vol au-dessus de l'aérodrome de Lac-à-la-Tortue

Photo : Guillaume D. Cyr

Sommaire

5 BILLET

Josiane Ouellet

7 NOUVELLES

9 ARCHÉOLOGIE

L'angle d'une tragédie

Theresa Gabos et Valérie Dezelak

10 IDÉES

À la recherche d'une suite logique

Cynthia Aleman

14 COLLECTION

Chefs-d'œuvre du cloître

Ariane Blanchet-Robitaille



17 FRANCHIR LES SEUILS

Décors colombiens

Mélissa Mars

40 HYPOTHÈSE

Aux portes du passé

Jocelyn Duff

43 INTERNATIONAL

Préserver par étapes

William Samson

46 PUBLICATIONS

48 POINT DE MIRE

**Quel bilan pour la Loi
sur le patrimoine culturel ?**



19 DOSSIER SPÉCIAL PATRIMOINE ET AVIATION

20 HISTOIRE

Vue aérienne

Paul-Robert Raymond

26 ENGAGEMENT

Cap sur l'humain

Benoîte Labrosse

30 MISE EN VALEUR

Trois façons de prendre l'air

Valérie Gaudreau

34 PORTRAIT

Une vie en altitude

Josianne Desloges

36 PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE

Artistes du ciel

Pierre Lahoud



SUR LE WEB

Quand le R-100 vole... la vedette

Roger Coupal

Aéroport de Saint-Hubert. Sur la piste du passé

Roger Coupal



PATRIMOINE & ARCHITECTURE

- Évaluation patrimoniale
- Inventaire du patrimoine bâti
- Étude de caractérisation
- Guide d'intervention
- Circuit patrimonial



1365, rue Frontenac
Québec (Québec)
G1S 2S6

418.648.9090

www.patri-arch.com



CARREFOUR CULTUREL PAUL-MÉDÉRIC

- Expositions multidisciplinaires
- Visites gratuites
- Activités et événements culturels variés
- **Espace Baie-Saint-Paul-EXPO-EXPÉRIENCE**
Pour tout savoir sur l'histoire, le patrimoine et le dynamisme culturel de Baie-Saint-Paul et des villages environnants
- **Studio TRAD**
Présentation et initiation aux savoir-faire textiles traditionnels de Charlevoix

4, rue Ambroise-Fafard, Baie-Saint-Paul / Tél. : (418) 435-2540

www.baiesaintpaul.com/carrefour
carrefourculturel@baiesaintpaul.com



Heures d'ouverture :
JANVIER À MAI
Du jeudi au dimanche de 10 h à 17 h.
JUIN À LA FÊTE DE L'ACTION DE GRÂCES
De mardi au dimanche de 10 h à 17 h.
Ouvert également les lundis de juillet et août.
DE L'ACTION DE GRÂCES À LA FIN DÉCEMBRE
Du jeudi au dimanche de 10 h à 17 h.
Fermé les 24, 25, 26, 31 décembre
et les 1^{er} et 2 janvier.
Ouvert les lundis fériés.

Crédits photos : Louis Laliberté, René Bouchant, François Rivard



Michel Gilbert Ébéniste-restaureur

Services offerts :

- Restauration mobilier et objets d'art anciens
- Achat, vente, consignation
- Évaluations, successions, conseils
- Transport et livraison

Bienvenue, sur rendez-vous ou par chance

418 253-5128 • 1 888 515-5128

doucine@globetrotter.net

www.michelgilbertebeniste.com

Bienvenue à bord !

JOSIANE OUELLET
RÉDACTRICE EN CHEF

Le 8 juin 1919, un Curtiss HS-2L baptisé *La Vigilance* amerrit sur le lac à la Tortue, en Mauricie, effectuant ainsi le premier vol commercial de brousse au Canada. Partis de Halifax trois jours plus tôt, le pilote Stuart Graham et sa femme Madge, de même que le mécanicien William « Bill » Kahre marquent ainsi l'histoire.

Aujourd'hui, des rues de ce secteur de Shawinigan portent leur nom. La base aménagée sur place accueille la compagnie Bel Air Aviation. On y trouve notamment un atelier de moteurs datant des années 1930, où les visiteurs peuvent admirer divers objets de collection liés au passé du lieu. Le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada conserve quant à lui les vestiges de l'appareil, en plus de présenter sa réplique identique, réalisée entre 1975 et 1986. Depuis l'été dernier, une exposition virtuelle relate également l'événement à la place de l'Aviation, à Shawinigan.

À présent, c'est vous que nous convions à un vol
spécial, à la découverte de l'héritage du ciel.
Attachez vos ceintures, on décolle !

Quelle sera la vocation de l'hydravion *La Vigilance*? Patrouiller les airs à la recherche de feux de forêt, mais aussi arpenter le territoire. Une initiative fructueuse de l'ingénieur forestier Ellwood Wilson, de la Laurentide Co. S'ensuit, en 1922, la création de la première compagnie aérienne d'envergure au pays : la Laurentide Air Service. À cette époque, l'entreprise effectue également du transport de travailleurs, de provisions, de courrier, etc.

Ainsi naît l'industrie de l'aviation commerciale au Canada, un événement dont le gouvernement a reconnu l'importance historique nationale en 2005, soulignant de ce fait son rôle crucial dans le développement du pays. Depuis 2012, une plaque installée à l'aérodrome de Lac-à-la-Tortue le rappelle d'ailleurs au public.

Avec son immense superficie, le Québec a été un terreau fertile pour la croissance des transports aériens. Inversement, ces derniers nous ont permis de nous approprier notre territoire en apprenant à mieux le connaître, grâce à un accès plus facile aux localités reculées.

Alors qu'on célèbre cette année le 100^e anniversaire du premier vol commercial de brousse au Canada, l'équipe de Continuité trouvait important de rendre hommage aux pionniers du domaine, en explorant l'histoire de l'aviation québécoise et le patrimoine multiforme qui en témoigne : appareils, bâtiments, photographies, personnages historiques, savoir-faire, etc.

Dans ce contexte, quoi de mieux qu'une photo aérienne de l'aérodrome de Lac-à-la-Tortue en couverture ? À présent, c'est vous que nous convions à un vol spécial, à la découverte de l'héritage du ciel. Attachez vos ceintures, on décolle !

LES ÉDITIONS GID

leseditionsqid.com • 418 877-3110



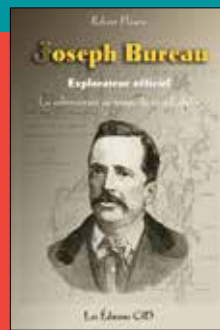
Pascal Aluin
ISBN 978-2-89634-417-8 • 34,95 \$



Bernard Genest
ISBN 978-2-89634-418-5 • 34,95 \$



La Société d'histoire de La Haute-Saint-Charles
ISBN 978-2-89634-420-8 • 34,95 \$



Robert Fleury
ISBN 978-2-89634-421-5 • 29,95 \$

Atelier de ferblanterie MBR

- ❖ corniche architecturale
- ❖ toiture à la canadienne
- ❖ toiture à baguettes
- ❖ bardeau de cèdre
- ❖ cuivre
- ❖ toiture à joints pincés
- ❖ ardoise
- ❖ écailles de poisson

Atelier
600, rue Leclerc, bureau 2
Repentigny, Qc, J6A 4X7
Tél.: 514 346 3691
Télec.: 450 657 2863

« Le résultat obtenu est de **grande qualité** et respecte le caractère original des éléments architecturaux. »
- PRIX DE L'ARTISAN 2011

ABCP

ARCHITECTURE

300, rue Saint-Paul bureau 412
Québec (Québec) G1K 7R1

T 418 649-7369

www.abcparchitecture.com

Du patrimoine dont nous sommes fiers, même du haut des airs!

Monastère des Augustines,
crédit photo: Pierre Lahoud

Nouvelles

AUTOMNE 2019



Maison natale de Gilles Vigneault

Photo : Jacques Lachance

LA FIERTÉ DE NATASHQUAN

En juillet 2019, grâce à la ténacité des résidents de Natashquan et à une forte mobilisation citoyenne, la maison natale de Gilles Vigneault a enfin ouvert ses portes au public. Après la dissolution de la Fondation du patrimoine de Gilles Vigneault en 2014, plus de 30 % de la population natashquanaise s'est réunie pour réitérer sa volonté de préserver ce lieu significatif. Les citoyens ont alors mis sur pied le Fonds Natashquan pour la sauvegarde de la source. Objectif : restaurer non seulement la maison du poète, mais toute l'allée des Galets où elle se dresse, afin d'honorer la mémoire des bâtisseurs de la Côte-Nord. Sur place, les visiteurs découvrent la vie et l'œuvre de l'artiste bien-aimé des Québécois.

SOINS À DOMICILE POUR MAISONS ANCIENNES

Initiative intéressante ! La Clinique d'architecture patrimoniale en Chaudière-Appalaches offre ses services aux propriétaires de maisons construites avant 1950 dans huit MRC. Pour un montant de 100 \$ (soit 15 % du coût réel), les participants peuvent ainsi obtenir des conseils sur les travaux à réaliser pour préserver leur demeure et la mettre en valeur dans les règles de l'art. L'offre comprend la visite à domicile d'un architecte spécialisé en patrimoine et la remise d'un rapport présentant des esquisses ou les étapes des travaux à effectuer. Les propriétaires intéressés doivent s'inscrire en ligne à capcha.ca. Le projet, qui se déroule jusqu'en 2022, touche 122 municipalités de la Chaudière-Appalaches. Il comprend deux autres volets : une assistance-conseil pour les comités consultatifs d'urbanisme et une offre de formation.

UN AUTRE SITE D'INTÉRÊT POUR L'HUMANITÉ

Le parc provincial Writing-on-Stone, situé dans le sud-est de l'Alberta, près de la frontière américaine, vient d'être nommé site du patrimoine mondial de l'UNESCO. Lieu sacré pour les Pieds-Noirs, qui s'y sont adonnés à l'art rupestre pendant des milliers d'années, l'endroit abrite la plus importante concentration de pétroglyphes et de pictogrammes sur rochers des grandes plaines de l'Amérique du Nord. En plus d'illustrer les pouvoirs du monde des esprits, ils racontent l'histoire du territoire, notamment les premières rencontres des Autochtones avec les Européens. Le parc est le 20^e site canadien à être inscrit sur la liste de l'UNESCO.

DÉPENDANCES EN QUÊTE D'UNE NOUVELLE VIE

Les bâtiments agricoles font partie du paysage et de l'identité de l'île d'Orléans. Mais plusieurs sont en voie de disparition. Comment préserver cet héritage ? Arthur Plumpton, consultant en restauration de l'architecture agricole et résident de l'île, a invité l'École d'architecture de l'Université Laval, une vingtaine de propriétaires et la MRC de l'île à participer à une étude sur le potentiel de réhabilitation de cet héritage architectural. La première phase du projet consiste en une évaluation de l'état de santé d'une vingtaine de bâtiments. Des étudiants en architecture ont visité certains d'entre eux pour réaliser des relevés, puis des dessins, des maquettes et même une vidéo. Leur travail fera l'objet d'une exposition présentée à la Maison de nos Aïeux, à Sainte-Famille, en novembre. Dans les phases suivantes, le



Maquette d'une remise ou d'une grange ancienne de l'île d'Orléans

Photo : Arthur Plumpton

consultant discutera avec les propriétaires intéressés des usages agricoles possibles pour leurs bâtiments et des modifications qui seraient alors requises.



Pont Narrows

Photo : Pascal Connor, pontscouverts.com

UN PONT VERS LE PASSÉ EN ESTRIE

Le ministère de la Culture et des Communications a récemment classé comme bien patrimonial le pont Narrows, situé dans la municipalité de canton de Stanstead, en Estrie. Fait particulier, cette structure est l'une des rares du genre à avoir été construite au-dessus d'un lac (la baie Fitch du lac Memphrémagog) plutôt que d'une rivière. Il s'agit d'un des cinq derniers ponts couverts de type « Town simple » au Québec. Autrefois utilisée par la diligence qui reliait Boston et Montréal, le pont datant de 1881 est maintenant réservé aux piétons. Chaque année, plusieurs touristes se rendent dans la région admirer ce joyau, l'un des rares ponts couverts du XIX^e siècle encore debout, à la valeur historique et architecturale indéniable.

LA MRC DE DRUMMOND CÉLÈBRE SON PATRIMOINE RELIGIEUX

La MRC de Drummond vient de créer un circuit touristique qui présente 130 points d'intérêt du patrimoine religieux dans 18 municipalités. En se rendant à www.patrimoinedrummond.ca/circuit, les personnes intéressées créent elles-mêmes leur parcours en sélectionnant le type de bâtiments (église, presbytère, cimetière, croix de chemin, couvent), la dénomination religieuse ainsi que la municipalité visée. Le site est agrémenté de textes historiques, de photos anciennes et actuelles ainsi que d'un jeu-questionnaire pour tester les connaissances acquises au fil du parcours.

SAINT-MICHEL-DE-BELLECHASSE PROTÈGE LE LITTORAL

À Saint-Michel-de-Bellechasse, les rives du Saint-Laurent s'étendent sur plus de 14 km. Plusieurs espèces d'oiseaux aquatiques y trouvent refuge, ainsi que quantité d'autres espèces fauniques, certaines en péril, et des spécimens floraux rares, comme la gentiane de Victorin. Il devenait urgent de protéger

ce précieux écosystème, fragilisé par l'érosion côtière, l'invasion d'espèces exotiques et le passage de véhicules motorisés, entre autres. C'est pourquoi la Municipalité a demandé à la Fondation québécoise pour la protection du patrimoine naturel d'élaborer un plan de protection des rives et du littoral de Saint-Michel, d'identifier les actions à entreprendre pour préserver le milieu, de répertorier les sites à restaurer et de présenter un plan d'action pour l'avenir. Un premier pas important dans la protection de ce riche héritage.

DANS L'INTIMITÉ DU CLOÎTRE

Le Conseil du patrimoine culturel du Québec prépare actuellement un avis de classement sur le monastère de Berthierville, un bâtiment qui a bien failli être démolie au printemps dernier, et ce, malgré le fait que la MRC ait reconnu sa valeur patrimoniale exceptionnelle. Alors que son avenir reste indéterminé, le monastère a été le lieu de tournage du film *Amoureuses*, de Louise Sigouin, qui prend l'affiche le 27 septembre au Québec. Le documentaire propose une incursion au cœur de la vie des moniales de Berthierville. Fait rare, les sœurs cloîtrées ont accepté de se laisser filmer pendant un an, dans leur routine quotidienne, afin que la réalisatrice dresse ce portrait de la seule communauté francophone de moniales dominicaines en Amérique du Nord.



Bain Morgan vers 1918

Source : Archives de la Ville de Montréal, VM94-Z186

METTEZ-VOUS DANS LE BAIN !

Le Bain Morgan, vous connaissez? Bijou du patrimoine montréalais inspiré des thermes romains, cet immeuble de style Beaux-Arts sis dans le quartier Maisonneuve a été inauguré en 1916. Il abritait autrefois un gymnase et un bain public, servant surtout de lieu sanitaire pour les citoyens, qui ne disposaient pas tous d'une baignoire à la maison. Après avoir servi de centre d'entraînement pour l'école de police, l'immeuble renommé Centre Morgan abrite aujourd'hui une piscine ouverte au grand public. À partir du 27 septembre, ses usagers pourront en apprendre plus sur son histoire grâce à des panneaux d'interprétation installés en ses murs.

L'angle d'une tragédie

En 1942, un hydravion sombre dans le fleuve Saint-Laurent à la hauteur de Longue-Pointe-de-Mingan. Parmi les artefacts repêchés sur l'épave, un compas de relèvement astronomique.

Theresa Gabos et Valérie Dezelak

En 1941, le United States Army Air Corps Ferry Service et l'Aviation royale canadienne joignent leurs efforts pour construire un aéroport afin de permettre le transport des avions de l'est du Canada vers les forces alliées en Europe. Le pont aérien qui relie le Maine et le Labrador s'appelle la North Atlantic Air Ferry Route. En son milieu, dans la municipalité de Longue-Pointe-de-Mingan, située sur la Basse-Côte-Nord, la base aérienne est en chantier.

Le 2 novembre 1942, des militaires venus inspecter l'avancement des travaux de construction subissent un accident tragique. À la suite de deux décollages ratés, leur hydravion sombre dans le fleuve Saint-Laurent, emportant avec lui cinq des neuf membres de l'équipage. Dans leurs embarcations à rames, des habitants du coin se précipitent pour porter secours aux passagers qui réussissent à s'échapper de l'appareil avant qu'il ne coule.

En 2009, lors d'un projet d'inventaire des ressources culturelles submergées de la réserve de parc national de l'Archipel-de-Mingan, sous la direction de Marc-André Bernier, les archéologues de Parcs Canada repèrent l'épave de l'hydravion OA-10 Catalina de Longue-Pointe-de-Mingan.

En 2012, la Force mixte de contrôle des prisonniers de guerre et des portés disparus des États-Unis réalise des fouilles archéologiques subaquatiques avec l'assistance de Parcs Canada. On souhaite non seulement étudier l'épave, mais aussi récupérer les restes humains et les objets personnels des militaires impliqués dans l'accident. Parmi les artefacts remontés à la surface se trouve un compas de relèvement astronomique de type Astro



Photo : Jacques Beardsell, Centre de conservation du Québec

Compass MK II. Pendant la Seconde Guerre mondiale, les pilotes et les navigateurs utilisaient cet instrument pour trouver le nord à partir des étoiles et ainsi pallier les défaillances des compas magnétiques en haute altitude. Ils pouvaient alors connaître la position exacte des appareils en vol et mesurer leur alignement et leur direction.

L'archéologue Marc-André Bernier propose une analyse très juste de la pertinence de la découverte de l'avion submergé. Au-delà de sa valeur archéologique, l'aéronef souligne l'importance de la présence militaire américaine sur le territoire québécois lors de la Seconde Guerre mondiale, un élément méconnu de l'histoire nationale. De plus, les fouilles participent à la réactualisation d'un événement

passé marquant. Cela crée un espace de commémoration et d'échange à la fois pour les proches de ceux qui ont péri dans l'accident et pour les habitants de la municipalité qui ont prêté main-forte aux rescapés.

C'est le ministère de la Culture et des Communications du Québec qui conserve le compas et plusieurs autres artefacts provenant de l'épave. ♦

Theresa Gabos est responsable du contenu et de la communauté d'Archéo-Québec.

Valérie Dezelak est rédactrice et blogueuse pour l'organisme.

À la recherche d'une suite logique

Pour sa maîtrise en sciences de l'architecture, Cynthia Aleman a étudié l'évolution du monastère des Ursulines de Trois-Rivières. *Continuité* l'a invitée à exposer ses découvertes et à proposer quelques balises aux propriétaires du site, qui doivent maintenant déterminer son avenir.

CYNTHIA ALEMAN

Le 8 juillet 2019, les religieuses quittaient le monastère des Ursulines de Trois-Rivières. Leur communauté y vivait depuis plus de 300 ans ! Que deviendra ce lieu classé site patrimonial par le ministère de la Culture et des Communications en 1964 ? L'occasion est belle de se pencher sur son cas et, plus largement, de réfléchir à notre responsabilité collective à l'égard du patrimoine bâti d'origine religieuse.

Afin de préserver l'esprit tout autant que la nature du site et des bâtiments qui s'y trouvent, il convient, d'une part, d'observer les biens qui subsistent à l'heure actuelle et, d'autre part, de retracer l'évolution des lieux. Le projet de sauvegarde pourra ainsi s'inscrire dans la suite logique de cette évolution.

Un site en transformation

L'ensemble patrimonial des Ursulines a façonné le paysage du front fluvial de Trois-Rivières depuis le XVIII^e siècle. Il comprend notamment la Maison blanche, long bâtiment issu de reconstructions après deux incendies et d'agrandissements successifs de l'ancienne maison Ramezay qui a été à la fois monastère, chapelle, hôpital et pensionnat (voir, ci-contre, le schéma résumant l'histoire de la construction des bâtiments principaux du site).

Les changements qu'ont connus cet ensemble et ses alentours témoignent d'une interaction dynamique entre les ressources de la communauté religieuse, l'augmentation de ses biens fonciers et la croissance de la ville de Trois-Rivières. En d'autres mots, l'évolution du site révèle un état d'échanges constants avec le milieu et d'adaptation à celui-ci.

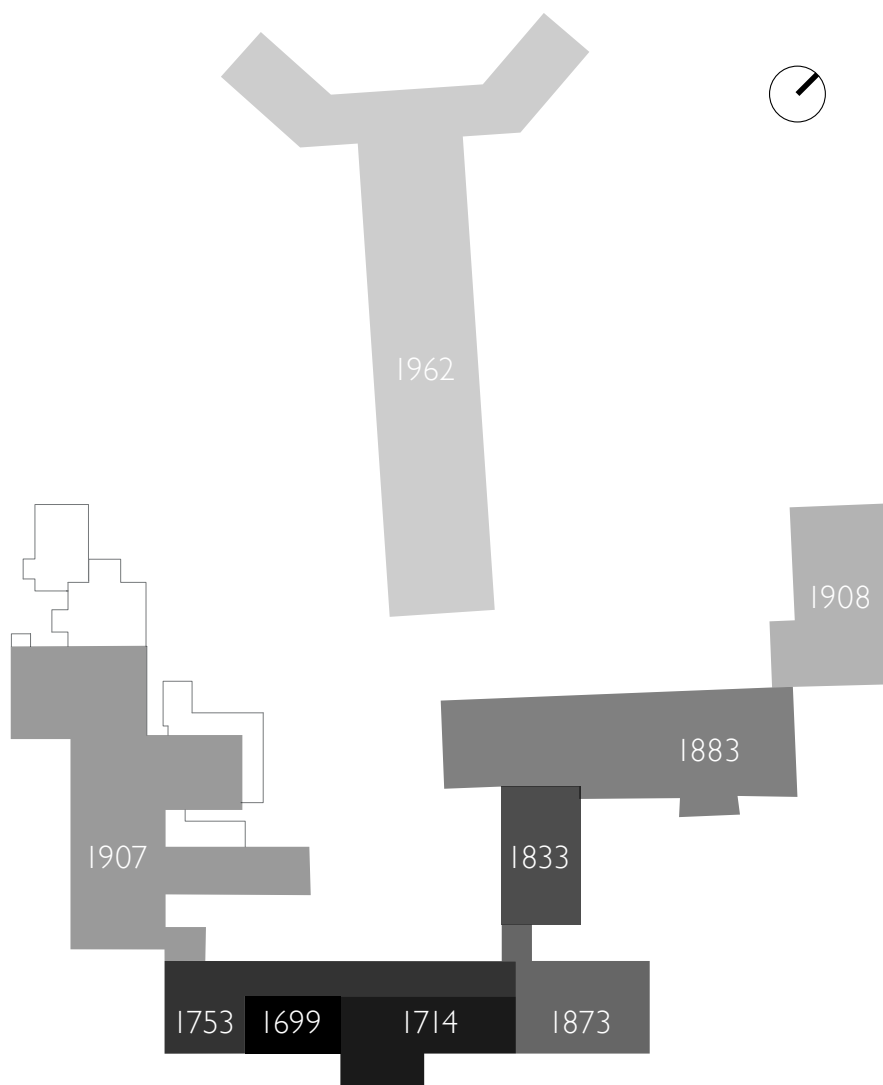
Selon la description du fief Hertel au plan de 1835, les Ursulines possédaient 16 % de sa superficie totale, une étendue de 62,65 arpents (21,42 hectares) située à l'extérieur de l'ancienne enceinte fortifiée de Trois-Rivières. Le site passe à 58 % de la superficie du fief dès 1873, mais n'est que de 10 % aujourd'hui.

Ces variations ne sont pas le fruit du hasard. L'acquisition du fief par les Ursulines, au XIX^e siècle, marque la volonté des religieuses d'exploiter ces terres, d'abord sur le plan agricole, puis avec un lotissement spéculatif et la vente de terrains. Les sœurs profitent du développement industriel de Trois-Rivières pour favoriser, sur leur domaine, l'établissement d'un quartier résidentiel et ouvrier. En retour, elles se servent des revenus pour faire rayonner leur mission d'éducation dans leur monastère de Trois-Rivières et ailleurs en Mauricie et au Québec.

Il existe des liens dynamiques entre les différentes échelles d'aménagement que constituent la ville, le site et les bâtiments. Ensemble, les trois forment une sorte d'organisme vivant. Un changement à une échelle, par exemple une modification à la forme de la ville, à l'aménagement du site ou à un bâtiment, entraîne inévitablement une réaction aux autres niveaux. D'où l'importance d'étudier le patrimoine bâti de la communauté religieuse en le situant dans son contexte urbain.

Lors de mon analyse historique du site, j'ai eu la surprise de constater la vitalité de sa croissance au cours des premières décennies de présence des Ursulines. Entre 1699 et 1750, le monastère est agrandi, modifié et réorganisé de quatre à cinq fois à partir de la maison originale construite pour le gouverneur de Trois-Rivières de l'époque, Claude de Ramezay. Puis, un incendie en 1752 entraîne sa reconstruction, terminée l'année suivante. Le bâtiment prend une forme régulière, soit un seul volume simple séparé au centre par la chapelle.

Les premières décennies du Régime britannique marquent une période d'incertitude quant aux ressources et à l'avenir des Ursulines, tant à Québec qu'à Trois-Rivières. En 1806, l'incendie du monastère



trifluvien s'avère donc dramatique, mais la communauté refait le bâtiment, en copiant l'ancien. À partir de ce moment, chaque fois qu'une construction est envisagée, la congrégation a tendance à réagir plutôt qu'à planifier, c'est-à-dire qu'elle néglige de considérer un plan cohérent à long terme.

Les interventions successives, comme la construction du pensionnat de pierre (1833) ou du pensionnat du Sacré-Cœur (1883), répondent certes à un besoin concret, mais apportent une contribution peu significative à l'ensemble conventuel existant. Sur le site, on découvre aujourd'hui des bâtiments de qualité architecturale variable, certains plus soignés que d'autres, mais pas de logique d'ensemble. Autre exemple : l'aile Saint-Joseph, érigée en 1873 à des fins éducatives, est conçue comme une extension de la façade du monastère. Cet ajout comporte trois étages en briques, avec toit mansardé. Vers 1896, le mur donnant sur la rue est enduit de crépi et blanchi à la chaux pour s'harmoniser avec le reste de la façade.

Quelques recommandations

La recherche réalisée pour mon mémoire de maîtrise *La mise en valeur du domaine foncier des Ursulines de Trois-Rivières. Évolution du site et influence sur la ville* (Université Laval, dépôt à l'automne 2019) ainsi que d'autres études récentes suggèrent qu'une stratégie de préservation du patrimoine de cette communauté devra se faire de façon prospective. Les relevés architecturaux ont démontré qu'un travail archéologique et architectural très fin doit être effectué pour mettre au jour les vestiges du monastère ancien sous les rénovations postérieures. Par ailleurs, il faudra tenir compte de l'influence des Ursulines sur le secteur associé au fief Hertel, et ce, même si le passé industriel de la région, qui a permis le développement rapide de Trois-Rivières au cours du dernier siècle, tend à l'éclipser. En effet, le tracé des rues, le lotissement et l'aménagement paysager du domaine font partie du patrimoine trifluvien au même titre que la chapelle, dont le dôme est un emblème pour la ville.

La maison Ramezay a subi plusieurs transformations pour devenir le monastère qu'on connaît aujourd'hui, comme le démontre ce schéma de l'évolution morphologique des bâtiments principaux de l'ensemble conventuel des Ursulines de Trois-Rivières.
Source : Cynthia Aleman

	Construction	Démolition
Maison Ramezay	1699	1752
Chapelle et hôpital	1714	1752
Reconstruction et agrandissement du monastère (après incendie)	1753	1806
Deuxième reconstruction du monastère (après deuxième incendie)	1806	1896
Pensionnat de pierre (maison grise)	1833	/
Aile Saint-Joseph (école de musique)	1873	/
Pensionnat du Sacré-Cœur (pensionnat à tourelles)	1883	/
Reconstruction de la chapelle et ajout du dôme	1897	/
Dortoir (maison rouge)	1907	/
École normale	1908	/
Collège Marie-de-l'Incarnation	1962	/



À l'origine, l'aile Saint-Joseph (à droite) se démarque de l'ensemble conventuel. Vers 1896, son mur donnant sur la rue sera enduit de crépi et blanchi à la chaux pour s'harmoniser au reste de la façade.

Photo : L. Grenier, Collections et archives | Pôle culturel du monastère des Ursulines, MTR/2/1/20,1.5



Site du monastère des Ursulines de Trois-Rivières, au départ des religieuses à l'été 2019

Photo : Pierre Lahoud

Le processus de requalification du monastère pose inévitablement la question de l'adéquation de la nouvelle vocation avec les caractéristiques architecturales des bâtiments du site et, plus largement, avec le contexte urbain de Trois-Rivières. L'usage qu'on fera des lieux devra assurer à l'instance qui en assumera la gestion une certaine rentabilité économique pour qu'elle puisse voir à la vitalité et à l'entretien du bâtiment patrimonial. Cette nouvelle vocation devra également favoriser une utilisation de l'intérieur du monastère qui sera en harmonie avec les besoins urbains et sociaux (démographie, tourisme), tout en soulignant le patrimoine immatériel des œuvres de la communauté religieuse (édu-

cation, santé, musique, etc.). Enfin, le tout devra être compatible avec les fonctions actuelles du site, qu'il s'agisse du Musée des Ursulines de Trois-Rivières ou du Collège Marie-de-l'Incarnation.

Dans la réflexion sur l'avenir des lieux, il serait utile de considérer les travaux de reconversion d'autres congrégations. Le succès du projet des Augustines de l'Hôtel-Dieu de Québec est un exemple récent qui s'est appuyé sur un processus de recherche-crédation intégrant une lecture morphologique du patrimoine de cette communauté religieuse.

Une telle étude du domaine foncier des Ursulines de Trois-Rivières permet de dégager plusieurs moments charnières dans

l'évolution du site. Du premier incendie de 1752 à la dévitalisation de la communauté religieuse, en passant par le virage éducatif que prennent les Ursulines en 1962 et qui les amène à aménager l'école que nous connaissons aujourd'hui, nombreux sont les changements avec lesquels la congrégation a composé. Pour comprendre comment ces changements se sont matérialisés, il importe de restituer les liens entre la mission des sœurs et les besoins sociaux, culturels et économiques de leur milieu d'accueil. Comme un tissu vivant, la communauté religieuse influence son environnement et se laisse en retour imprégner des fluctuations du développement de la ville.

Si l'évolution du site des Ursulines de Trois-Rivières montre une telle intrication, on peut penser que ses transformations futures reposeront sur une dynamique analogue. Le monastère devra retrouver sa place dans la mise en valeur de l'arrondissement historique de Trois-Rivières. Une stratégie urbaine et régionale doit être mise en place si l'on veut tirer profit de l'influence fertile des échelles d'aménagement.

Parce que la sauvegarde du monastère doit se faire de concert avec le milieu, celui-ci doit redécouvrir le legs des Ursulines de Trois-Rivières. C'est une condition commune à l'ensemble du patrimoine d'origine religieuse, qui nous offre des clés permettant de comprendre l'évolution du Québec. Cette dimension interpelle le gouvernement provincial, qui ne peut se contenter de déléguer aux municipalités la responsabilité de protéger un patrimoine d'importance nationale comme le monastère des Ursulines de Trois-Rivières. Au contraire, il doit jouer un rôle actif dans l'acquisition de connaissances, la stimulation de l'intérêt du public et l'encadrement des interventions, tant sur le plan du financement que de la planification. ♦

Cynthia Aleman est stagiaire en architecture et candidate à la maîtrise en sciences de l'architecture avec mémoire à l'Université Laval. Elle a reçu la bourse France-Gagnon-Pratte en 2016.



Depuis 1987

*Entreprise familiale
Toitures traditionnelles*

- ♦ à baguette
- ♦ à joint debout
- ♦ à la canadienne

Cuivre acier ardoise



RBQ 2617 6594 75



www.tole-bec.com

450 661-9737

1212, rue Tellier Laval (Québec) H7C 2H2



Prêt pour le décollage ?
Des moments et des lieux significatifs



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

Publications
Québec



Maisons distinctives sur mesure
Rénovation / Restauration / Patrimoine
Architecture écologique

MARYSE LEDUC

ARCHITECTE + DESIGNER

OAQ / PA LEED
info@maryseleduc.com

MARYSELEDUC.COM | 514 287-1214

Chefs-d'œuvre du cloître

Cet été, le Monastère des Augustines a inauguré une visite guidée des œuvres anciennes qui ornent ses murs. L'occasion pour le public de découvrir une collection à la richesse insoupçonnée.

ARIANE BLANCHET-ROBITAILLE

Au Monastère des Augustines, un tableau particulier capte l'attention de bien des visiteurs. Une jeune religieuse, représentée légèrement de biais, fixe son regard pensif sur un point extérieur. Coiffée du voile blanc des novices, elle tient un livre rouge, probablement un exemplaire de la *Règle de saint Augustin*, qui renvoie à son engagement monastique. La lumière diffuse qui la baigne renforce son caractère humain. Les nuances et harmonies des coloris sont remarquables, comme le rendu virtuose des étoffes.

Cette toile importe par le modèle qu'elle représente. Sœur Sainte-Anne, née Marie-Mathilde Guillet dit Tourangeau, a 17 ans lorsqu'elle pose pour l'artiste, en 1841. Elle prononce ses vœux de profession la même année. Elle décède en 1908 à l'âge vénérable de 85 ans, établissant un record de longévité dans la communauté des Augustines.

Mais aussi, il s'agit d'un portrait d'une qualité exceptionnelle pour l'époque au Canada. Le peintre Antoine Plamondon, alors au sommet de son art, confère une grande sensibilité à son sujet, comme le prescrit le discours esthétique du temps. Né à L'Ancienne-Lorette en 1804, l'artiste fait son apprentissage dans l'atelier de Joseph Légaré. Après un séjour en Europe pour parfaire sa formation, il revient à Québec en tant que copiste d'œuvres religieuses et portraitiste de la bourgeoisie. Il enseigne aussi

le dessin à l'Hôpital général de Québec. C'est dans ce contexte qu'il immortalise quatre augustines du monastère de l'endroit, entre 1834 et 1841, les trois derniers tableaux figurant parmi ses chefs-d'œuvre. Les portraits des religieuses Sainte-Anne et Saint-Joseph — qui étaient sœurs par le sang comme par la foi — comptent parmi les œuvres phares du Monastère des Augustines.

Une cinquantaine de peintures ornent les corridors des ailes anciennes de l'établissement. Ensemble, elles offrent un formidable panorama de presque 400 ans d'histoire de l'art au Québec. Depuis l'été 2019, une visite guidée permet au public de découvrir cette riche collection et d'en faire une lecture nouvelle.

De frère Luc jusqu'à Pellan

Majoritairement composé de peintures, religieuses et profanes, ce patrimoine artistique a été constitué par dons, commandes et achats du XVII^e siècle à aujourd'hui. À cela s'ajoutent quelques réalisations des Augustines elles-mêmes. Ces œuvres ont traversé le temps malgré les aléas de l'histoire, comme l'incendie du monastère de l'Hôtel-Dieu de Québec en 1755 et les bombardements liés à la Conquête en 1759. L'intégrité et la bonne conservation de la collection sont d'autant plus singulières.

L'ensemble comprend des toiles de frère Luc (1614-1685), Joseph Légaré (1795-1855),

Antoine Plamondon (1804-1895), Théophile Hamel (1817-1870) et Alfred Pellan (1906-1988), notamment. D'autres œuvres sont apportées d'Europe dès 1639 ou commandées à des artistes et artisans de toutes les époques. Véritable référence dans l'histoire de l'art au pays, la collection jalonne le parcours des Augustines à partir des débuts de la Nouvelle-France. Depuis longtemps, les chercheurs l'étudient, les musées y font des emprunts. Les religieuses en assurent la mise en valeur dans leurs établissements.

Un tableau cher aux sœurs occupe aujourd'hui une place centrale au musée du Monastère des Augustines. *Hospitalière soignant le Seigneur dans la personne d'un malade* date de 1671. Une religieuse, vêtue du saint habit et du voile noir de la professe, regarde furtivement le patient qu'elle panse. Catherine de Saint-Augustin, qui vivait au monastère de l'Hôtel-Dieu de Québec entre 1648 et 1668, aurait eu une vision du Christ, apparu sous les traits d'un malade confié à ses soins. Le peintre a pu s'inspirer de cet épisode mystique pour concevoir son œuvre, trois ans après le décès de la bienheureuse. Il y évoque un élément central du charisme des Augustines, qui servent Jésus-Christ à travers les souffrants. L'intérêt de ce tableau primordial dans la collection réside davantage dans son sujet que dans son exécution.

Comme elles l'étaient autrefois au Monastère des Augustines, les œuvres sont de nouveau exposées dans un lieu habité.



Témoins de quelque 400 ans d'histoire de l'art au Québec, une cinquantaine de peintures ornent les corridors des ailes anciennes du Monastère des Augustines (ici, celle du noviciat).

Source : Monastère des Augustines

Son créateur, Claude François, dit frère Luc, est le premier peintre formé aux Beaux-Arts à œuvrer en Nouvelle-France, d'où l'importance de sa production. Né à Amiens en 1614, il travaille d'abord dans l'atelier de Simon Vouet, puis comme peintre du roi à la décoration du Louvre (1640-1642). Quelques années plus tard, il entre en religion dans la communauté des Récollets. En 1670, alors âgé de 56 ans, il participe avec cinq autres frères au rétablissement de son ordre à Québec. Les Récollets reprennent possession de leur domaine, l'actuel site de l'Hôpital général, et y reconstruisent leur chapelle. Au cours de son séjour, qui durera 14 mois, frère Luc réalise plusieurs commandes pour des communautés religieuses et des églises de la région.

Édifier un patrimoine culturel

Arrivées de Dieppe en 1639, les Augustines ont le mandat de pourvoir la colonie naissante en soins hospitaliers. Au fil des siècles, elles fondent 12 monastères-hôpitaux, soutenant ainsi l'implantation et l'essor des soins de santé au Québec. Aujourd'hui intégrés au réseau public, ces établissements témoignent de l'apport de ces bâtisseuses et contribuent encore au mieux-être de la population.

Dans leurs monastères, dont deux remontent au Régime français, les Augustines édifient peu à peu un impressionnant patrimoine culturel. Œuvres d'art, pièces liturgiques et objets quotidiens ou médicaux y sont conservés dans un état exemplaire. Quant aux archives, elles retracent l'histoire de la communauté depuis la fonda-

tion de son premier monastère, celui de l'Hôtel-Dieu de Québec. Cet ensemble constitue une source inépuisable pour la mémoire du pays.

À l'origine, les œuvres d'art font simplement partie du décor des monastères. Elles appellent tantôt la dévotion, tantôt le souvenir de personnages laïcs et religieux. Les religieuses côtoient donc ces pièces d'exception au quotidien. Mais dès la fin des années 1920, autorités, chercheurs et historiens sollicitent l'accès à cette collection. Comme les visiteurs séculiers ne sont généralement pas admis à l'intérieur du cloître, il faut mettre en place des lieux d'exposition.

Au XX^e siècle, les Augustines aménagent ainsi quelques espaces pour présenter les pièces les plus remarquables. L'Hôpital général de Québec crée en 1930 le premier



← Cette toile d'Antoine Plamondon, représentant sœur Sainte-Anne en 1841, figure parmi les chefs-d'œuvre de l'artiste.

Source : coll. du Monastère des Augustines, Hôpital général de Québec

↓ Parce qu'elle évoque un élément central du charisme des Augustines, la toile *Hospitalière soignant le Seigneur dans la personne d'un malade* (1671), attribuée à Claude François, dit frère Luc, occupe une place de choix au Musée du Monastère des Augustines.

Source : coll. du Monastère des Augustines, Hôtel-Dieu de Québec

musée monastique de la ville. Trois ans plus tard, c'est au tour de celui de l'Hôtel-Dieu de Québec d'ouvrir ses portes, la même année que le Musée de la province de Québec, futur Musée national des beaux-arts du Québec. Ces lieux visent à préserver les trésors des religieuses tout en permettant au public de les admirer. Le nouveau contexte de diffusion modifie toutefois la fonction des œuvres. Autrefois exposées pour la dévotion et la mémoire de la communauté, elles le sont désormais pour la renommée de leur créateur, leur qualité artistique et leur historicité.

Le legs des sœurs

Depuis, les sœurs ont légué leurs biens à la Fiducie du patrimoine culturel des Augustines. Le Monastère des Augustines, lieu de mémoire réunissant un hôtel, un musée et un centre d'archives, poursuit leur mission entre autres par l'accueil de proches aidants et la mise en valeur du patrimoine. Œuvres et archives sont entreposées dans des réserves assurant leur pérennité.

Depuis août 2015, la collection est présentée dans une muséographie contemporaine. L'art s'étend au-delà du musée lui-même pour s'immiscer dans tout le complexe architectural. Il incite l'observateur à s'imprégner de la beauté du trésor des Augustines, tout en favorisant un climat de recueillement et de ressourcement. Comme elles l'étaient autrefois au monastère, les œuvres sont de nouveau exposées dans un lieu habité. Elles contribuent à créer un sentiment d'intimité inspirant un rapport privilégié entre le patrimoine et les invités. Une expérience unique — et un juste retour du balancier. ♦

Ariane Blanchet-Robitaille est conservatrice au Monastère des Augustines.



Décor colombiens

Mélissa Mars, designer d'intérieur spécialisée en patrimoine, parcourt actuellement l'Amérique du Sud et l'Europe à vélo, à la découverte d'intérieurs anciens. Nous la suivons dans son périple. Première étape : la Colombie.

MÉLISSA MARS

En mai dernier, je suis partie à la découverte de pays d'Amérique du Sud et d'Europe. Ces pays, je les traverse... à vélo ! Mon objectif avec ce projet, intitulé Franchir les seuils, est de lire les territoires parcourus à travers la richesse de leurs intérieurs patrimoniaux. Il s'agit d'un parti pris peu commun puisque les visiteurs ont plutôt tendance à s'intéresser aux paysages — naturels, culturels ou urbains — et à l'architecture extérieure. Mais les intérieurs révèlent tout autant les milieux et les cultures dont ils sont issus, car ils sont au centre de la vie quotidienne des gens. Par cette démarche, je souhaite également récolter de l'information sur la

gestion de ces lieux et constituer un réseau de partenaires en vue de doter le Québec de pratiques d'excellence dans le domaine.

Héritage colonial en Colombie

J'ai amorcé mon périple en pédalant plus de 1000 km au cœur de la Colombie. La diversité de ce pays rend toute synthèse difficile. Lieu de contrastes, la Colombie subit les pressions de l'urbanisation sauvage et de l'exploitation territoriale par des multinationales étrangères, ce qui affecte terre, population et patrimoine. Un filon demeure : la prédominance de l'héritage colonial, qui côtoie des constructions vétustes et une modernité galopante (parfois sublime,

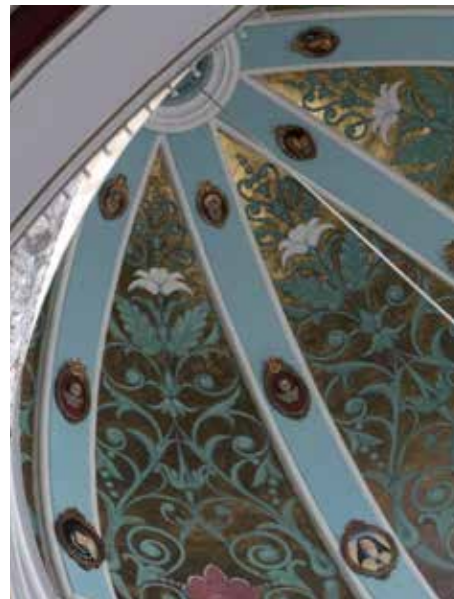
comme dans les œuvres du célèbre architecte colombien Rogelio Salmona).

Dans les villes tentaculaires comme dans les villages haut perchés, l'architecture coloniale caractérise les édifices situés à proximité des places centrales et de leurs majestueuses églises. Des matériaux de proximité (torchis, cannes tressées, bambous, tuiles d'argile, pierres taillées ou débris d'argile et de moellons recouverts d'enduit) composent les bâtiments. Certaines constructions sont peintes de couleurs vives (comme à Salento et à Filandia, dans la vallée de Quindío), d'autres sont enduites de chaux (comme à Popayán, capitale de la vallée du Cauca surnommée



Tantôt, les intérieurs affichent des détails monochromes finement travaillés, comme dans ce théâtre de Popayán; tantôt, ils prennent des couleurs éclatantes.

Photos : Mélissa Mars



Les intérieurs d'église s'avèrent toujours somptueux. Ici, le plafond d'un lieu de culte du Cauca.

Les intérieurs des constructions situées dans les cœurs historiques perdurent grâce à l'attachement des communautés aux traditions et rituels conservés, notamment.

«la Ville blanche»). Ces deux traditions, fièrement perpétuées par les habitants, parent les lieux d'histoire.

Jouant tantôt de contrastes, tantôt d'unité, les intérieurs comportent des détails monochromes finement travaillés ou aussi colorés que les corniches et les balcons extérieurs sculptés. Le bois prédomine toujours, à la fois structure apparente et ornementation. Héritées d'illustres familles, les demeures coloniales sont formées de pièces en enfilade. Des galeries y encadrent des patios avec fontaine, jardin ou bassin. Qu'ils soient pièce d'apparat ou salle de bain, les patios sont des prolongements des intérieurs, vu le climat doux du pays. Des traces d'anciennes fresques peintes de gris-bleu et d'ocre-brun sur des enduits in-

térieurs révèlent l'ornementation délicate de certaines pièces et galeries. Aujourd'hui, ces demeures sont souvent réhabilitées en musées, restaurants, hôtels. D'autres encore accueillent de grandes universités. Dans les petits villages, la condition des familles se lit à travers des intérieurs coloniaux plus modestes, parfois rudimentaires. Les intérieurs d'église s'avèrent cependant toujours somptueux.

Diversifiés et vivants, les intérieurs des constructions situées dans les cœurs historiques perdurent grâce à l'attachement des communautés aux traditions et rituels conservés, ainsi qu'à la conscience — locale et nationale — de la possible rentabilité de l'investissement associé au tourisme. C'est pourquoi des villes comme Popayán se re-

lèvent après des séismes récurrents : dans son cas, les plus violents tremblements de terre sont survenus en 1736, 1885 et 1983, détruisant jusqu'aux deux tiers de la cité. Souvent endettée, marquée par les pertes humaines et matérielles, Popayán voit chaque fois à la reconstruction des édifices religieux qui font sa renommée, plus particulièrement ses nombreuses églises. Celles-ci accueillent encore quotidiennement des centaines de fidèles et, chaque année durant la Semaine sainte, d'impressionnantes processions mondialement réputées.

Prochaine étape : l'Équateur! ♦

Mélissa Mars est designer d'intérieur spécialisée en patrimoine.



LE RÉSEAU DES ARTISANS PROFESSIONNELS EN ARCHITECTURE ET PATRIMOINE

Bureau de Québec : 418.694.0260 | Bureau de Montréal : 514.861.2787 | METIERSDART.CA



Beaver de 1959, à l'hydrobase
de Lac-à-la-Tortue
Photo : Guillaume D. Cyr

À la conquête du territoire

DOSSIER SPÉCIAL PATRIMOINE ET AVIATION

Vue d

Sites, infrastructures, appareils, savoir-faire, personnages marquants, traditions... Le patrimoine lié à l'aviation se décline en une large gamme d'éléments. Et quelle que soit sa forme, il témoigne d'un pan important de l'histoire du Québec.

PAUL-ROBERT RAYMOND



québécoise

Le vaste territoire québécois a été un terreau fertile pour l'aviation canadienne au cours des 110 dernières années. C'est d'ailleurs au Québec que sont nés le pilotage de brousse et l'aviation commerciale, et que se sont implantés de nombreux constructeurs d'avions ou de composants d'aéronefs.

L'histoire de l'aviation au Canada commence pourtant en Nouvelle-Écosse. Le 23 février 1909, John Alexander Douglas McCurdy décolle de la surface gelée du lac Bras d'Or, à Baddeck, sur l'île du Cap-Breton, avec le *Silver Dart*. Ce vol, effectué cinq ans après celui des célèbres frères Wilbur et Orville Wright, est une première au Canada et même dans tout l'Empire britannique.

À cette époque, l'aviation ne suscite pas encore l'intérêt des autorités militaires. De plus, les écoles de pilotage n'existent nulle part au Canada. Les aviateurs en devenir n'ont pas beaucoup d'options. « Les gens pouvaient fabriquer eux-mêmes

alors exilé en France, où il a fréquenté l'école de Louis Blériot, premier aviateur à traverser la Manche (1909). D'autres suivent ses traces afin de participer à la Première Guerre mondiale.

Débuts de l'aviation commerciale

À la signature de l'Armistice, en 1918, le Canada compte jusqu'à 2000 pilotes démobilisés, dont plusieurs Québécois. « Certains voulaient continuer à voler, mais il n'y avait pas beaucoup de possibilités de gagner de l'argent dans le domaine », explique M. Fortier.

Au Québec comme ailleurs dans le monde, les seules activités relativement lucratives en aviation se résument à l'époque aux baptêmes de l'air, aux combats aériens simulés, aux courses contre des automobiles et au *barnstorming* (traduction libre : « frôler les granges »). Et ces activités sont exécutées avec des avions souvent usés, achetés des surplus de la Première Guerre mondiale.

Rares sont les aéroports inaugurés avant la Seconde Guerre mondiale toujours en exploitation au Québec.
L'aérodrome de Lac-à-la-Tortue fait partie de ce club sélect.

l'avion qu'ils faisaient voler, et souvent ça ne marchait pas », relate Régnald Fortier, conservateur au Musée de l'aviation et de l'espace du Canada, à Ottawa. « Sinon, il fallait aller dans une école de pilotage aux États-Unis ou en Europe, ce qui coûtait cher et posait, sauf en France, une barrière linguistique aux francophones. » Un obstacle qui subsiste avec la fondation des premières écoles de pilotage canadiennes, à Toronto et à Vancouver, pendant la Première Guerre mondiale.

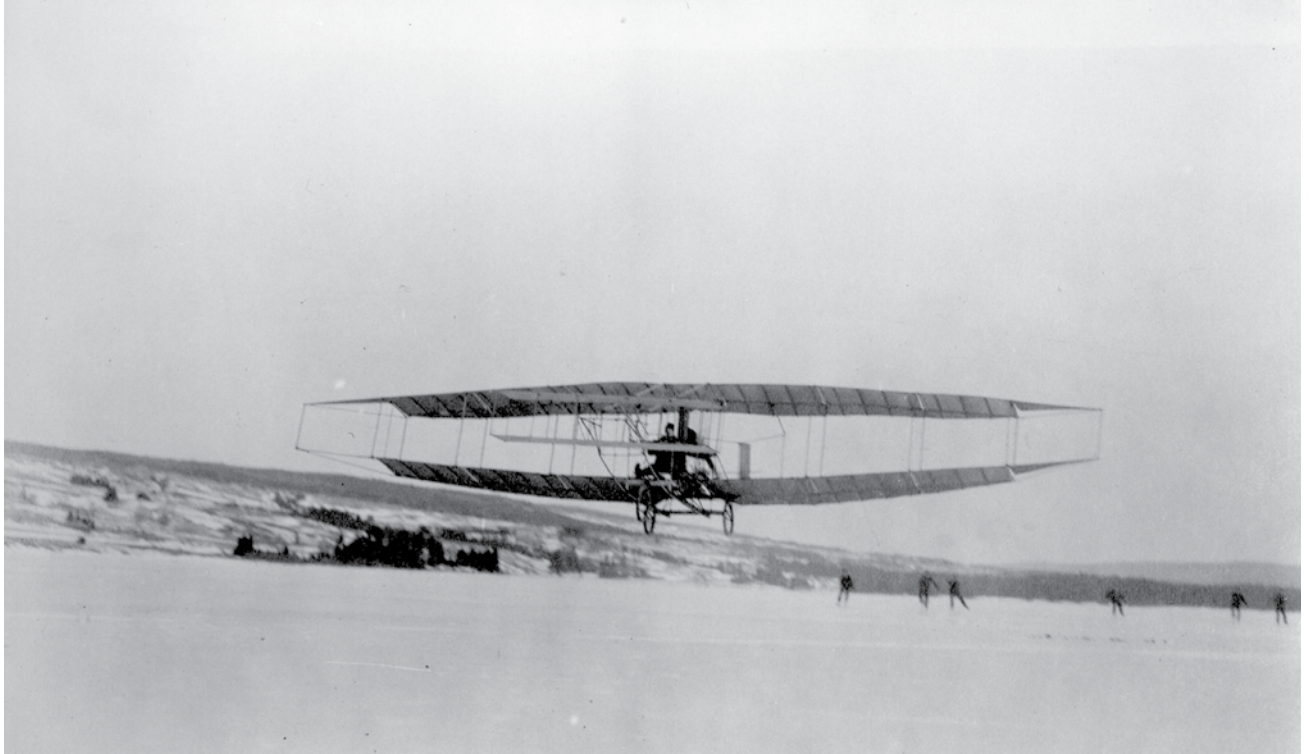
Il faudra donc attendre 1914 pour qu'un premier Québécois décroche son brevet de pilote. Jean-Marie Landry s'était

En 1919, en Mauricie, l'aviation commerciale canadienne prend son envol. Aux commandes : Ellwood Wilson, ingénieur forestier en chef à la Laurentide Company, établie à Grand-Mère. Voyant le potentiel de l'aviation dans la lutte contre les incendies de forêt, il convainc la St. Maurice Forest Protective Association d'acheter deux hydravions Curtiss HS-2L conçus pour la patrouille anti-sous-marine. Ces deux appareils, en surplus à Dartmouth en Nouvelle-Écosse, sont envoyés au Québec en juin 1919 par le pilote Stuart Graham et le mécanicien Walter « Bill » Kahre.

Du même souffle, M. Wilson fonde à Lac-à-la-Tortue, en Mauricie, le premier service aérien de brousse au Canada, spécialisé dans la patrouille des feux de forêt et l'inventaire forestier. En 1922, la Laurentide Company devient le Laurentide Air Service. L'ingénieur forestier voit aussi un

Aérodrome de Lac-à-la-Tortue, à Shawinigan. C'est là qu'a eu lieu le premier vol commercial d'aviation de brousse au Canada en 1919.

Photo : Guillaume D. Cyr



Le *Silver Dart* est le premier avion à avoir volé au Canada et même dans tout l'Empire britannique.
Source : Musée de l'aviation et de l'espace du Canada

immense potentiel dans le transport aérien de travailleurs, de denrées, de courrier, etc. Le début des activités basées à Lac-à-la-Tortue a été désigné Événement historique national de l'établissement de l'aviation de brousse au Canada par le gouvernement fédéral, en reconnaissance de son « importance cruciale dans le développement de l'économie canadienne ».

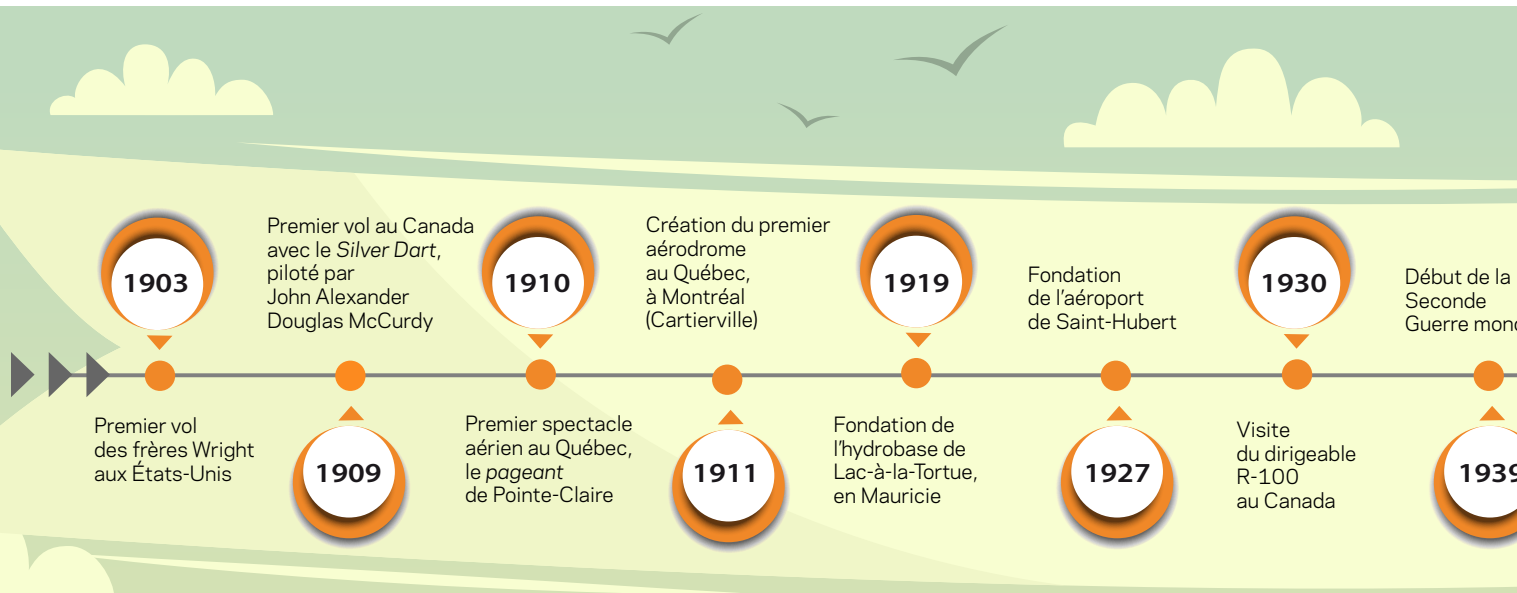
Au sein du Laurentide Air Service, les frères Roméo et Irénée Vachon, originaires de la Beauce, font leur marque dans des conditions souvent difficiles. Pionniers du pilotage de brousse, ils sont à l'origine d'une expertise unique qui fait partie du patrimoine immatériel du Québec. « Les Vachon étaient extraordinaires », raconte Lucien Poirier, président de la Fondation Aérovision Québec. « Roméo a réalisé la première livraison de courrier aérien entre Montréal et Rimouski, en

1927. Il a en plus contribué à l'établissement des premières liaisons commerciales régulières du Québec. »

Vie et mort des aéroports

L'histoire de l'aviation ne se résume toutefois pas à celle du pilotage. La mise en place d'infrastructures au fil du XX^e siècle démontre aussi la vitalité de ce secteur d'activité au Québec. Au départ, ici comme ailleurs, les aérodromes consistaient simplement en une piste aménagée sur un terrain gazonné relativement plat. Quelques bâtiments et des hangars s'y greffaient.

Le premier aérodrome au Canada est implanté en 1911 à Cartierville, sur l'île de Montréal. « Les Montréalais Percival H. Reid et Ernest Anctil testaient leurs propres prototypes sur les terrains d'un club de polo situé en bordure de l'actuel



boulevard Laurentien», écrit l'historien Pierre Thiffault, en 2010, dans la revue *Histoire Québec*. Fermé depuis 1988, l'aéroport a laissé place à un lotissement résidentiel.

Rares sont les installations inaugurées avant la Seconde Guerre mondiale qui sont toujours en exploitation, au Québec. L'aérodrome et l'hydrobase de Lac-à-la-Tortue (1919) et l'aéroport de Rimouski (1928) font partie de ce club sélect, tout comme celui de Saint-Hubert (1927), d'abord conçu pour recevoir des dirigeables. Le R-100 britannique sera finalement le seul dirigeable à utiliser la base de Saint-Hubert, en 1930 (voir les textes de Roger Coupal sur le site Web de *Continuité*).

La plupart des aéroports toujours en exploitation au Québec ont été aménagés durant le conflit de 1939-1945. Le Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique a alors mené à la construction ou à l'amélioration de plusieurs infrastructures aéroportuaires, comme celles de Québec, de Saint-Hubert, de Mont-Joli et de Bagotville. En outre, certains aéroports de dégagement sont issus de ce programme, notamment celui de Saint-Honoré-de-Chicoutimi, où se trouve actuellement le Centre québécois de formation aéronautique du Cégep de Chicoutimi.

De plus, la Seconde Guerre mondiale a entraîné le changement de vocation de certains aéroports, comme celui de Saint-Hubert, devenu base militaire en 1941. La même année, le gouvernement fédéral faisait construire l'aéroport de Dorval (maintenant aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau) pour les vols commerciaux. Après la guerre, la gestion de la plupart des aéroports bâtis entre 1940 et 1945 est confiée au ministère des Transports du Canada.

La guerre froide a également contribué à consolider certaines installations, dont l'aéroport de Val-d'Or, que la Défense nationale a utilisé comme base militaire de 1954 à 1976. Cette même période a aussi vu naître des aérodromes maintenant désertés, comme celui de Casey, à 150 km au nord-ouest de La Tuque. Celui-ci faisait partie de la ligne Pinetree que le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) avait mis en place pour protéger



En plus d'avoir fondé le premier service aérien de brousse au Canada, Ellwood Wilson (deuxième à partir de la gauche) est également à l'origine de la Fairchild Aerial Surveys Company of Canada, spécialisée en photographie aérienne et en cartographie du territoire.

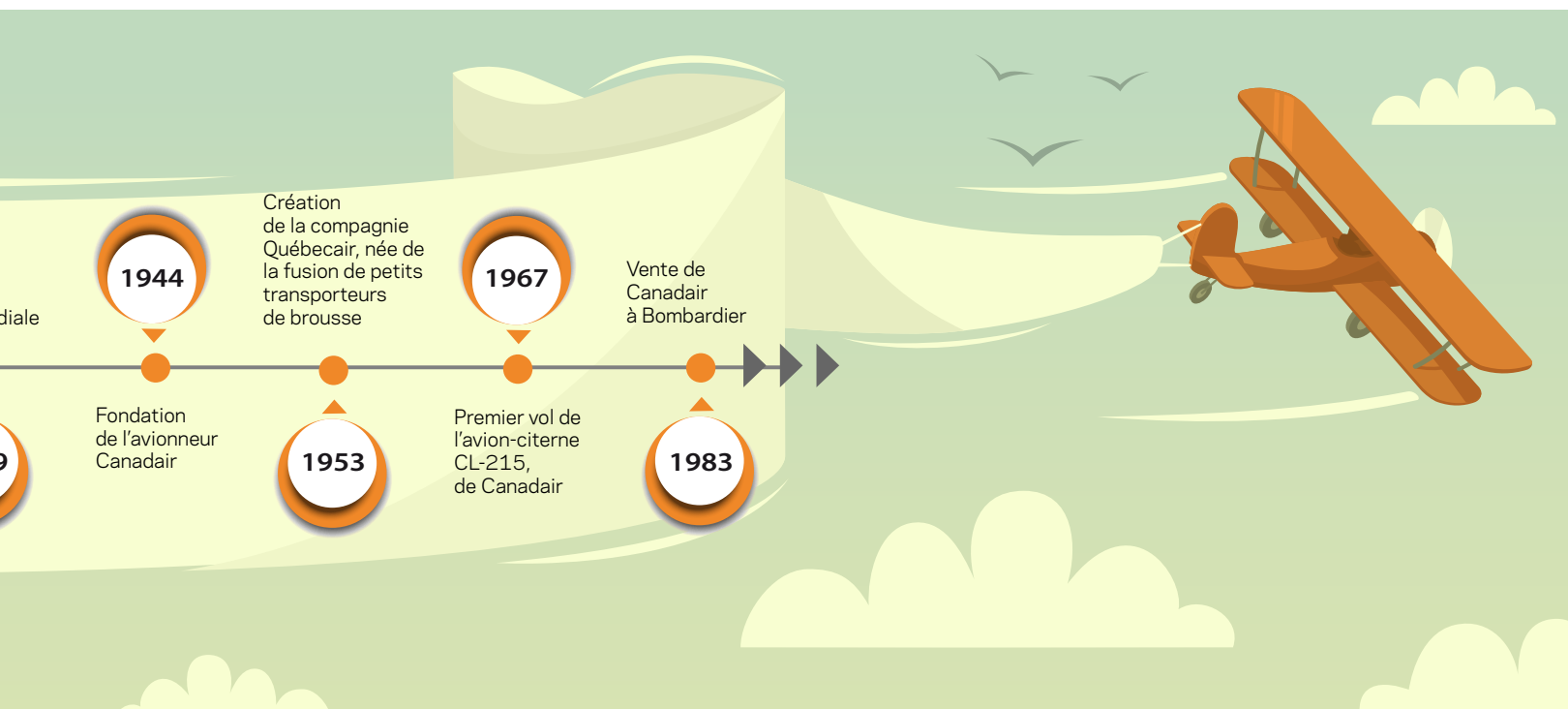
Source : Ville de Shawinigan, fonds de l'usine Laurentide

le Canada et les États-Unis d'une possible intrusion de bombardiers soviétiques.

Appareils et pièces fabriqués au Québec

Le Québec a aussi fait sa marque dans la construction d'aéronefs et la fabrication de pièces liées au domaine aéronautique. Les balbutiements de cette industrie remontent au début des années 1920, avec la décision de la Canadian Vickers, un constructeur naval établi à Montréal, de se lancer dans la fabrication d'hydravions. Après avoir produit plus de 400 avions, la compagnie deviendra Canadair en 1944, puis Bombardier Aéronautique en 1986.

En 1922, Ellwood Wilson fonde la Fairchild Aerial Surveys Company of Canada pour poursuivre le développement de la photographie aérienne et la cartographie du territoire. Cinq ans plus tard, cette branche canadienne de la Fairchild





Conçu pour la patrouille anti-sous-marine, cet hydravion Curtiss HS-2L de la compagnie Laurentide Air Service a servi à la patrouille des feux de forêt et à l'inventaire forestier.

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

Aircraft, dirigée par le siège social de New York, fabrique l'avion Fairchild FC-2, qui remplace les vieux Curtiss HS-2L, mal adaptés au climat nordique et au pilotage de brousse. Une usine voit le jour à Longueuil en 1929, un an avant les ateliers de Pratt & Whitney Canada, également à Longueuil, qui assurent l'entretien de moteurs produits par Pratt & Whitney États-Unis.

Pendant ce temps, en 1928, la Curtis-Reid est fondée à Montréal (Cartierville), où elle fabrique le biplan Rambler. Ses installations seront achetées en 1933 : la Noorduy Aircraft Limited y fabrique l'avion de brousse Noorduy Norseman à compter de 1935. « Plus gros que le Beaver commercialisé par de Havilland Aircraft de Toronto, le Norseman a été produit au Québec en grande quantité pendant la Seconde Guerre mondiale, pour les États-Unis », précise M. Fortier, du Musée de l'aviation et de l'espace du Canada. « Beaucoup de ces appareils ont été revendus dans les surplus de guerre, de sorte qu'il y en a encore en service aujourd'hui. »

Lorsque la Canadian Vickers est devenue Canadair, elle construisait sous licence, pour une entreprise américaine, des avions amphibies Consolidated PBY Catalina, appelés Canso au Canada. Cet appareil est l'ancêtre du célèbre bombardier d'eau CL-215, dont le premier vol a été effectué en 1967.

En plus de Canadair, plusieurs piliers de la grappe aérospatiale sont apparus durant les années 1940. Mentionnons Héroux Machine Parts Limited en 1942, devenue plus tard Héroux-Devtek. Cette entreprise, qui fait des trains d'atterrissage, a longuement travaillé pour Canadair et de Havilland Canada. Héroux Machine Parts a aussi participé au programme Apollo de la NASA, produisant notamment les pattes

du module lunaire d'Apollo 11. Autre acteur de premier plan : CAE, firme de Saint-Laurent créée en 1947. Aujourd'hui, CAE conçoit et fabrique des simulateurs de vol et dirige des écoles de pilotage pour de grandes lignes aériennes dans le monde.

La région de Montréal est actuellement la deuxième en importance au Canada dans le domaine aérospatial, la première étant celle de Toronto.

Spectacles aériens : un engouement centenaire

Si le domaine aéronautique alimente bien concrètement l'économie du Québec, les avions continuent de faire rêver et les spectacles qui les mettent en vedette ont toujours la cote. Cette année, le Spectacle aérien international de Bagotville a attiré près de 150 000 personnes au cours de la fin de semaine de la Saint-Jean-Baptiste. En 2019, le Québec compte cinq autres démonstrations de même nature.

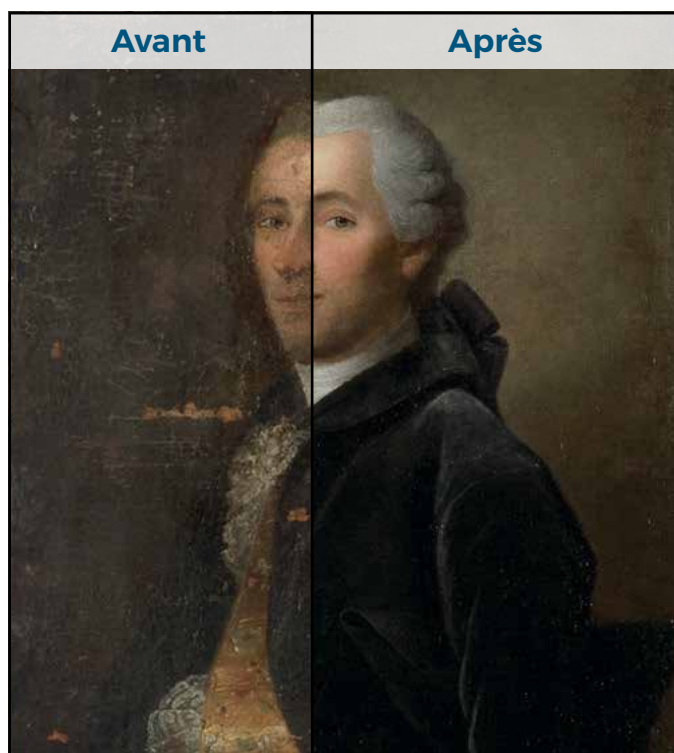
Cet engouement est né très tôt. La première manifestation du genre a eu lieu un an après le vol du Silver Dart, soit en 1910, à Pointe-Claire. Présenté comme le « plus grand *meeting* d'aviation au monde », le rassemblement a, pendant plus d'une semaine, mis en vedette une quinzaine d'aviateurs (pilotes et parachutistes). « À un certain moment, trois appareils ont été observés en vol en même temps, vision surréaliste pour des spectateurs n'ayant auparavant jamais vu un seul aéroplane de leur vie », a écrit l'historien Pierre Thiffault dans la revue *Cap-aux-Diamants*. Le clou de ce spectacle aura été la boucle d'une soixantaine de kilomètres autour de Montréal qu'a réalisée le Français Jacques de Lesseps (voir l'article « Artistes du ciel » en page 36). L'aviateur a parcouru la distance en 49 minutes et 3 secondes à bord de l'avion Blériot XI nommé *Le Scarabée*.

Deux ans plus tard, Québec entre dans la danse. Le 26 août 1912, le Belge Georges Mestach était la vedette de la première Exposition provinciale, dont il a survolé le site à bord de son avion, un Borel-Morane.

Au fil du temps, ces manifestations se sont maintenues, qu'elles soient organisées par des militaires ou des civils. Le spectacle de Bagotville est celui qui a été le plus assidûment tenu au Québec. Après sa création en 1953, il s'est répété tous les deux ans, sauf à de rares exceptions. D'autres n'ont pas survécu à l'épreuve du temps, comme celui de Québec, dont la dernière présentation remonte à 2010. Le Spectacle aérien international de Québec de 2008 avait pourtant attiré 160 000 spectateurs en trois jours.

L'histoire de l'aviation au Québec laisse derrière elle un riche patrimoine multiforme : une tradition comme celle des spectacles aériens, un site marquant comme celui de Lac-à-la-Tortue, un appareil signature comme le CL-215... À n'en pas douter, voler est un virage technologique que le Québec a su prendre ! ♦

Paul-Robert Raymond est journaliste spécialisé en aviation au quotidien *Le Soleil*.



© CCQ, Michel Élie

**CENTRE DE CONSERVATION
DU QUÉBEC**



Ministère de la Culture et des Communications

**Services d'expertise,
de restauration et de formation**

Peintures | Sculptures | Meubles | Textiles |
Documents et livres | Monuments patrimoniaux |
Objets archéologiques et ethnologiques |

418 643-7001
www.ccq.gouv.qc.ca



Votre
gouvernement

Québec

— sign.net

+ L'HÉRITAGE DU CIEL
Redécouvrir les outils
qui ont contribué à la navigation
d'aujourd'hui.

— Observatoire de la Citadelle de Québec

stgm

2980, boulevard Ste-Anne
Québec QC G1E 3J3
T 418 626.8224

Credit photo : Musée McCord

Atelier

L'ÉTABLI

ARTISAN DU PATRIMOINE BÂTI

MENUISERIE ET ÉBÉNISTERIE

atelier-letabli.ca
T 514.270.0115

2050, rue Dandurand, local 409
Montréal (Québec) H2G 1Y9

f

Éveiller l'intérêt des Québécois pour leur patrimoine aéronautique en mettant en valeur les pionniers du domaine plutôt que les objets : voilà la mission que s'est donnée la Fondation Aérovision Québec.

BENOÎTE LABROSSE

Saint-Hubert, dans la région de Montréal, est considérée par plusieurs comme le berceau de l'aviation au pays. C'est là qu'est née la Fondation Aérovision Québec en 1991, raconte son vice-président, Gilles Demers. « Des passionnés se sont alors joints à la Société d'histoire de Saint-Hubert et à l'École nationale d'aérotechnique dans le but de bâtir un musée où seraient présentés des avions et des artefacts. Malheureusement, les fonds ont manqué. »

Aérovision a donc dû se départir des trois appareils qui lui avaient été confiés pour être restaurés, puis exposés : un Canso amphibie du gouvernement québécois, un Vickers Viscount ayant appartenu à Trans-Canada Airlines (ancêtre d'Air Canada) et un DC-3 cédé par Transports Canada. « Avant de transporter des passagers, ce DC-3, un ancien C-47 [sa désignation militaire] américain, avait participé au débarquement de Normandie », précise M. Demers.

La fondation a alors choisi de recentrer ses activités sur la préservation et la mise en valeur du savoir-faire aéronautique québécois et canadien. « Ce sont surtout des personnes — par leur ingéniosité, par leur caractère — qui ont fait en sorte que l'aviation s'est développée rapidement », explique son président, Lucien Poirier. « Nous voulons faire connaître ces gens afin qu'ils deviennent des modèles pour les jeunes. » Dans ce but, Aérovision offre entre autres des conférences thématiques aux élèves, mais aussi aux cadets et aux résidents de centres pour personnes âgées de la grande région de Montréal.

« Une présentation qui éveille beaucoup d'intérêt porte sur les pompiers du ciel : on y parle de l'avion amphibie Canadair CL-215, conçu au Québec. C'est l'appareil le plus vendu dans le monde pour lutter contre les feux de forêt », illustre M. Poirier. « Ni les enfants ni les adultes ne sont conscients de l'importance de notre patrimoine aéronautique. Ils sont



donc très surpris d'apprendre tout ce que des gens d'ici ont accompli dans ce domaine », renchérit M. Demers.

Une riche galerie de portraits

Toujours pour augmenter la visibilité de ces pionniers, Aérovision a créé en 2001 le Panthéon de l'air et de l'espace du Québec. « Il compte aujourd'hui environ 75 membres, estime Lucien Poirier. Tous sont liés à l'aviation : Julie Payette a été pilote avant d'être astronaute, par exemple. »

« Il y a encore de nombreuses histoires humaines totalement inconnues. Pour enrichir notre galerie de portraits, nous allons à la pêche dans différents événements liés à l'aviation, où nous tentons d'obtenir des mises en candidature », rapporte Gilles Demers. Ces candidatures sont ensuite étudiées par un comité indépendant, et de nouvelles personnalités sont introduites environ tous les deux ans, lors d'un gala.

SUITE P. 28

ir l'humain



↑ Le dirigeable R-100 à l'aéroport de Saint-Hubert en 1930

Source : Musée McCord

← Sur cette photo prise à l'aérodrome du Bois-Gomin à Sillery, on aperçoit notamment, en quatrième place en partant de la droite, Roméo Vachon, célèbre pionnier de l'aviation, intronisé au Panthéon de la Fondation Aérovision Québec en 2001.

Source : Fondation Aérovision Québec

Quelques pionniers méconnus

Les histoires de vie aussi impressionnantes qu'insoupçonnées abondent sur le site Web de la Fondation Aérovision Québec. En voici quelques-unes.

Stuart et Madge Graham

Premier pilote de brousse professionnel du pays, Stuart Graham a effectué en 1919 l'un des premiers longs vols pancanadiens, d'Halifax à Lac-à-la-Tortue (Mauricie). Il était accompagné de sa femme Madge — première équipière de bord et navigatrice au Québec — et du mécanicien William « Bill » Kahre.

Nicholas Byron Cavadias

Ingénieur employé par le fabricant de simulateurs de vol CAE de 1956 à 1994, dont près de 20 ans à titre de président,

Nicholas Byron Cavadias a fortement contribué au développement de cette technologie. L'entreprise québécoise est aujourd'hui leader mondial dans ce domaine.

Elspeth Russell et Gerry Burnett

Seule Québécoise au sein de l'organisation civile britannique Air Transport Auxiliary, Elspeth Russell a convoyé près de 300 avions de combat neufs durant la Seconde Guerre mondiale. Elle a longtemps été l'unique femme pilote commerciale de la province, après avoir fondé, avec son mari Gerry Burnett — aussi pilote —, la Matane Air Services en 1948. L'aéroport de Matane est en voie d'être renommé en leur honneur. (Benoîte Labrosse)

Des fiches d'information sur chaque membre du Panthéon sont disponibles sur le site Web de la fondation. D'ici un an, le Musée virtuel de l'air et de l'espace du Québec devrait également y être accessible. « Nous mettons tous nos efforts dans ce projet qui va nous donner une plus grande visibilité », note M. Poirier en mentionnant une possible collaboration avec le Musée virtuel du Canada. La nouvelle formule devrait entre autres comprendre des chroniques mensuelles sur le patrimoine aéronautique.

L'achalandage et l'implication, de grands défis

« L'avantage d'un musée virtuel, c'est qu'on peut y renouveler les présentations plus facilement — et à moindre coût — que dans un musée physique, affirme le président d'Aérovision. Ainsi, nous avons plus de chances de maintenir un bon achalandage, ce qui est toujours un défi pour les organismes de conservation du patrimoine aéronautique. »

L'histoire du transport aérien pique la curiosité du public, remarque Gilles Demers. « Nous croyons que notre musée virtuel permettra de stimuler l'intérêt pour l'aviation civile et mili-

taire que nous constatons lors des conférences dans les écoles », précise-t-il.

Les deux hommes espèrent également qu'une plus grande utilisation des technologies attirera de nouveaux passionnés à la fondation, qui manque cruellement de relève. Les 90 membres d'Aérovision sont « très âgés », et la vingtaine de bénévoles qui gèrent l'ensemble des activités de l'organisme à but non lucratif affiche une moyenne d'âge de plus de 60 ans.

« Il est devenu difficile de recruter des bénévoles, admet Gilles Demers. C'est justement pour tenter de susciter l'engagement concret de personnes de 40 à 50 ans qui sont actives dans le domaine — ou simplement passionnées d'aviation — que nous avons pris un virage vers le patrimoine humain. »

La relève est d'autant plus nécessaire que la fondation caresse toujours le rêve d'ouvrir un petit musée physique où serait présentée une partie de sa collection. Dossier à suivre! ♦

Benoîte Labrosse est journaliste indépendante.

Deux artéfacts d'importance

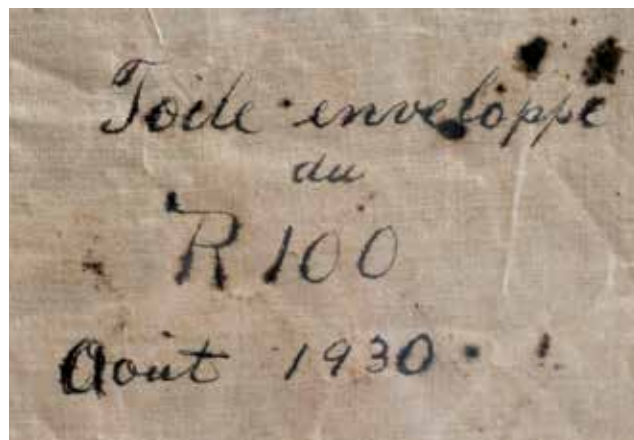
La Fondation Aérovision Québec possède une collection d'une centaine d'objets entreposés dans ses bureaux de Saint-Hubert, rue Eugène-Héroux (en l'honneur du fondateur de l'équipementier aéronautique Héroux-Devtek). Voici deux des plus représentatifs.

Le brevet de pilote de Jean-Marie Landry

Premier Québécois francophone à détenir un brevet de pilote, Jean-Marie Landry a obtenu cette certification en juin 1914 après une formation à l'école de pilotage Blériot, en France. « C'est ce qui a donné le goût à d'autres Québécois qui souhaitaient servir leur pays de suivre une formation de pilote », affirme Lucien Poirier. Le logo de la Fondation Aérovision Québec reproduit d'ailleurs une photo de M. Landry aux côtés de sa femme Hervina Bienvenue, qui l'accompagnait souvent en vol. « Nous voulons montrer qu'il y a aussi des femmes qui ont fait l'histoire de l'aviation au Québec. »

Un fragment de la toile originale du R-100

Enduite d'une peinture d'aluminium, la toile de lin du dirigeable britannique R-100 a subi quelques déchirures durant son voyage transatlantique inaugural. Celui-ci a pris fin à Saint-Hubert le 1^{er} août 1930, devant une foule immense. Les travailleurs de la Canadian Vickers alors chargés de réparer la toile en ont jeté plusieurs lambeaux au sol, vite récupérés par des passants pour être vendus comme souvenirs. Propriété du D^r Jean-Claude Marcoux, ce morceau de toile d'environ 30 cm sur 30 cm (1 pied carré) rappelle « un événement exceptionnel qui a attiré autant de gens que l'Exposition universelle de 1967 », souligne M. Poirier. La présence du dirigeable à Saint-Hubert pendant plusieurs jours aurait en effet attiré entre 600 000 et 1 000 000 de curieux. (Benoîte Labrosse)



Source : Fondation Aérovision Québec

UNIVERSITÉ MC GILL
PAVILLON CHANCELLOR DAY
Photographies: QMD

LE PASSÉ GARANT DE L'AVENIR

bgla

ARCHITECTURE | DESIGN URBAIN

50, CÔTE DINAN | BUREAU 101 | QUÉBEC | QC | G1K 8N6 | T. 418 694-9041
1435, ST-ALEXANDRE | BUREAU 400 | MONTRÉAL | QC | H3A 2G4 | T. 514 875-1168
452, ARNAUD | SEPT-ÎLES | QC | G4R 3A9 | T. 418 961-1524

CONTINUITÉ



Ne manquez pas notre prochain numéro sur
la préservation du patrimoine bâti à l'échelle locale

Parution en décembre



OCULUS

RÉVISION • RÉDACTION

Marie-Élaine Gadbois

Révisseuse agréée • Rédactrice spécialisée en patrimoine et en histoire

Le patrimoine conjugué à tous les temps!

www.oculusrevision.com • T 418 999-2404

DOCUMENTER LE PASSÉ, AU PRÉSENT, POUR LE FUTUR !

VOTRE PARTENAIRE EN
DOCUMENTATION TECHNIQUE



expertise@iscan3d.ca
819 519-3358



SCAN 3D
- PHOTOGRAMMÉTRIE
- PLAN 2D
- BIM & 3D
- MONITORING
- SIMULATION

Relevé et modélisation de grandes structures

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

Içons 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

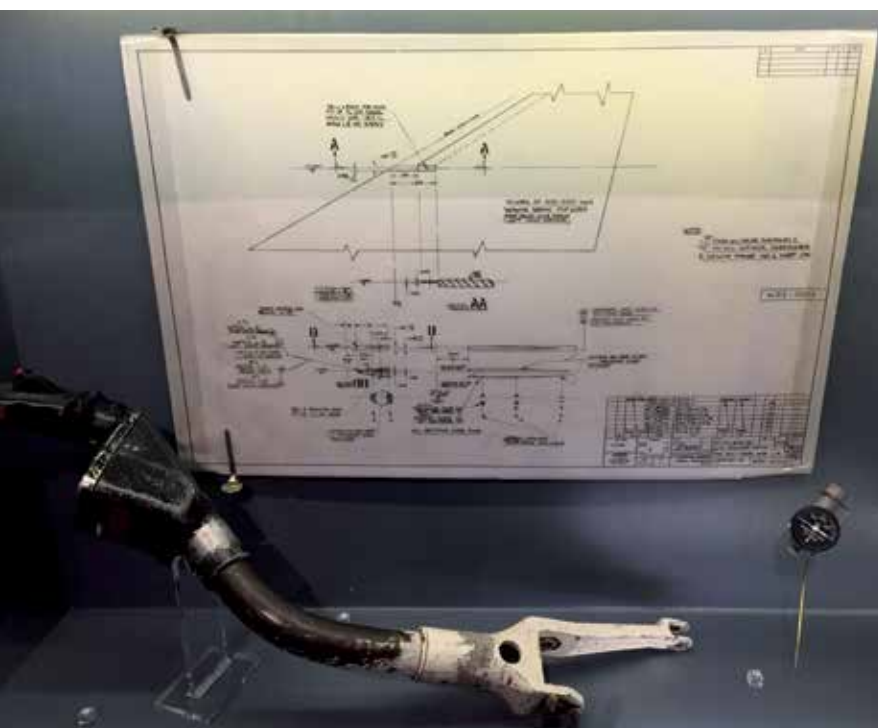
En plus des nombreux appareils qu'il présente aux visiteurs, le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada possède une des meilleures bibliothèques aéronautiques publiques au pays.

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 Rénald 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 vieil 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 vieil 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

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 débarrasser 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 guidaient 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'habitable!

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*.

Artistes

L'aviation nous a donné accès à un nouveau point de vue sur notre territoire. Depuis son avènement, plusieurs photographes ont œuvré à immortaliser le Québec du haut des airs, laissant dans leur sillage un legs inestimable.

PIERRE LAHOUD



Dans son merveilleux roman *Terre des hommes*, Antoine de Saint-Exupéry écrivait : « L'avion est une machine sans doute, mais quel instrument d'analyse ! » Le célèbre auteur a cent fois raison car, les pieds sur terre, il est rare de pouvoir s'offrir une vision globale du territoire qu'on habite. Et il est difficile d'en percevoir l'évolution tant son tracé change furtivement.

Dans la mythologie grecque, Dédale et son fils Icare s'évadent du Labyrinthe en fixant une paire d'ailes à leurs épaules avec de la cire. Une manifestation d'un rêve éternel de l'homme, qui a toujours aspiré à s'arracher à l'attraction terrestre pour dominer du regard son univers. L'humain aura cependant dû attendre le XVIII^e siècle pour que les frères Montgolfier lui en fournissent l'occasion. L'exploit de

ces inventeurs lui a permis de profiter d'un privilège réservé jusqu'alors aux oiseaux, voire aux dieux.

Les premières photographies aériennes apparaissent aux alentours des années 1860. On a longtemps cru que le célèbre photographe français Nadar, dont le véritable nom est Félix Tournachon, était l'auteur de la première photo aérienne. Or, de récentes études, présentées lors de l'exposition *Vues d'en haut* au Centre Pompidou-Metz en 2013, ont montré qu'il n'en est rien. C'est plutôt le photographe américain James Wallace Black qui a réussi les premières vues aériennes, à bord d'un ballon.

La suite, on la connaît très bien. Au XX^e siècle, la photographie a, comme l'aviation, pris un essor fulgurant, qui a

Île Providence, dans le golfe du Saint-Laurent
Photo : Pierre Lahoud

s du ciel

conduit aux avancées récentes : les milliers d'images disponibles sur Google Earth, toutes les possibilités qu'offrent les drones, etc.

Une passion et des modèles

Historien et photographe, j'ai moi-même commencé à faire de la photo aérienne en 1975. En 1976, le gouvernement du Québec a amorcé un exceptionnel programme de macro-inventaire du patrimoine québécois. Ce projet était alors unique au monde : pour la première fois, on utilisait la photographie aérienne oblique de façon systématique pour répertorier le patrimoine. Pendant cinq ans, j'ai sillonné le Québec en avion, avec mon appareil photo, pour fixer sur pellicule ce que notre vaste territoire recelait de trésors. L'expérience m'a plu au point qu'une fois ce projet terminé, j'ai continué à voler par plaisir une cinquantaine d'heures par année. Encore aujourd'hui, je photographie le pays, ses villes, son architecture et ses paysages. En bientôt 45 ans, j'aurai colligé plus de 850 000 images aériennes du Québec, que je viens de léguer à Bibliothèque et Archives du Québec (BAQ).

Tout au long de ces années, quelques membres de la petite confrérie des photographes aériens m'ont inspiré : le Suisse Georg Gerster, les Américains Marilyn Bridges et Alex MacLean et, bien entendu, le Français Yann Artus-Bertrand, auteur des livres et documentaire *La Terre vue du ciel*. J'ai d'ailleurs pris part à la création d'Altitude. Première et seule agence spécialisée en photographie aérienne, elle a rassemblé une cinquantaine d'artistes venant du monde entier.

Le travail de certains photographes du Québec m'a aussi particulièrement marqué. Je pense notamment aux Lesseps, Edwards et Landry qui, chacun à leur façon, interprétaient notre province vue du ciel avec un sens artistique hors du commun. Leur amour et leur connaissance du territoire ainsi que leur manière de le présenter ont certainement influencé mes propres compositions.

Jacques de Lesseps

Le Québec a été un pionnier dans l'utilisation de la photographie aérienne. Dès 1920, on commence à tirer parti de l'avion pour effectuer des patrouilles destinées à faire l'inventaire du potentiel forestier. En 1925, le ministre des Terres et Forêts du Québec, Honoré Mercier, lance un projet pilote pour dresser une carte détaillée de la Gaspésie au moyen de photographies aériennes. La Compagnie aérienne française, qui compte alors parmi ses pilotes les Costa, Guynemer, de Saint-Exupéry et de Lesseps, crée une filiale au Québec, la Compagnie aérienne franco-canadienne (CaFC). Pendant huit ans, celle-ci se chargea de photographier le Québec.



Les photos de William Bertrand Edwards et de ses fils témoignent de l'évolution de la ville de Québec. Les environs de l'Hôpital Laval ont bien changé depuis 1936.

Source : Archives de la Ville de Québec - W.B. Edwards Inc.

Jacques de Lesseps est sans aucun doute l'un des personnages les plus fascinants de l'aviation québécoise. Petit-fils du créateur des canaux de Suez et de Panama, deuxième à traverser la Manche du haut des airs, premier à avoir survolé Montréal et New York, il est comte et ex-pilote de guerre célèbre. En 1926, il devient chef pilote et directeur d'exploitation de la CaFC. Les relevés obliques qu'il exécute en Gaspésie, à Québec et à Montréal démontrent hors de tout doute une maîtrise remarquable de l'appareil photo et de l'utilisation de l'avion. Il y a dans ses clichés aériens en noir et blanc une sensibilité et un attachement au territoire évidents. Et pourtant, les conditions de travail étaient difficiles ! Les photographies devaient se prendre de l'extérieur de l'avion avec un appareil énorme, exposé aux vents. Le boîtier ne contenait que quelques plaques de verre, pour une capacité d'à peine 12 prises de vues à l'heure. Il fallait faire vite et bien avec des outils non performants : un exploit !

La famille Edwards

William Bertrand Edwards est un immigrant d'origine britannique qui s'installe à Québec pendant la Première Guerre mondiale. Il fonde son studio en 1917 et réalise avec ses fils des centaines de milliers de photographies des paysages et des gens



Armour Landry a couvert plusieurs régions québécoises au cours de sa carrière, notamment le Nord-du-Québec. Ici, une scène de chasse dans un village inuit vers 1960.

Source : BAnQ, P97S1P18595a

de la ville. Il produit également avec ses garçons des milliers de photographies aériennes de Québec et des alentours. Il innove en publiant plusieurs photos sous forme de cartes postales.

Heureusement pour nous, son fonds de photographies aériennes a été acquis par les Archives de la Ville de Québec. Pris entre 1936 et 1991, ces clichés témoignent de l'évolution de la ville, de ses grands travaux et des formidables transformations de son paysage. Au départ, la plupart des photographies de William Bertrand Edwards sont réalisées à partir d'un biplan, exactement comme à la CaFC. Considérant que la vitesse de l'avion crée sur l'appareil photo une pression qui le fait vibrer, on serait en droit de s'attendre à des images floues. Pourtant, le travail d'Edwards est d'une grande qualité en matière de netteté et de cadrage de ses images. Quant à ses photos studio, bien qu'elles aient été soumises aux exigences de ses clients, il se dégage de l'ensemble un professionnalisme, une passion et un amour du métier remarquables.

Armour Landry

Reporter-photographe, Armour Landry naît à Drummondville en 1905, grandit aux États-Unis et revient au Québec vers les années 1930. Collaborateur de M^{re} Albert Tessier, lui-même un pionnier de la photographie, il s'implique activement comme artiste et auteur pour des publications à caractère historique. Il réalise également plusieurs reportages pour des magazines québécois, américains et même européens.

De 1942 à 1966, il signe nombre d'articles dans le journal *La Patrie*, participe à la recherche iconographique de plusieurs ouvrages et rédige quelques livres. Il décède à Montréal en 1994. Son fonds photographique comprenant plus de 80 000 clichés est alors cédé à BAnQ. Armour Landry aura couvert plusieurs régions du Québec par ses photographies aériennes : le Nord, d'où il a ramené des images fabuleuses et inédites, Montréal et ses environs, les Bois-Francs, le Bas-du-Fleuve et Québec. Ses photographies sont celles d'un homme passionné par son métier, mais surtout d'un grand amoureux du Québec. Elles sont toujours empreintes d'une douceur qui fait ressortir la beauté du territoire et l'immensité du paysage.

Un patrimoine inestimable

D'autres photographes, ceux-là plus contemporains, qui survoleront le Québec apporteront une contribution majeure à la compréhension du territoire. Parmi eux, Jean-Marie Cossette, qui captera les maisons de ferme et leurs bâtiments à basse altitude. Le fonds de son entreprise, Point du jour aviation limitée, exceptionnel, peut être consulté sur le site Web de BAnQ. Sans oublier les Gabor Szilazi, Paul-Émile Duplain, Henri Rémillard et combien d'autres, qui auront pris des risques pour nous donner une vision inédite du Québec, nous léguant ainsi un patrimoine inestimable.

On dit, avec raison, que le Québec a été un terreau fertile pour la formation des pilotes de brousse. Mais il ne faut pas oublier qu'il a également été un précurseur dans l'identification de ses paysages et de son patrimoine vus des airs.

Tout un défi !

Faire de la photographie aérienne n'est pas une mince tâche. En vol, tout se déroule vite, très vite. Et une foule d'éléments sollicitent l'attention. D'abord, le regard aérien est quelque peu déstabilisant. La vision offerte du paysage est panoramique, alors que le photographe doit plutôt se concentrer sur des points précis. Il lui faut aussi choisir ses objectifs de prise de vue, suivre les lignes de vol... Tout ça dans un cockpit restreint. Heureusement, aujourd'hui, les appareils photo, contrairement à ceux des pionniers, sont compacts et peuvent capter des centaines d'images à la minute.

De plus, au Québec, la topographie est constituée de montagnes, de lacs et de grands espaces à n'en plus finir. Une vastitude qui ajoute à la difficulté de cadrer ses sujets. Quant à notre climat continental, il nous amène du vent, des nuages, de la chaleur et du froid. Au bout du compte, cela laisse tout au plus une vingtaine de jours par année avec des conditions idéales pour réaliser des prises photographiques.

Bref, toute une aventure ! Le Québec a été et demeure une terre de pionniers dans bien des domaines. Et celui si particulier de la photographie aérienne ne fait pas exception. ♦

Pierre Lahoud est photographe et historien spécialisé en patrimoine.

Appel de candidatures

Bourse France-Gagnon-Pratte 2019

Vous êtes étudiant(e) de 2^e ou 3^e cycle dans une université québécoise?

Votre champ d'études est l'architecture, l'aménagement ou l'urbanisme et vous vous spécialisez en patrimoine?

Votre projet de recherche entend contribuer au développement de la connaissance sur le patrimoine bâti, plus particulièrement à la caractérisation des milieux bâtis?

Ou il porte sur le développement d'outils applicables à la gestion du patrimoine bâti du Québec?

Vous pourriez recevoir la bourse France-Gagnon-Pratte 2019!

Déposez votre candidature dès maintenant!

→ Date limite de réception des candidatures : **1^{er} novembre 2019**
fondationquebecoisedupatrimoine.ca

FONDATION QUÉBÉCOISE
du patrimoine



MOULURESDEPLATRE.COM

Daniel-Jean Primeau

514-947-8243

RESTAURATION • CRÉATION • CONSEILS EN CONSERVATION

GRAND PRIX OPÉRATION PATRIMOINE MONTRÉAL 2017



**RESTAURATION ET
RÉHABILITATION**

La Ferme des Quatre-Temps
Hemmingford, Québec

EVOQ
ARCHITECTURE

evoqarchitecture.com

Aux portes du passé

Dans le nord-est de Montréal, l'antique église de La Visitation arbore des portes aux bas-reliefs étonnants. Une œuvre majeure, dont on commence seulement à percer les secrets...

JOCELYN DUFF

Située dans le village historique de Sault-au-Récollet, l'église de La Visitation, inaugurée en 1751, est la plus vieille de l'île de Montréal. Deux magnifiques portes sculptées et peintes qui conduisent à la sacristie encadrent son autel. Selon les historiens de l'art, cet ouvrage de sculpture ancienne est unique au Canada. Et il pourrait bien remonter à plus loin que sa datation officielle, si l'on en croit des découvertes récentes.

Les portes sont ornées de quatre bas-reliefs baroques représentant des scènes singulières. La partie supérieure illustre deux épisodes de l'Ancien Testament. À gauche, Samson tue un lion à mains nues ; à droite, il enlève les portes de Gaza. La partie inférieure, elle, dépeint des paysages ruraux. À gauche, un prêtre célèbre la messe devant une petite église au clocher surmonté d'un coq, avec une palissade en arrière-plan. À droite, un promeneur et son chien marchent près d'un fort en pieux de bois, un moulin surplombant la colline au loin.

L'œuvre intrigue par l'étrangeté de son iconographie. Souvent attribuée au sculpteur Philippe Liébert, qui a décoré l'église, elle semble toutefois plus ancienne aux yeux de certains experts. Et si elle avait été récupérée d'un autre endroit ? C'est une hypothèse qui mériterait d'être soumise à des analyses plus poussées.

Dans la chapelle des « Indiens »

En 2017, des archéologues ont trouvé, à proximité de l'église de La Visitation, les vestiges de la mission d'évangélisation des Autochtones du fort Lorette. Les Sulpiciens y ont œuvré de 1696 à 1721, avant de démé-

nager à Oka. La population locale a toutefois continué à fréquenter la petite chapelle du fort jusqu'à l'inauguration de l'église, 30 ans plus tard.

Plusieurs indices laissent penser que les portes proviendraient de cet ancien lieu de culte. De réputation, la chapelle était richement ornée pour inciter les Amérindiens à se convertir au christianisme. Il aurait été sensé d'en retirer les beaux éléments pour décorer la nouvelle église. Justement, on ne trouve aucune trace de l'achat des portes dans les archives de la paroisse de La Visitation-de-la-Bienheureuse-Vierge-Marie. De telles pièces ouvragées entraînaient des dépenses importantes, normalement consignées dans les livres de comptes.

Autre détail révélateur : le haut des portes était carré à l'origine. La forme a été modifiée pour s'insérer dans un cadre en forme de voûte. Les panneaux n'ont donc pas été conçus pour leur emplacement actuel.

Samson chez la Vierge ?

Le motif lui-même semble étranger au lieu. Les portes occupent une place centrale dans une église consacrée au culte de la Vierge Marie. Cependant, elles mettent en vedette un turbulent chef de guerre ! Fréquenté à l'origine par une population en majorité illettrée, ce lieu de prière était chargé de symboles. Il apparaît improbable que la décoration ait rempli une fonction uniquement esthétique.

Dans le fort Lorette, cependant, la référence à Samson aurait eu du sens. Ce personnage biblique, héros de bataille et chef de tribu, aurait plu aux Autochtones du coin, dont plusieurs étaient d'anciens captifs de

guerre d'autres nations amérindiennes. Dans les bas-reliefs, on voit l'homme fort, avec sa longue chevelure de guerrier, arracher les portes de la ville où des ennemis le retiennent prisonnier. Un modèle de bravoure auquel les fidèles, chargés de défendre le fort, auraient facilement pu s'identifier. De plus, Samson avait fait le vœu de s'abstenir de boire de l'alcool. Un message tout indiqué pour une communauté qui luttait contre les excès de bouteille.

Les scènes de Samson trouvent leur origine dans un recueil de gravures de l'imprimeur germano-suisse Matthäus Merian publié en 1625. Les images ont été reproduites dans différentes éditions de la Bible. L'épisode de Gaza représenté dans l'église de La Visitation est identique à une illustration parue dans un ouvrage imprimé à Paris en 1671, soit 25 ans avant la construction du fort Lorette. L'histoire du Vieux et du Nouveau Testament relate des récits bibliques qui comportent une leçon pour « régler les mœurs dans toute sorte de conditions ». Les scènes de Samson enseignent des morales sur l'abstinence d'alcool et la réaction à la violence. Le sculpteur a choisi d'aborder ce thème plutôt que la Visitation de la Vierge, aussi illustrée dans le recueil. Sa sélection pourrait donc être antérieure à la construction de l'église.

Évangéliser par l'art baroque

Les portes présentent une composition de style baroque, en vogue à l'époque des missions catholiques du Nouveau Monde. Le mouvement, les courbes et contre-courbes, les clairs-obscur, les couleurs vives, l'émotion des personnages et l'ornementation



Le haut de cette porte, initialement carré, a été adapté pour épouser son cadre en forme de voûte. En bas, on voit des bâtiments de la mission du fort Lorette : les maisons des missionnaires et la chapelle. Se pourrait-il que l'œuvre vienne de là ?

Photos : Jacques Lebleu

contribuent à créer une forte impression sur les croyants. Les Jésuites, notamment, propagent cet art en Amérique latine pour évangéliser les populations indigènes.

Les missionnaires catholiques considèrent alors les Autochtones comme de possibles descendants d'une des 10 tribus perdues d'Israël, mentionnées dans l'Ancien Testament. Les théologiens érudits de l'Europe diffusent cette théorie pour expliquer la présence d'habitants en Amérique du Nord. Il se peut alors que les portes servent aussi à rappeler aux missionnaires le caractère sacré de leur œuvre.

Mais ce qui frappe surtout aujourd'hui, ce sont les motifs des panneaux inférieurs. Ils concordent avec ce qu'on sait du fort Lorette, à l'origine de la paroisse de La Visitation. On y discerne notamment les fins détails des palissades de l'ouvrage en pieux de bois érigé au bord de la rivière des Prairies.

Fidèle portrait de la mission

À première vue, les scènes ont l'air d'une représentation fantaisiste et naïve d'un village ancien en Europe. Toutefois, les bâtiments et les personnages correspondent aux activités des Sulpiciens qui dirigeaient la mission. Ainsi, le moulin à vent évoque le droit exclusif qu'ils possédaient, comme seigneurs de l'île de Montréal, d'exploiter ce type de machine. L'église rappelle les offices religieux qu'ils célébraient ; le fort, leur rôle de défense du nord de l'île. D'autres éléments témoignent de l'évangélisation des Autochtones.

Outre leur portée symbolique, les bas-reliefs représentent des lieux qui ont réellement existé. Si l'on compare l'œuvre avec un plan de la mission du fort Lorette du XVIII^e siècle, en prenant comme points de repère deux portes des palissades, la position des éléments des scènes sculptées concorde avec celle des bâtiments de l'époque. Plus précisément, cette mission est reproduite selon deux points de vue, englobant toutes les constructions des Sulpiciens. On y aperçoit le clocher de la chapelle surmonté d'un coq gaulois, ancienne tradition française suivie par les premières églises de la colonie. On y voit aussi la demeure seigneuriale, la résidence des sœurs de la congrégation de Notre-Dame, la maison du fermier, une dépendance en bois et la tour du bastion sud-ouest, de forme hexagonale.

Les panneaux inférieurs des portes constituent les seules images connues du fort Lorette.



Le choix de représenter Samson dans une église consacrée à la Vierge paraît étrange. Par contre, il aurait du sens dans l'enceinte du fort Lorette. Le guerrier enlève ici les portes de Gaza pour se libérer des ennemis qui le retenaient prisonnier.



Sur ce bas-relief, on distingue l'entrée du fort Lorette percée dans la palissade de pieux de bois et l'enceinte du village où vivaient les Autochtones (plus foncée à gauche). Quant au bâtiment doté d'un balcon à l'étage, des photos d'archives confirment qu'il a bien existé.

Le sculpteur aurait pu imaginer les détails de ce paysage à une date postérieure au fort. Ceux-ci semblent cependant refléter la réalité. Par exemple, ils montrent un bâtiment en pierre avec un toit en appentis doté d'un balcon à l'étage, ce qui n'est pas typique de l'architecture traditionnelle locale. Or, des photos d'archives témoignent qu'un tel bâtiment a existé à l'ouest du site archéologique de Fort-Lorette, avant d'être démolí en 1928. Selon la tradition orale de Sault-au-Récollet, il s'agissait du magasin du fort. La porte à l'étage devait servir à hisser la marchandise.

Aperçu de la vie autochtone

Un menu détail sculpté révèle l'enceinte où demeuraient les Autochtones. Elle se distingue de la palissade par ses piquets de bois étroits et courbés, à l'écorce foncée. La technique de construction est analogue à celle qu'utilisaient les Iroquoiens avant l'arrivée des Européens. Le Centre d'interprétation du site archéologique Droulers-Tsiionhiakwatha, à Saint-Anicet, près de Salaberry-de-Valleyfield, expose une reconstitution semblable. L'artiste a aussi représenté au sol des plants de maïs et de tabac, deux cultures traditionnelles des Premières Nations.

La configuration de l'œuvre confirme que les résidents autochtones du fort Lorette vivaient séparés des Sulpiciens. Selon toute vraisemblance, la mission se prolongeait d'ailleurs à l'ouest du site actuel des fouilles archéologiques. C'est de ce côté qu'aurait été situé le dernier village autochtone de l'île de Montréal.

Ces indices laissent croire que le concepteur des portes était un contemporain de la mission d'évangélisation. La science permettrait de valider cette hypothèse. Par exemple, une analyse dendrochronologique du bois de l'ouvrage pourrait déterminer l'année précise où l'arbre a été coupé.

Peu importe leur origine, les portes de l'église de La Visitation demeurent d'une immense valeur. Leurs panneaux inférieurs constituent les seules images connues du fort Lorette. Ils témoignent de la rencontre entre les peuples autochtones et eurocanadiens, enrichissant notre savoir sur une partie méconnue de l'histoire de la Nouvelle-France. Ils fournissent aussi des pistes prometteuses pour la poursuite des recherches. ♦

Jocelyn Duff est architecte.

Préserver par étapes

Avec des ressources limitées, Cuba fait de grands efforts pour protéger son riche patrimoine. Promenade dans le centre ancien de La Havane, où des immeubles splendidement restaurés en côtoient d'autres rongés par le temps.

WILLIAM SAMSON

L'année 2019 marque le 500^e anniversaire de La Havane, ce qui en fait l'une des plus anciennes villes en Amérique. La capitale cubaine, située au nord-ouest de l'île, se trouve présentement à une croisée des chemins, alors que de nombreux changements s'y opèrent. À la faveur de la brève réconciliation diplomatique entre les États-Unis et Cuba, de 2015 à 2018, le rythme de la vie s'est accéléré sur l'île, et sa capitale a connu un élan de développement.

Dans cette foulée, le gouvernement cubain a procédé à une vaste réforme constitutionnelle qui inclut notamment une plus grande ouverture au secteur privé et aux investissements étrangers. Résultat : de nouvelles entreprises à vocation touristique se sont installées dans la ville, qu'on appelle aussi la Clé du Nouveau Monde et le Rempart des Caraïbes. Cette mutation touche le quartier historique de La Habana Vieja, bordé au nord, à l'est et au sud par la baie de La Havane, et les faubourgs environ-

nants, principalement Centro Habana et le Malecón.

Une capitale aux multiples héritages

Le patrimoine de La Havane est unique au monde. Depuis 1982, la vieille ville et son système de fortifications figurent sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO (Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture) en raison de leur valeur universelle exceptionnelle. Comme le mentionne Jérôme



La cathédrale de La Havane impressionne par son style baroque du XVIII^e siècle. Il s'agit d'une des plus anciennes d'Amérique.

Photo : Spondylolithesis, iStock



Capitole de La Havane durant sa restauration

Photo : William Samson

L'équipe du Plan Maestro a élaboré plusieurs plans quinquennaux de restauration divisés en étapes précises et concentrés sur des portions du territoire bien circonscrites.



Des bâtiments de divers styles architecturaux s'alignent le long du Malecón, front de mer bordant la baie de La Havane.

Photo : William Samson

Hudon dans son mémoire, rédigé en 2017 dans le cadre d'une maîtrise en urbanisme à l'UQAM, de nombreuses pièces législatives protègent le secteur. Parmi elles, la Constitution de la République de Cuba, signée en 1976, et la Loi sur la protection du patrimoine culturel, adoptée en 1977.

La Havane rassemble en un même lieu des édifices construits sous plusieurs influences et souvent dotés d'une valeur patrimoniale et architecturale significative. On peut tout de suite penser à des bâtiments emblématiques tels que le Capitole, le Grand Théâtre et la cathédrale de La Havane. L'éventail des courants et des styles architecturaux dans la capitale est très large, constate l'essayiste Salim Lamrani dans son article et documentaire

La Havane d'Eusebio Leal Spengler : une utopie en résurrection? Ils vont du colonialisme espagnol à l'architecture révolutionnaire, en passant par les forteresses militaires du XVI^e siècle, le baroque du XVIII^e, le néoclassicisme du XIX^e et le modernisme du XX^e.

Un texte de l'UNESCO, *Vieille ville de La Havane et son système de fortifications*, rappelle quant à lui que le centre historique est resté, au cours des siècles, fidèle à son schéma urbain d'origine, avec ses cinq grandes places publiques, réels marqueurs identitaires de la Vieille Havane. En outre, son ensemble harmonieux de monuments architecturaux côtoyant des bâtiments populaires de style traditionnel et son réseau étendu de fortifications

font de ce secteur un lieu comme nul autre.

Sans compter la richesse archéologique marine présente dans la baie de La Havane, notamment les épaves historiques situées non loin du Malecón, comme le fait remarquer l'architecte et urbaniste Teresa Padron Lotti du Bureau de l'historien de La Havane. Cet organisme, fondé en 1937, est aujourd'hui l'instance responsable de l'aménagement du territoire et de la restauration du secteur patrimonial de la vieille ville. Un décret signé par Fidel Castro en 1993 a élargi les pouvoirs du Bureau pour que ce dernier planifie la réfection du centre historique, précise la journaliste Yaima Puig Meneses dans son article *La Vieille Havane : des rues chargées d'histoire*.



Sur le Malecón, des constructions neuves côtoient des bâtiments qui portent les stigmates de leur exposition constante à l'air salin.

Photo : William Samson

Des plans bien définis

C'est l'équipe du Plan Maestro, partie intégrante du Bureau de l'historien, qui s'occupe de la revitalisation et de la planification urbanistique du centre historique. Sa grande connaissance de l'état des bâtiments et de leur niveau de dégradation lui a permis d'élaborer plusieurs plans quinquennaux de restauration divisés en étapes précises et concentrés sur des portions du territoire bien circonscrites.

Cette approche permet d'atteindre des résultats impressionnants. Plusieurs parties de la vieille ville, rues et places publiques ont déjà été restaurées avec le souci de respecter l'authenticité et la spécificité des lieux, comme c'est le cas de la Plaza Vieja. Ces secteurs offrent désormais des paysages inusités où des bâtiments refaits à neuf voisinent ceux en attente de réparation. Le Bureau accorde une attention particulière aux édifices ayant une valeur patrimoniale exceptionnelle. Il détient des copies des plans d'origine et peut opter, en cas de détérioration majeure, pour la déconstruction suivie d'une reconstruction à l'identique.

Cela dit, malgré ces pratiques exemplaires et toutes les mesures de protection dont bénéficie le secteur historique de La Havane, plusieurs bâtiments montrent des signes de dégradation importante. Le manque chronique de ressources explique en partie les retards dans l'exécution de travaux pourtant majeurs et pressants. En ce sens, la sauve-

garde et la préservation du patrimoine de La Havane présentent plusieurs défis.

Défis géographiques et démographiques

Dans les dernières années, Cuba a été soumise à de nombreux aléas météorologiques d'envergure, principalement des cyclones et des ouragans. La population de La Havane, et plus largement de l'île entière, démontre une grande résilience par rapport à ces phénomènes climatiques extrêmes. Cependant, d'un point de vue patrimonial, le passage répété de tempêtes tropicales et les inondations qui les accompagnent accélèrent la dégradation des bâtiments. La situation est d'autant plus alarmante pour les édifices patrimoniaux situés sur le front de mer, le long du Malecón. Leur exposition constante à l'air salin amplifie l'altération de leurs façades.

Aux défis rattachés à la position géographique de la vieille ville s'ajoutent ceux liés à la démographie. La densité de la population, très élevée dans le cœur historique de La Havane et les quartiers environnants, est un enjeu significatif de la préservation du patrimoine bâti.

À Cuba, même si de récentes modifications à la Constitution permettent un certain accès à la propriété privée, le gouvernement demeure responsable d'offrir un lieu d'habitation à tous et octroie par conséquent une grande majorité de logements. Or, pour des questions de restauration, il doit régulièrement re-

loger des citoyens. L'opération est complexe, surtout pour ceux qui souhaitent demeurer au centre-ville. Ils se voient proposer des options de déménagement qui impliquent souvent de vivre dans des bâtiments dégradés. Et malgré que cette solution soit temporaire, certaines personnes ne reviendront peut-être jamais dans l'édifice qu'elles habitaient au départ.

Car devant le nombre important d'édifices patrimoniaux à restaurer, la plus importante difficulté réside sans doute dans le manque de ressources, physiques et financières, qui a un effet considérable sur la durée des travaux de réfection et sur le nombre de chantiers qui demeurent ouverts.

À la recherche de solutions

Les professionnels du Bureau de l'historien élaborent différentes stratégies afin de s'adapter aux ressources disponibles, mais leur champ d'action est limité. En revanche, souligne la journaliste Yaima Puig Meneses, des donateurs internationaux soutiennent les efforts de restauration du centre historique de la Vieille Havane. Il en est de même pour l'UNESCO, qui offre, elle aussi, une expertise et parfois diverses formes d'aide.

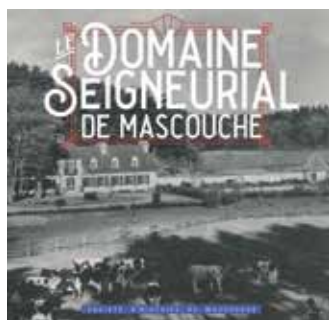
Les institutions et la population cubaines possèdent donc un ensemble d'outils et d'objectifs pour préserver leur patrimoine et faire face aux enjeux environnementaux et urbanistiques. Tout laisse croire qu'un développement économique plus soutenu permettrait aux acteurs locaux et aux autorités de La Havane d'investir des sommes supplémentaires dans des initiatives de proximité en culture, en éducation, en environnement, mais surtout dans le patrimoine bâti. Bien sûr, la Vieille Havane ne se limite pas à ses édifices : fort de son patrimoine vivant et de ses nombreux artistes, ce quartier vibre au son de la musique cubaine. Mais ses bâtiments et son architecture uniques représentent une source de fierté particulière pour les Cubains et, par le fait même, un outil de développement économique et touristique. ♦

William Samson est titulaire d'une maîtrise en administration publique et candidat à la maîtrise en aménagement du territoire et développement régional. Il a participé à un séjour d'études à La Havane et à Viñales en juin 2018.

Publications

AUTOMNE 2019

LES MYSTÈRES DU MANOIR



La Société d'histoire de Mascouche vient de lancer un ouvrage consacré à la seigneurie locale, l'une des rares au Québec qui compte encore son manoir et son moulin. *Le Domaine seigneurial de Mascouche* offre un résumé imagé de l'histoire du lieu à travers les personnages qui y ont vécu. Après avoir traversé

les époques des régimes français et anglais, la propriété connaît des années fastes au XIX^e siècle grâce à l'exploitation d'une scierie. En 1930, Hazel Beatrice Kemp Colville, dite « la millionnaire de Mascouche », achète le manoir pour lui rendre sa splendeur, le faisant restaurer de fond en comble dans l'esprit du mouvement Arts and Crafts. Abandonné durant quelques années, le bâtiment subit un incendie en 2012. L'accident engendre un mouvement de mobilisation citoyenne qui pousse la Ville, deux ans plus tard, à acquérir le domaine pour en faire un parc public. Bref, un récit captivant pour ceux qui s'intéressent au passé de Mascouche ainsi qu'aux grandes seigneuries québécoises.

→ *Société d'animation et de développement de Mascouche*, 2019, 67 pages, 20 \$

UN SIÈCLE DANS LA NATURE



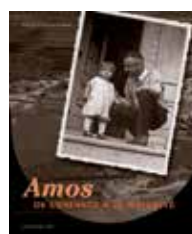
Pour souligner son 100^e anniversaire, la Société Provancher publie un album-souvenir parsemé de photos inédites et d'anecdotes. L'ouvrage présente les principales réalisations de l'organisme en soulignant la contribution de ses dirigeants, bénévoles et

partenaires à la conservation du patrimoine environnemental. La Société Provancher travaille à la protection des milieux naturels ainsi qu'à l'éducation et à la diffusion des connaissances dans le domaine. Dès la fin des années 1920, elle acquiert des îles pour les soustraire au développement. Aujourd'hui, cinq des territoires qu'elle protège sont reconnus comme réserves naturelles. Le Parc naturel et historique de l'île aux Basques et

la Réserve naturelle du Marais-Léon-Provancher sont aménagés pour recevoir le public. Les visiteurs peuvent y découvrir la beauté du monde, selon la devise de l'organisation : « aimer, protéger, agir ».

→ *Communications Science-Impact*, 2019, 42 pages, 19,95 \$

IMMORTALISÉ SUR PELLICULE



Trois nouvelles parutions ont enrichi la collection « 100 ans noir sur blanc » dernièrement. Toutes racontent un coin du Québec de 1860 à 1960. *Verdun. Dans le respect du décorum*, écrit par Daniel Rolland et Sylvain Champagne en collaboration avec la société d'histoire locale, relate le passé de cet ancien fief colonial devenu village, qui constituait dans les années 1930 la troisième ville en importance au Québec. *L'île Verte. Phare de belles traditions*, de Jocelyn Lindsay, fils d'un gardien de phare, transmet la perspective des insulaires au rythme des marées et des saisons. *Amos. De l'enfance à la maturité*, produit par la société d'histoire de la ville, dresse le portrait d'une région qu'on dit jeune, mais qui était déjà parcourue par les peuples autochtones voilà 6000 ans. Véritable voyage dans le temps, chaque volume regroupe près de 200 images d'archives témoignant de l'évolution de chaque coin de pays.

→ *Les Éditions GID*, 2019, 208 pages, 34,95 \$

QUÉBEC POUR LES CURIEUX

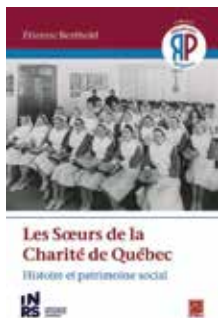


La série «Le monde en questions» explore les particularités géographiques et historiques des lieux qu'elle visite. Un troisième titre vient d'y paraître. Signé par Henri Dorion et Pierre Lahoud, *Ville de Québec* propose 365 questions sur la capitale et autant de réponses d'une centaine de mots, assez développées pour bien couvrir le

sujet abordé. Un livre aux allures de jeu-questionnaire qui permet d'apprendre en s'amusant.

→ *Les Éditions GID, 2019, 174 pages, 24,95 \$*

LE LEGS SOCIAL DES BÂTISSEUSES



Les communautés religieuses au Québec vivent une époque de profonds changements : certaines se transforment, d'autres sont vouées à disparaître. Dans *Les Sœurs de la Charité de Québec. Histoire et patrimoine social*, Étienne Berthold, professeur agrégé de géographie à l'Université Laval, rappelle l'apport essentiel de cette communauté arrivée dans la Vieille Capitale au milieu du XIX^e siècle. Ces religieuses ont contri-

bué à la construction de notre société en éducation, soins de santé et services sociaux. Elles ont fondé des organisations et participé au développement de certaines pratiques. En ce sens, leur legs est non seulement matériel, mais aussi social. C'est à ce patrimoine toujours bien vivant que l'ouvrage s'intéresse.

→ *Les Presses de l'Université Laval, 2019, 152 pages, 14,95 \$*

REDÉCOUVRIR LES CLASSIQUES



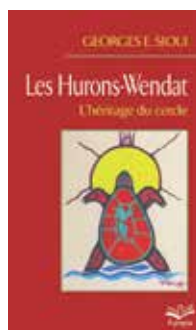
Réalisé sous la direction de Sophie Marcotte, professeure de littérature québécoise à l'Université Concordia et spécialiste de l'œuvre de Gabrielle Roy, *Regards sur les archives d'écrivains francophones au Canada* se penche sur un corpus encore peu exploré par les chercheurs. Il présente des recherches menées dans plusieurs fonds légués par des écrivains (correspondance,

journal, carnets...) ou sur des documents liés à différentes œuvres. La plupart des auteurs étudiés sont québécois, tels Roy, Guèvremont, Hébert, Ducharme ou Aquin, mais il est aussi question d'écrivains ontariens, manitobains et acadiens. L'analyse de cet héritage archivistique permet d'approfondir la compréhension des œuvres et de leur découvrir un sens jusque-là inaccessible.

→ *Les Presses de l'Université d'Ottawa, 2019, 332 pages, 39,95 \$*

LE CERCLE DE VIE DES WENDATS

Avec *Les Hurons-Wendat. L'héritage du cercle*, Georges E. Sioui, professeur à l'Université d'Ottawa, historien et philosophe autochtone, part à la découverte de l'histoire millénaire des Wendats, ancêtres de son peuple. Il s'appuie sur la mythologie, l'archéologie et l'ethnologie pour saisir cette civilisation. Le



« cercle » est un système de pensée complexe qui repose entre autres sur la notion que l'espèce humaine forme un tout. Même si les Wendats ont légué un riche héritage au Canada et au monde moderne, ils ont vu leur parole occultée dans les livres d'histoire. L'auteur leur rend ici leur dignité en retraçant l'origine de leurs idées sociales et philosophiques.

→ *Les Presses de l'Université Laval, 2019, 384 pages, 14,95 \$*

TERRITOIRE EN TRANSITION



Le Québec comporte une grande diversité d'espaces en mouvance. Qu'ils soient urbains, ruraux, régionaux, métropolitains, côtiers ou nordiques, ces lieux représentent des défis sans cesse renouvelés pour les responsables de l'aménagement du territoire. *La politique territoriale au Québec. 50 ans d'audace, d'hésitations et d'impuissance* rassemble des points de vue d'experts universitaires sur le chemin parcouru au cours des dernières dé-

cennies. Réalisé sous la direction des professeurs Marc-Urbain Proulx et Marie-Claude Prémont, l'ouvrage propose diverses analyses et idées concrètes pour améliorer les interventions publiques en la matière. Il fait aussi œuvre pédagogique en montrant les limites de projets moins réussis.

→ *Les Presses de l'Université du Québec, 2019, 424 pages, 45 \$*

LE GESTE EN HÉRITAGE



On associe souvent le patrimoine à l'histoire, rarement aux activités artistiques. Pourtant, depuis la fin des années 2000, le milieu québécois de la danse prend de plus en plus conscience de la valeur du legs qu'il laisse aux générations futures. Nombre de ses artisans ressentent l'urgence de conserver une trace de leur pratique et de leurs créations. L'ouvrage *Du patrimoine de*

la danse au Québec. État des lieux, perspectives et conseils pratiques met à profit des travaux menés pendant quatre ans par plusieurs collaborateurs du domaine. Il définit notamment ce qu'est le patrimoine de la danse et comment en prendre soin. Une boîte à outils complète le contenu, ainsi qu'un répertoire des gardiens de cet art. Le document est une porte ouverte sur un riche héritage. À télécharger gratuitement sur quebecdanse.org, onglet Ressources, section Publications.

→ *Regroupement québécois de la danse, 2019, 108 pages, gratuit*

Quel bilan pour la Loi sur le patrimoine culturel ?

La chronique Point de mire reflète la position d'Action patrimoine dans certains dossiers chauds. Cet automne, elle s'intéresse à l'application de la Loi sur le patrimoine culturel sept ans après son entrée en vigueur.

En octobre 2012, la Loi sur le patrimoine culturel (LPC) entrait officiellement en vigueur, en remplacement de la Loi sur les biens culturels de 1972. Cette loi désigne deux acteurs clés dans la préservation du patrimoine : le gouvernement provincial et les municipalités. Les rôles et les responsabilités qui incombent à ces deux niveaux de gouvernance y sont bien définis. Néanmoins, l'actualité médiatique ne cesse de porter à notre attention de nouveaux exemples d'immeubles patrimoniaux menacés de démolition. Dans les derniers mois, l'organisme Action patrimoine s'est positionné dans plusieurs dossiers de ce genre, notamment ceux du presbytère de Roxton Pond, de la maison Bissonnette à Saint-Malachie et du monastère des Moniales dominicaines de Berthierville. Au vu de ces exemples, une question persiste : pourquoi la gestion de notre patrimoine bâti se fait-elle au cas par cas ? Nous croyons qu'une partie de la réponse réside dans la difficulté à mettre en œuvre certains aspects du cadre légal instauré par la LPC.

Les mécanismes du cadre légal

Avant toute chose, il importe de spécifier certaines particularités des outils de pro-

tection créés par la LPC. D'une part, le classement reconnaît la valeur des immeubles dont l'intérêt patrimonial est public. Cette protection, qui est octroyée par le ou la ministre de la Culture et des Communications, assure que les bâtiments concernés ne pourront être modifiés ou démolis sans l'autorisation du Ministère (article 48). Du point de vue financier, un immeuble classé est admissible à une aide du Volet I — restauration de biens patrimoniaux.

D'autre part, la citation permet aux municipalités de protéger des biens qui présentent un intérêt patrimonial important à l'échelle locale. Plus méconnu, cet outil offre *grosso modo* les mêmes protections qu'aux bâtiments classés, à la différence que les autorisations pour les modifier ou les démolir doivent être accordées par le conseil municipal plutôt que par le Ministère (article 127). Il n'est pas non plus nécessaire d'établir un plan de conservation et les municipalités ne sont pas tenues d'offrir un soutien financier pour les travaux.

La LPC prévoit également un régime d'ordonnance, qui permet au ministre de la Culture et des Communications ou à une municipalité de prendre toute mesure jugée nécessaire lorsque l'intégrité du bâtiment subit une menace réelle ou appréhendée (articles 76 et 148). C'est ce pou-

voir qu'a exercé la ministre Nathalie Roy en signant une ordonnance empêchant la démolition du monastère des Moniales dominicaines de Berthierville en avril dernier. Ces pouvoirs, dans les faits, sont rarement utilisés.

A priori, ces dispositifs confèrent une protection aux bâtiments patrimoniaux. Cependant, force est de constater que certaines limites persistent dans l'application de la LPC. Tout d'abord, son efficacité dépend essentiellement de la bonne volonté et des ressources des acteurs qui en sont responsables. De plus, aucun mécanisme de suivi n'assure le bon déroulement de sa mise en œuvre.

L'enjeu du financement

La LPC délègue beaucoup de responsabilités aux municipalités, sans nécessairement les outiller adéquatement. Les incitatifs financiers, dans un premier temps, ne semblent pas être suffisants pour convaincre les municipalités de s'engager dans la préservation du patrimoine. Pour les bâtiments classés et cités, le ministère de la Culture et des Communications peut octroyer une contribution couvrant de 20 % à 50 % des travaux d'entretien, selon le cas. D'autres subventions sont également disponibles en fonction du type de bâtiment.



À Baie-Saint-Paul, les nombreuses maisons patrimoniales de la rue Saint-Jean-Baptiste contribuent à l'attractivité de cette artère qui constitue le cœur culturel et touristique de la ville.

Source : Tourisme Charlevoix, Caroline Perron

Par exemple, pour les clochers de l'église Saint-Romuald de Farnham, citée par la Municipalité, le Conseil du patrimoine religieux offrait 70 % de la valeur des travaux. Malgré tout, la Fabrique n'était pas en mesure de rassembler la somme restante, qui représentait tout de même près de 200 000 \$.

Ainsi, le principal motif invoqué par les municipalités pour justifier la démolition de bâtiments d'intérêt patrimonial demeure le manque de fonds. C'est notamment ce qu'a fait valoir la Municipalité de Roxton Pond pour expliquer le projet de remplacement de son presbytère par un pavillon extérieur à vocation communautaire. Elle percevait le bâtiment, qui était depuis plusieurs années sa propriété, comme une charge plutôt que comme un atout à valoriser. Puisque le bâtiment n'était ni classé ni cité, sa démolition a pu être autorisée dans le respect des règlements en vigueur.

Nous ne pouvons pas blâmer les municipalités de vouloir réduire leurs dépenses de cette manière. Leurs revenus dépendent presque entièrement de la taxe foncière. Pour les élus, des investissements en patrimoine peuvent s'avérer difficiles à justifier

devant des citoyens soucieux de l'utilisation de leurs taxes. Ce défi est d'autant plus grand pour les petites municipalités, qui comptent un nombre limité d'habitants. Pour ces dernières, l'acquisition et la restauration d'une maison patrimoniale en mauvais état sont tout simplement inabordables. Les municipalités ne s'approprient pas les outils à leur disposition si elles n'ont pas les moyens financiers de les appliquer.

Sensibilisation et volonté politique

Parallèlement à ces difficultés de financement, les municipalités doivent souvent faire face à un manque de ressources spécialisées en patrimoine. Sans professionnels de la culture et du patrimoine, il est ardu de sensibiliser les élus à ce sujet et de leur en démontrer l'importance. Cela fait en sorte que les municipalités, censées se positionner en tant que gardiennes du patrimoine, ne sont pas toutes outillées également par rapport à cet enjeu.

Certes, nous sommes témoins de plusieurs initiatives municipales remarquables dans ce domaine. Pensons ici à Deschambault-Grondines ou à Baie-Saint-Paul, qui attirent une foule de touristes en

saison estivale grâce à la préservation et à la mise en valeur de leur patrimoine bâti. Néanmoins, la volonté de sauvegarder les bâtiments anciens est rarement une priorité dans le milieu municipal. L'attitude des élus traduit bien souvent un manque de formation et de ressources humaines valorisant l'apport du patrimoine bâti pour une communauté et ses retombées en termes de développement local.

Le défi s'accroît particulièrement lorsqu'il est question de bâtiments appartenant à des propriétaires privés, ce qui est fréquent avec les maisons anciennes. Même lorsque l'état de ces maisons se dégrade, les conseils municipaux demeurent réticents à l'idée de recourir à la citation. Plutôt que de percevoir cet outil comme une façon d'assurer valorisation et protection, les élus y voient une contrainte imposée aux propriétaires. Cette crainte de prendre des décisions impopulaires empêche les élus de protéger adéquatement leur patrimoine bâti.

Dans ce contexte, l'application de la LPC est encore une fois compromise. Cette loi offre aux municipalités la possibilité de jouer un grand rôle dans la préservation d'une richesse à laquelle elles sont souvent



Vacant depuis plusieurs années, le moulin du Petit-Sault à L'Isle-Verte s'est fortement détérioré. En novembre 2018, une partie du bâtiment menaçant de s'effondrer a dû être démolie.

Source : Radio-Canada, François Gagnon

peu sensibilisées. Une formation obligatoire pour les élus municipaux permettrait certainement de remédier à ce problème en faisant percevoir le patrimoine bâti comme une contribution à la qualité de vie des citoyens.

Classer, citer... et puis après?

Même en présence de volonté politique et de ressources humaines et financières, le cadre légal de la LPC comporte des limites. Une fois les bâtiments classés ou cités, elle ne prévoit pas de mécanisme de suivi pour assurer que ceux-ci bénéficient d'un entretien minimal et adéquat. Les bâtiments négligés par leur propriétaire se détériorent donc dans la plus grande discrétion, jusqu'au moment où des citoyens prennent conscience des dommages et décident de sonner l'alarme. C'est pourquoi nous assistons à tant d'interventions *in extremis*, lorsque les bâtiments sont sur le point de s'effondrer. Ce mode de gestion au cas par

cas ne permet pas la prévention et la sensibilisation. Nous n'agissons pas, nous réagissons. Le cas du moulin du Petit-Sault à L'Isle-Verte, classé depuis 1962, est particulièrement révélateur. Faute d'entretien, une section du bâtiment a été démolie en vue d'assurer la préservation de l'autre partie.

Pour prévenir la négligence des propriétaires, la LPC prévoit un régime de sanctions et de contraventions (chapitre 8). Cette approche coercitive se révèle, dans les faits, peu efficace. Une fois l'amende payée, le propriétaire n'est pas nécessairement plus enclin à entretenir son bâtiment, qui continue de se dégrader. Idéalement, ces dispositifs punitifs devraient être contrebalancés par des incitatifs financiers.

C'est au palier municipal que le suivi s'avère le plus ardu. En effet, si un conseil municipal peut citer un bâtiment par résolution, il peut également lui retirer cette protection de la même manière (article 119). Par conséquent, on assiste parfois au retrait

de citations qui vont à l'encontre d'intérêts ponctuels d'une municipalité. Cela s'est vu en 2015 à Saguenay, avec l'église Notre-Dame-de-Fatima. Après le rachat de cette dernière par un promoteur qui souhaitait utiliser le terrain pour y réaliser un projet immobilier, le conseil municipal a choisi d'abroger le règlement de citation qui conférait à l'édifice une protection juridique. De ce fait, la démolition de l'église a pu être autorisée par la Municipalité. Cet exemple montre bien qu'afin d'améliorer l'efficacité de la LPC, il est indispensable que le processus de retrait d'une citation soit mieux encadré et qu'il soit conditionnel à l'approbation de professionnels externes.

Quelle vision pour l'avenir ?

Si les sept années de mise en pratique de la LPC ont confirmé sa pertinence, elles ont aussi mis en lumière certaines failles dans son fonctionnement. En offrant des ressources et un accompagnement qui conviennent plus ou moins aux besoins et à la réalité des municipalités, cette loi ne parvient pas à mobiliser efficacement les acteurs clés. De plus, en élargissant le champ de compétence des municipalités, la LPC contribue à augmenter la pression qui pèse sur ce milieu.

Surtout, la LPC ne s'insère pas dans une réflexion d'ensemble concernant le patrimoine et l'aménagement du territoire au Québec. La mise en place d'une politique nationale d'aménagement du territoire — objectif pour lequel Action patrimoine milite au sein de l'Alliance ARIANE — serait une occasion idéale de définir notre vision stratégique et nos grandes orientations en ce qui concerne le patrimoine. ♦

Frédérique Lavoie est agente Avis et prises de position et responsable de la formation à Action patrimoine.

ACTION PATRIMOINE

Action patrimoine est un OBNL qui agit à l'échelle nationale pour protéger et mettre en valeur le patrimoine québécois. Depuis 1975, l'organisme poursuit sans relâche une mission de sensibilisation, de diffusion de la connaissance et de prise de position publique pour la sauvegarde du patrimoine bâti et des paysages culturels du Québec. Le contenu de la chronique Point de mire relève du comité Avis et prises de position, composé d'au moins cinq professionnels de l'aménagement du territoire qui se réunissent chaque mois.



FÉDÉRATION
QUÉBÉCOISE DES
MUNICIPALITÉS

fqm.ca

Le patrimoine au Québec,
c'est aussi raconter l'histoire de nos régions.

LA FQM, *porte-parole* DES RÉGIONS



M&B
MÉTALLIERS

ATELIER DE MÉTALLERIE ET DE FERRONNERIE
D'ART RÉFECTION ET RESTAURATION
D'OUVRAGES MÉTALLIQUES ARTISANAUX

mbmetalliers.com | 514 939-6753

RBQ # 5736-5538-01



CONSEIL DES
MÉTIRS D'ART
DU QUÉBEC

DU 15 SEPTEMBRE 2019 AU 26 MAI 2020



50 ans de luttes pour la reconnaissance
des droits des femmes, des personnes handicapées,
des gens vivant avec un problème de santé mentale,
des immigrants et de la communauté LGBTQ+

Une exposition itinérante de l'Écomusée du fier monde

MUSÉE
DE LA MÉMOIRE
VIVANTE

POUR LA CONTINUITÉ DE LA MÉMOIRE

710, ave. De Gaspé O. Saint-Jean-Port-Joli (Québec) information@memoirevivante.org 418 358-0518 www.memoirevivante.org



75, rue Wellington Nord, suite 400, Sherbrooke
J1H 5A9 (819) 791 5143 | ateliersarchitecture.com



Restauration du Musée d'histoire de Sherbrooke

ateliers architecture

A

ACTION
PATRIMOINE

Politique du patrimoine

De la vision à l'action



Une nouvelle formation
sur les objectifs,
le contenu, l'élaboration
et la mise en œuvre d'une
politique du patrimoine

Formation offerte sur demande
dans votre région

Inscription et information
formation@actionpatrimoine.ca
418 647-4347, poste 205

actionpatrimoine.ca

FONDATION QUÉBÉCOISE
du patrimoine

Québec 

P