

Les tours de guet de Sainte-Flavie

Nadia FILLION

«Le patrimoine se reconnaît au fait que sa perte constitue un sacrifice et que sa conservation suppose des sacrifices».

Victor Hugo

Tous les jours, nous avons sous les yeux différents paysages et constructions. Certains nous éblouissent, nous amusent, nous déconcertent et d'autres nous questionnent. C'est le cas des tours de guet que nous pouvons observer le long de la route 132 à Sainte-Flavie.

Afin d'en connaître davantage, une recherche historique et architecturale a permis de rattacher les tours de guet à des événements d'importance mondiale et d'identifier d'autres constructions en liens avec ces événements. Ces bâtiments font partie d'un ensemble inusité et l'histoire qui les entoure est toute aussi remarquable.

Dans un premier temps, l'aspect historique¹ et l'importance de ces infrastructures au niveau mondial seront abordés. Par la suite, une description architecturale des bâtiments construits pour l'école militaire sera faite avec une attention particulière aux tours de guet.

Historique

Les tours de guet ont fait partie des éléments qui composaient un équipement militaire d'envergure dont l'importance dépassait les limites locales et régionales. Afin de mieux décrire le contexte inhérent à la construction de ces bâtiments militaires, un retour sur l'histoire canadienne lors de la Deuxième Guerre mondiale est nécessaire.

Le Canada et la Deuxième Guerre mondiale

Le Canada a été créé le 1^{er} juillet 1867, grâce à l'association des quatre colonies de l'Amérique du Nord britannique. Les dirigeants de ce pays neuf et fragile ont assumé toutes les décisions d'ordre national en plus d'avoir plusieurs défis à relever. En ce qui concerne la politique étrangère, le Royaume-Uni² voyait à son contrôle de manière dégressive pendant une cinquantaine d'années. Lorsque Mackenzie King devint premier ministre du Canada (1921-1945), tous les pouvoirs en matière de politique étrangère appartenaient au Canada. Sa tactique, pour maintenir l'unité nationale en cette matière, a été d'adopter une attitude conservatrice. King fut informé de l'évolution de la crise qui précéda l'entrée en guerre de la Grande-Bretagne, tout en s'abstenant de tout commentaire.

Au moment de la Déclaration de guerre britannique, le Canada pouvait décider par lui-même de son implication dans le conflit, contrairement à la Première Guerre mondiale. Stratégiquement, le gouvernement canadien afficha une *semaine de neutralité officielle*³ afin d'indiquer clairement son statut de nation indépendante. Le Parlement canadien attendit le 7 septembre 1939 pour déclarer la guerre à l'Allemagne et entrer ainsi dans le deuxième conflit mondial. Cette démarche s'est faite sous une volonté de «*responsabilité limitée*»⁴; l'effort de guerre se tra-duit par la formation de militaires ainsi que la production de matériel de guerre et de denrées alimentaires.

Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique

Pour la Grande-Bretagne, le Canada était considéré comme le pays ayant les conditions rêvées

pour développer le service de formation d'aviateurs afin d'assurer la défense de l'empire britannique:

- potentiel important de recrues dû à sa forte population;
- faible risque d'intrusions ennemies;
- présence d'industries de fabrication de cellules d'avion d'entraînement et de moteurs;
- proximité des usines d'avionnerie des États-Unis.



Nuit de Noël 1942 dans le gymnase du Drill Hall. (Ville de Mont-Joli)

Le Canada a décidé de participer à l'effort de guerre par la formation. Dès le 26 septembre 1939, le Parlement canadien prit conscience que le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB) proposé était une avenue intéressante qui correspondait à sa philosophie quant à la «responsabilité limitée»: ainsi, la participation du Canada fut significative tout en restreignant le nombre de soldats envoyés au front. Le PEACB, signé le 17 décembre 1939, impliquait une contribution financière du Canada de l'ordre de 1 589 millions de dollars canadiens, soit un peu plus du 2/3 du coût total. Le PEACB fut déterminant pour le Canada puisqu'il a fait du pays l'un des centres d'entraînement d'aviateurs les plus importants au monde et lui a assuré le titre d'*aérodrome de la démocratie*.

Au total, 159 340 élèves auront été formés dans les 57 écoles militaires découlant du PEACB: trois écoles préparatoires d'aviation; treize écoles de pilotage élémentaire; seize écoles de pilotage militaire; dix écoles d'observation aérienne; **neuf écoles de bombardiers et mitrailleurs**; deux écoles de navigation aérienne et quatre écoles de radiotélégraphie. Ces élèves provenaient des pays du Commonwealth (le Royaume-Uni, la Nouvelle-Zélande, l'Australie et le Canada) ainsi que de pays alliés tels que la Pologne, la France libre, la Belgique et les États-Unis.

Le PEACB et Mont-Joli

Le PEACB prévoyait l'implantation massive d'infrastructures. Pour déterminer l'emplacement de ces dernières, des critères de sélection furent établis tout particulièrement pour le secteur est du continent qui devait être protégé davantage. Les sites d'implantation devaient:

- permettre l'augmentation de la protection des eaux du golfe Saint-Laurent;
- être situés à proximité d'Halifax;
- être accessibles facilement par différentes voies de communication (routes, chemin de fer et voie maritime);
- être situés près d'un centre urbain afin de répondre aux besoins essentiels (aqueduc, égout, téléphone, etc.).

Le site de Mont-Joli répondait à tous ces critères et s'avérait intéressant pour des raisons climatiques et géographiques. Le terrain comportait de grandes qualités morphologiques: il était très plat, ce qui était idéal pour les exercices au sol; il surplombait le fleuve et, par temps clair, la rive nord du fleuve devenait accessible visuellement. Mont-Joli était aussi un carrefour majeur en transport.

La station aérienne militaire de Mont-Joli a été construite au coût de 200 000\$. Elle comprenait deux entités distinctes: un détachement du Commandement aérien de l'Est qui assurait la surveillance et la protection aérienne sur le fleuve par leurs escadrilles et la 9^e École de bombardement et de tir (EBT). Ces entités étaient distinctes quant à leur supervision, mais ont fait des échanges de services. En 1944, s'ajouta la formation de jeunes âgés entre

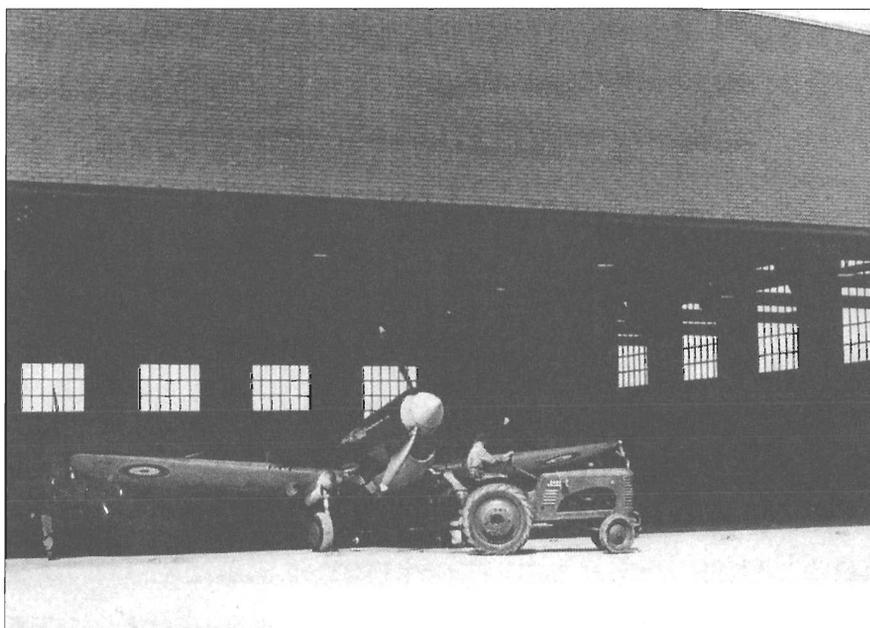
13 et 18 ans au sein des Cadets de l'aviation royale du Canada par l'entremise d'un camp d'été.

Avec sa situation et son expansion, «La 9^e École de bombardement et de tir devient alors la plus grande de toutes les écoles du programme d'entraînement des aviateurs du Commonwealth britannique du Canada. À titre d'exemple, le 30 octobre 1943, on rapporte que 2 844 militaires et 154 appareils sont affectés à l'école de Mont-Joli»⁵. De plus, elle fut la première et la seule de ce genre à s'établir au Québec⁶.

Le 30 mars 1945, ce fut la fin du conflit et des activités: le personnel a été muté ou désaffecté. Après quelques mois, soit le 1^{er} avril 1946, la gestion des lieux a été transférée du ministère de la Défense au ministère des Transports. L'endroit devint alors un aéroport civil qui, en raison de ses installations de choix, était convoité par les compagnies aériennes. En 1949, le gouvernement fédéral désirait redonner à un aéroport sa vocation militaire et décida de raviver la mission militaire de la base de Bagotville et non celle de Mont-Joli.

Entre 1954 et 1958, les activités reprirent à l'aéroport: la guerre froide amena les États-Unis et le Canada à installer des stations radars dans le Grand Nord canadien afin de signaler les intrusions soviétiques par voies aériennes. Ces installations furent nom-

mées *Distant Early Warning* (DEW) et Mont-Joli a été choisie comme point d'envol des avions qui transportaient le matériel pour la construction des infrastructures. Durant cette période, les activités ont été tellement nombreuses que l'aéroport a été ouvert 7 jours par semaine, 24 heures par jour. Cependant, la fin des travaux ralentit considérablement le trafic aérien.



Un avion *Kittyhawk* est remorqué à l'extérieur du hangar. (MDN-MR 75-629)

En 1958, le ministère des Transports transforma le site en un aéroport régional. Finalement, et selon les dispositions de la Politique nationale des aéroports, Transport Canada a cédé, le 1^{er} janvier 2005, les infrastructures à la Régie intermunicipale de l'aéroport régional de Mont-Joli.

Construction de la base militaire

La construction des bâtiments nécessaires au fonctionnement de la 9^e EBT débuta en 1940 et se termina en 1942. Malgré certaines difficultés, 74 bâtiments sont érigés: des hangars, un gymnase, des salles de cours, des dortoirs, des résidences, des cantines, une chapelle, des *mess*, un cinéma, un hôpital et des tours de guet. Bien que les premiers groupes d'aviateurs arrivèrent en septembre 1941⁷, l'inauguration⁸ se déroula le 15 août 1942.

Au départ, ce sont ^e les infrastructures en lien avec le Détachement aérien de l'Est qui ont été construites afin d'assurer la sécurité du territoire. Elles étaient situées à l'ouest de la base. Quant aux infrastructures de l'école, elles occupaient un plus grand espace situé plus au sud, de sorte que l'entrée au site se faisait par le chemin Perreault (2^e rang Est de Sainte-Flavie).

Les constructions ont été réalisées à partir des plans conçus par les architectes et les dessinateurs du PEACB selon certaines caractéristiques:

- des fondations en blocs de béton;
- solides malgré une fonction temporaire prédéterminée;
- simples et leur structure est de bois;
- dépourvues de finition esthétique étudiée;
- recouvertes de bardeaux d'asphalte qui imitent la brique: sur les murs, le papier est habituellement de couleur brune⁹ alors que sur les toits, les couleurs observées sont le noir et le vert;
- construites sur un ou plusieurs étages.

Quelques bâtiments déjà existant ou appartenant à des privés ont servi à des fins de divertissement et les autres ont été érigés dans le



La tour de guet, 108 rue Poirier. (CLD de la Mitis)

cadre de la mise en place de l'école militaire. Aujourd'hui, il reste des traces architecturales de cette vie militaire active dans les municipalités de Métis-sur-Mer, de Mont-Joli-et de Sainte-Flavie. Voici un survol des principaux bâtiments retracés¹⁰.

Métis-sur-Mer

La base militaire mettait à la disposition de certains aviateurs en congé, qui ne retournaient pas chez eux, les *Hotess Houses*. Il s'agit de deux maisons¹¹ situées à Métis-sur-Mer permettant de vivre un moment de détente et de villégiature dans un environnement anglophone. Selon nos sources et nos recherches, ces deux maisons existent toujours sur la rue Beach. L'une d'elles servait à l'usage exclusif des militaires masculins alors que la seconde, surnommée *Buttercut*, était destinée à l'usage de la gent féminine.

Mont-Joli

L'aérogare actuelle se situe dans le secteur où auraient été construites les résidences de certains militaires et employés. Le ministère des Transports du Canada, n'ayant plus besoin de ces constructions, les a offertes aux occupants. Les bâtiments qui n'ont pas trouvé preneurs ont été démolis tandis que les autres ont été déménagés à Mont-Joli.

De plus, un bâtiment, nommé *drill hall*, a été déménagé de l'aéroport sur le site du terrain du Groupe Lechasseur à Mont-Joli. L'extérieur a été complètement modifié, mais il demeure reconnaissable en raison de sa taille et quelques détails architecturaux.

L'*Almanach de Mont-Joli* fait état d'un bâtiment qui, incluant un bar, a servi de maison de chambres pour les aviateurs de cette époque. Quant au livre *Des bombardements au-dessus du fleuve*¹², il mentionne qu'une institution hors murs, de type *Hostess House*, a été accessible dans

la ville de Mont-Joli pour les effectifs de la base militaire grâce à la collaboration des Chevaliers de Colomb. Cependant, l'organisme n'existait pas encore à ce moment, ce qui rend l'information incertaine et l'identification du bâtiment difficile. Il y a lieu de se demander si les références à la maison de chambres et à la *Hostess House* correspondent à une même entité ou s'il s'agit de deux entités distinctes.

Site de l'aéroport

Sur le terrain actuel de l'aéroport, deux hangars demeuraient en place jusqu'à ce que l'un des deux ait été démoli dans les années 1990. Le hangar possédait plusieurs de ces portes originales par lesquelles circulaient les avions pour leur entretien et leur réparation. Sur le toit du bâtiment, il y avait un phare rotatif qui est toujours en fonction. Un second phare, non fonctionnel, a été entreposé à l'intérieur du hangar. Le gouvernement fédéral prévoit la démolition de ce hangar pour bientôt. Cette démolition est nécessaire, d'après le gouvernement, pour éviter la contamination du site.

En ce qui concerne l'intérieur de l'édifice, des divisions ont été ajoutées pour améliorer les aspects de fonctionnalité et d'économie d'énergie. Le mode de chauffage de cet édifice est celui utilisé à l'origine, soit un chauffage centralisé à vapeur dont la chaleur circulait sous terre par un système de tuyaux. Ce type de chauffage devait au départ desservir tous les bâtiments de la base militaire à partir des chaudières. Ce système de chauffage s'est avéré non adéquat: certaines déficiences ont privé plusieurs personnes de chaleur dans quelques édifices. Pour contrer cette problématique, des poêles à charbon ont été installés dans les édifices et les pièces concernées. Cette solution entraîna des problèmes d'intoxication dus à l'émanation de gaz nocif.

À côté de ce hangar, se trouve un garage dont une sous-division a servi de caserne d'incendie. Bien que le mur intérieur qui servait à séparer les deux parties ait été enlevé, les deux entités sont identifiables par leur revêtement des murs intérieurs. En ce qui concerne la caserne, elle se démarque par son revêtement blanc



La tour de guet, 690 route de la Mer. (CLD de la Mitis)

de placoplâtre ou d'amiante ainsi qu'à la couleur rouge mise sur les chambranles des fenêtres.

La dernière construction, un bunker, est située plus à l'est. En tout, trois bunkers ont été construits à cette époque dont deux ont été démolis. Il s'agit d'un lieu sécuritaire servant à l'entreposage des munitions. Ce genre de construction se devait d'être difficilement repérable: ils ont été recouverts de terre avec l'installation d'un couvert végétal. Un palan fixé à l'entrée du bunker facilite la manutention et le stockage d'ogives nécessaires aux activités de la 9^e École de bombardement et de tir. La structure est en béton coulé de 27' x 29' x 14', percée de deux trous d'aération. Le sol est fait d'un type spécifique de caoutchouc dans le but d'éviter, en cas de chute d'ogive, l'éclatement de la surface et de diminuer le bruit causé par la chute. Plus tard, ces bunkers auraient servi d'entrepôt pour certains fermiers qui y mettaient des légumes, tels que des

pommes de terre. La dernière utilisation du bunker remonte aux années 1980, où il aurait abrité des contenants de BPC sur une courte période.

Sainte-Flavie

Le garage de Benoît Roussel, situé au sud de Sainte-Flavie tout près de la clôture de l'aéroport actuel, fait partie des anciens équipements de la base militaire. Son revêtement de bardeaux d'asphalte et ses portes sont similaires à ceux des autres constructions militaires observées. Les portes de bois du garage, de facture intéressante, semblent toujours fonctionnelles.

Tours de guet et leurs particularités

Les entraînements de tir nécessitaient des équipements spécifiques, dont les tours de guet auxquelles nous nous attarderons tout particulièrement. Situées sur le littoral, aux extrémités est et ouest de la municipalité de Sainte-Flavie, les tours de guet ont des spécificités intéressantes.

Aspect fonctionnel

Les exercices de vol et de tir se déroulaient au-dessus du fleuve Saint-Laurent, afin de limiter les impacts. Les tours de guet ont été construites pour permettre aux officiers responsables de ces pratiques de surveiller les manœuvres des militaires formés. Nous présumons que le responsable s'installait dans l'une des tours et donnait les instructions de vol et de pratique de tir. Elles servaient également à délimiter la zone de pratique au-dessus du fleuve et le drapeau de couleur foncée facilitait le repérage géographique pour les militaires en vol. Au bas des tours, des équipes de sauvetage et leurs embarcations étaient prêtes à toute intervention d'urgence.

Aspect architectural

Ces tours ont été construites selon des plans standards¹³ utilisés par l'armée pour les aérodromes. Plusieurs caractéristiques architecturales ont été conservées, certaines sont similaires à celles utilisées dans l'architecture civile et d'autres sont spécifiques aux constructions militaires. Les fenêtres du bâtiment sont de trois types: fenêtres de bois à six carreaux; fenêtres de bois à six carreaux jumelées; fenêtres de bois à six carreaux jumelées ayant au centre une fenêtre panoramique.

Chaque mur est pourvu d'un seul type d'ouverture. Ces ouvertures sont d'autant plus grandes que leur percée sur le fleuve est importante. Quant au mur des fenêtres à six carreaux, ces dernières sont situées à l'extrême gauche du mur afin de permettre l'emplacement de l'escalier interne.

Le revêtement des murs faits de bardeaux d'asphalte, qui imitent un revêtement de brique, est un des matériaux utilisés fréquemment dans la construction de bâtiments de l'époque. Ces bardeaux utilisés dans la construction des tours ont pu être fabriqués spécialement pour les besoins du PEABC. Lors d'une observation terrain faite sur le site de la tour située à l'est, nous avons pu faire quelques constatations. Premièrement, les bardeaux d'asphalte d'origine que nous avons pu observer, et situés à l'abri des intempéries,

étaient de couleur jaune-ocre. De plus, sous le revêtement, un papier noir a été appliqué sur des planches posées obliquement. Ces planches se terminent par des poutres de métal situées aux quatre coins des tours. La structure des bâtiments correspond à une charpente à claire-voie qui ne semblait pas isolée au bran de scie.

De plus, une photographie ancienne démontre la présence d'une cheminée faite d'un tuyau métallique qui, en fonction de l'époque, n'était pas isolée. L'électricité était également disponible dans ces bâtiments éloignés de la base: un lampadaire peut être observé sur la photographie ancienne.

Finalement, les tours sont surmontées d'une terrasse faîtière possédant une trappe d'accès, un garde-corps et un mât de métal. Les annexes et les câbles métalliques n'apparaissent pas sur la photographie historique, ce qui indique qu'ils ont été ajoutés plus tard, probablement lorsque les édifices ont changé de vocation. Ces câbles ont été ajoutés pour stabiliser les tours contre les intempéries. Quant aux annexes, nous remarquons que les fenêtres sont en bois, ce qui laisse supposer qu'elles ont pu être construites avant les années 1960-1970.

État actuel des bâtiments

Tour de guet ouest située au 108, rue Poirier

Cette tour a subi peu de transformations. Le revêtement extérieur de la tour est d'origine et seulement une annexe a été ajoutée probablement après la vente par le ministère de la Défense. Il y a environ un an, le revêtement extérieur du mur ouest de l'annexe, fait de bardeaux d'asphalte, a été remplacé par du vinyle.

Tour de guet est située au 690, route de la Mer

Trois annexes ont été ajoutées à ce bâtiment. Quant à la tour elle-même, quelques fenêtres ont été changées pour un autre type de fenêtre en bois. À l'été 2006, le revêtement extérieur a été remplacé pour un revêtement similaire: une pose particulière du bardeau d'asphalte a été nécessaire afin de reproduire

l'apparence du revêtement d'origine. De plus, le revêtement de l'annexe est, adjacente à la tour, a été remplacé par des bardeaux de cèdre. Ces derniers travaux ont été autorisés par une dérogation mineure qui a sollicité un partenariat entre le propriétaire, le Comité du patrimoine et la Municipalité de Sainte-Flavie. Les propriétaires se disent sensibles à l'importance architecturale et historique de ces bâtiments et désirent garder leur caractère spécifique.

* * *

La Deuxième Guerre mondiale a permis au Canada de se positionner en tant que pays indépendant et allié essentiel. De plus, l'application du PEACB fut un investissement stratégique qui a eu des répercussions importantes, principalement dans l'est du Canada.

Le secteur de Mont-Joli a été un lieu privilégié pour l'implantation d'une base militaire aérienne qui a laissé des infrastructures aéroportuaires de grande qualité et un grand nombre de constructions dont plusieurs sont toujours existantes et identifiables. Les tours de guet sont des bâtiments ayant une architecture particulière et rarissime: il ne semble plus exister de bâtiments de ce type au Québec. Ces tours sont des symboles historiques importants pour la MRC de La Mitis, la région bas-laurentienne et pour le Canada.

Notes

- 1 Les recherches historiques effectuées sont sommaires. Certaines informations devraient être vérifiées et bonifiées par d'autres sources.
- 2 Pour la présente recherche, et afin d'être concordant avec les documents consultés, les termes Royaume-Uni et Grande-Bretagne seront utilisés pour dénommer les territoires de l'Angleterre, de l'Écosse et de l'Irlande, tels qu'utilisés à l'époque.
- 3 MAECI, www.dfait-maeci.gc.ca, page 1.
- 4 Susan Man Trofimenkoff, *Visions nationales: une histoire du Québec*, Saint-Laurent, Éditions du Trécarré, 1986, 455 p.
- 5 www.ncq-nmq.org/français/vivez/impacts/mont-joli.htm
- 6 9^e Bombardement and Gun School, *Souvenir programme, official opening*, Mont-Joli, École de bombardement et de tir n° 9, août 1942, p. 1.
- 7 *Ibid.*, p. 3.
- 8 L'ONF a tourné un court reportage lors de cet événement.
- 9 Ce revêtement observé à l'une des tours de guet s'est avéré être d'une autre couleur.
- 10 Il est à noter que d'autres bâtiments construits pour la base militaire ont pu échapper à notre étude.
- 11 Certaines sources indiquent que ces maisons ont été achetées alors qu'une autre source indique qu'elles ont été louées.
- 12 François Dornier, *Des bombardiers au-dessus du fleuve: historique de la 9^e École de bombardement et de tir de Mont-Joli* (1941-1945), Ville de Mont-Joli, 1989, p. 31.
- 13 Ces plans peuvent être trouvés aux Archives nationales du Canada.