

Quand une image vaut deux histoires

Pierre Lahoud

Numéro 165, été 2020

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/93398ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Lahoud, P. (2020). Quand une image vaut deux histoires. *Continuité*, (165), 8–9.

Quand une image vaut deux histoires

Au premier plan, cette photographie témoigne d'un épisode historique important. Mais, lorsqu'on s'y attarde, son arrière-plan s'avère aussi des plus intéressants.

PIERRE LAHOUD

En 1927, l'Américain Charles Lindbergh entre dans la légende en survolant l'Atlantique de New York à Paris, sans escale. Un an plus tard, on assiste à un autre exploit aérien. Une traversée du même océan, dans le sens est-ouest cette fois.

Avec deux Allemands et un Irlandais à bord, le *Bremen* quitte l'aéroport de Baldonel, près de Dublin, le 12 avril 1928 à destination de New York. Mais vents contraires et mauvais temps déportent l'avion vers l'île Greenly, tout près du détroit de Belle-Isle, au large de la Basse-Côte-Nord.

En atterrissant d'urgence, l'appareil subit de grands dommages. Heureusement, l'accident ne fait aucune victime. Les trois hommes sont recueillis par le gardien du phare et sa famille. «Tiens, un poisson volant!» se serait exclamé l'un des enfants en apercevant l'avion, lui qui n'en avait jamais vu.

Tout un événement pour l'aviation!

Rapidement, la nouvelle de cet exploit hors du commun fait le tour du monde. Le grand public est en liesse. Des journalistes de partout veulent voir ces nouveaux hé-

ros. Durant les jours qui suivent, dans un mouvement de solidarité, plusieurs représentants du domaine aérien prennent part à leur manière à cet événement.

Parmi eux, le pilote Roméo Vachon. À la demande du gouvernement canadien, ce pionnier québécois de l'aviation participe à l'opération de secours des rescapés.

Également, Floyd Bennett. Pilote américain réputé pour avoir accompagné son compatriote Richard Byrd dans ses explorations polaires, il est dépêché de Détroit vers Charlevoix avec un comparse. Leur mission: livrer des pièces de rechange pour réparer l'appareil échoué. Mais, peu de temps après leur arrivée, les pilotes reviennent d'urgence à Québec: Bennett souffre d'une pneumonie. Gravement malade, il est transporté à l'hôpital Jeffrey Hale.

Le lendemain, nul autre que Charles Lindbergh atterrit sur les plaines d'Abraham. En provenance de New York, il transporte un sérum qui pourrait sauver Bennett. Le légendaire pilote pose son appareil à proximité de celui de son collègue qui, malheureusement, décédera malgré tout.

Une histoire racontée en deux temps

À la fin des années 1920, la présence de tels objets volants n'est pas chose commune à Québec. Cela attire les curieux, dont Jean-Baptiste Gaudreau. Ce résident de L'Islet, né en 1895, est arpenteur-géomètre et passionné de photographie. Il vient tout juste d'acquérir une caméra n° 3A Autographic Kodak avec laquelle il produira une collection de clichés remarquables pris au cours de ses déplacements et ses expéditions au Québec.

Pour l'heure, l'homme se promène parmi la foule autour des avions placés côte à côte. Des bâches spéciales les protègent du froid et de l'humidité de la fin avril. Il en capte des images, dont celle présentée dans cet article. Elle est exceptionnelle par sa qualité et sa composition. Mais surtout parce qu'elle contient un élément-surprise!

À l'arrière-plan du sujet principal, on remarque l'ossature de ce qui est aujourd'hui le pavillon Gérard-Morisset du Musée national des beaux-arts du Québec. Il s'agit probablement de la seule photographie connue du musée en construction, selon Mario Béland, ex-conservateur de l'art ancien de l'établissement. Érigé entre 1927 et 1931, le

La photographie contient un double témoignage : celui d'un épisode de l'aviation civile au Québec et celui de la construction du Musée national des beaux-arts du Québec.



Le photographe amateur Jean-Baptiste Gaudreau a pris ce remarquable cliché sur les plaines d'Abraham, à Québec, en 1928.

Source : Jean-Marie Fecteau

bâtiment sera inauguré en 1933 sous le nom de Musée de la province. Maurice Duplessis le surnommait « le musée de travers » du fait de son implantation en oblique par rapport à l'axe de la Grande Allée.

Le style de cet édifice correspond au « système Beaux-Arts ». D'après John R. Porter, qui a dirigé le Musée de 1993 à 2008, il est le dernier grand geste témoin d'une période marquante sur le plan de l'architecture au Québec. Située entre les années 1880 et 1930, cette phase s'est caractérisée par des sculptures, de l'ornementation et des rappels historiques. Ici, la façade fait écho en quelque sorte à celle de l'hôtel du Parlement du

Québec. Cette dernière, conçue par Eugène-Étienne Taché, évoque de grands pans de l'histoire de la province avec ses nombreux panneaux en haut-relief.

Réalisé à partir des plans de la firme d'architectes Lacroix et Drouin, le Musée de la province s'inspire des grandes compositions classiques du XX^e siècle. Bien qu'il soit de facture classique, sa structure est moderne avec une ossature de béton pourvue de systèmes mécanique et électrique dernier cri.

La photographie peu banale de Jean-Baptiste Gaudreau contient donc un double témoignage. Celui d'un épisode très impor-

tant de l'aviation civile au Québec et celui, unique, de la construction du Musée national des beaux-arts du Québec.

Et le *Bremen*, dans tout ça ? Il a été reconstitué pour être présenté la même année aux visiteurs de l'exposition provinciale de Québec, devenue ensuite Expo Québec. ♦

Pierre Lahoud est photographe et historien spécialisé en patrimoine.
