

LE NAUFRAGE DE L'EMPRESS OF IRELAND

L'année 1974 marque le soixantième anniversaire du naufrage de l'EMPRESS OF IRELAND qui sombra dans le fleuve Saint-Laurent, à trois milles environ au large de Sainte-Luce-sur-Mer. La tragédie du TITANIC survenue un peu plus de deux ans auparavant, le 14 avril 1912, était encore toute présente dans les esprits lorsque, avant la pointe du jour, le 29 mai 1914, se produisit ce nouveau désastre maritime. Les personnes âgées de notre région se souviennent encore de cette catastrophe, la plus tragique dans les annales de la navigation sur le Saint-Laurent. Elle fit plus d'un millier de victimes dont la mémoire est perpétuée à Pointe-au-Père, par un monument dédié aux naufragés de l'EMPRESS OF IRELAND.

Le soixantième anniversaire de ce dramatique événement nous fournit l'occasion d'en relater le récit pour le bénéfice des amis de notre histoire régionale.

Le fait brutal, en lui-même, peut se résumer en quelques lignes; l'EMPRESS OF IRELAND, luxueux paquebot du PACIFIQUE CANADIEN, entra en collision avec le charbonnier norvégien STORSTAD et coula en moins de quinze minutes, entraînant dans l'abîme 1014 individus, passagers et membres d'équipage. Seulement 463 personnes eurent la vie sauve. En cette nuit fatidique, une épave de plus venait s'ajouter aux nombreuses autres que le fleuve Saint-Laurent, véritable cimetière marin, garde enfouies au fond de ses eaux depuis plus de trois siècles.

Description des deux navires

1- L'EMPRESS OF IRELAND

Ce paquebot anglais, construit à Glasgow en 1906 par la Fairfield Shipbuilding and Engineering Company, était la propriété du Pacifique Canadien. Portant le numéro officiel 123972, il jaugeait 14,191 tonneaux et mesurait 550 pieds de longueur par 65.5 de largeur et 40 de profondeur (1). Il comportait quatre ponts dont le plus élevé était à 21 pieds au-dessus de la ligne de flottaison. Il comptait aussi 10 cloisons transversales étanches et était pourvu des dispositifs et du matériel de sécurité requis par la loi. Selon le Rapport de la Commission royale d'enquête, il y avait à bord 40 chaloupes de sauvetage d'une capacité totale de 1,860 personnes, 24 bouées et 2,212 ceintures de sauvetage dont 150 pour enfants (2).

De plus, le superbe transatlantique était équipé d'appareils de sécurité les plus modernes: télégraphie sans fil, système de signaux sous-marin pour déceler les icebergs. Un

télégraphiste demeurait constamment en service lorsque le navire était en marche.

Parti de Liverpool pour Québec le 15 mai 1914, l'EMPRESS était sous le commandement du capitaine Henry George Kendall. Il entra au port de Québec, le 22 mai et en repartait dans l'après-midi du 28, ayant à son bord 1,477 personnes ainsi réparties:

passagers de première classe,	87
passagers de seconde classe,	253
passagers de troisième classe,	717
membres d'équipage,	420
nombre total de personnes	1,477 (3)

Fait intéressant à signaler; en juin 1912, l'EMPRESS OF IRELAND effectuait un voyage de Liverpool à Québec ayant à son bord le R.P. Joseph JEAN dont il est question dans un autre article de cette revue. En effet, dans son JOURNAL, rédigé à l'intention de son confrère, Mgr Alphonse FORTIN, il écrit: "Le 27 juin,... je pris à Liverpool "L'Empress of Ireland" en destination de Rimouski-Québec. Sur le bateau j'eus comme compagnons de voyage l'Abbé Roland, Sulpicien et M. l'Abbé Cuthbert FAFARD de Joliette" (4).

2. LE STORSTAD

Construit en 1910 par The Armstrong, Whitworth & Company, à New-Castle-on-Tyne, Angleterre, le STORSTAD se trouvait, à l'époque, au service de la Dominion Coal Company. Il mesurait 440 pieds de longueur par 58 pieds de largeur et 28 pieds, 8 pouces de profondeur, son tirant d'eau moyen étant de 25.5 pieds (5). Le capitaine Thomas Anderson en était le commandant.

Au moment de la collision avec l'EMPRESS, le STORSTAD transportait vers Montréal un chargement de 11,000 tonnes de charbon en provenance de Sydney, Nouvelle-Ecosse. Le capitaine Anderson avait donné ordre à l'officier en chef, M. Toftenes, de l'appeler en cas de brouillard. "(...) Captain Thomas Anderson... had given standing orders to the Chief Officer that he was to be called in case of fog, and that in any case he was to be called six miles before the ship reached Father Point to take the pilot" (6). Malgré ces précautions prises par le capitaine Anderson, l'effroyable tragédie devait se produire quand même dans un épais brouillard, ennemi tant redouté des navigateurs.

Récit de la tragédie

Le 28 mai 1914, vers 4h20 de l'après-midi, l'EMPRESS

1. Report and Evidence of the Commission of Inquiry into the loss of the British Steamship "EMPRESS OF IRELAND" of Liverpool through collision with the Norwegian Steamship "STORSTAD". Québec, June 1914. Ottawa. Printed by J. de L. Taché, printer to the King's most excellent Majesty. 1914. p. 587.

2. IBID., p. 13.

3. IBID., p. 7.

4. Notes manuscrites du R.P. Joseph Jean. Archives de l'Archevêché de Rimouski.

5. IBID., p. 591.

6. IBID., p. 594.

OF IRELAND levait l'ancre à Québec sous la direction du pilote Adélarde Bernier. La descente du fleuve se fit par temps calme et clair; quand arriva la nuit, les étoiles se mirent à briller au firmament. Mais, à deux reprises, une légère brume s'éleva qui obligea le capitaine à ralentir la vitesse de moitié et à faire entendre la sirène du navire, entre l'île Rouge et le Bic, puis entre Bic et Pointe-au-Père.

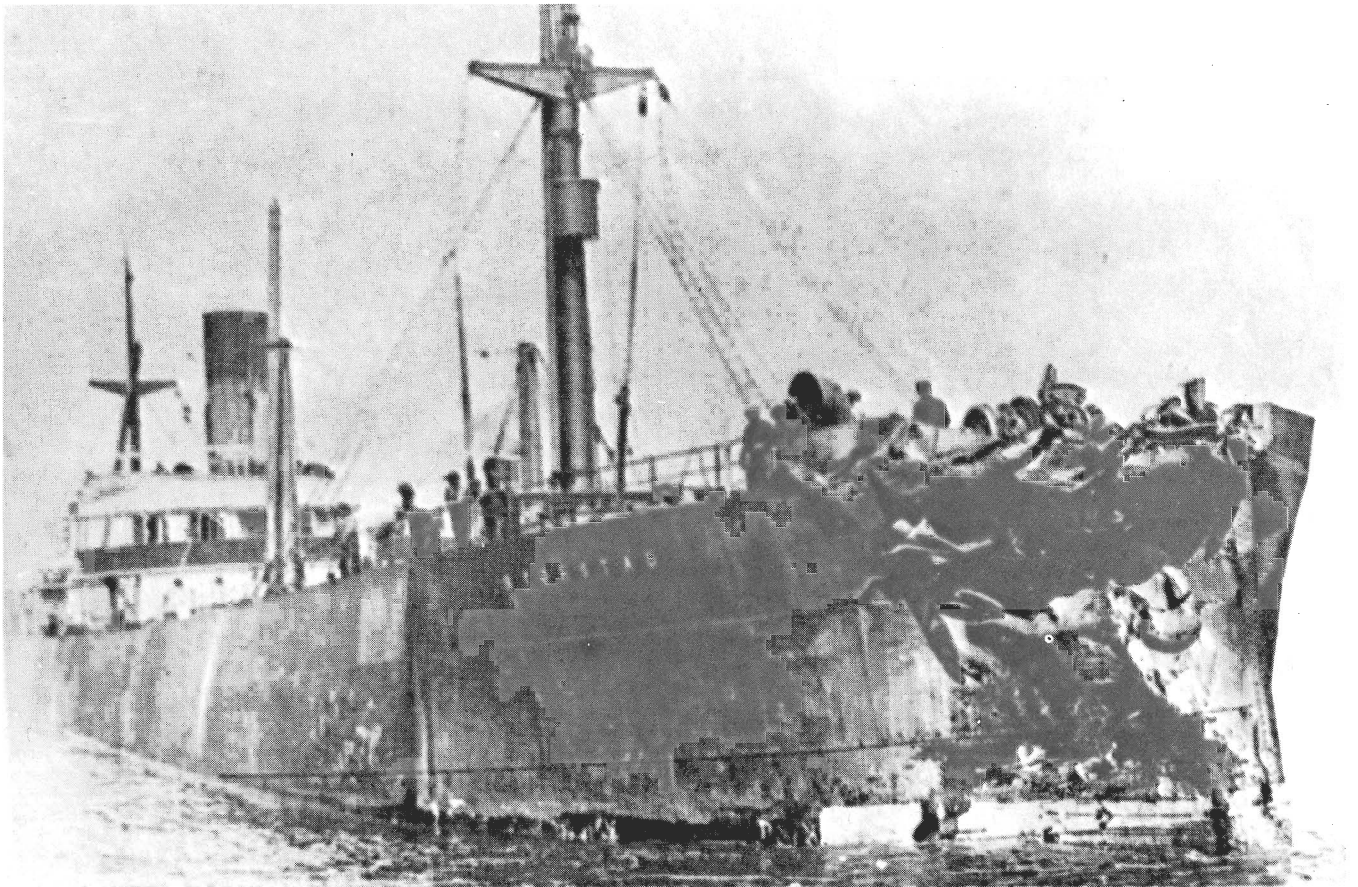
Vers 1h30 du matin, le pilote Bernier quittait l'EMPRESS pour l'EUREKA qui l'attendait à un mille environ au nord de la bouée à gaz de la Pointe-au-Père. Le temps étant redevenu clair, l'EMPRESS regagna le large à haute vitesse, à 17 ou 18 noeuds à l'heure. Le navire poursuivait sa course depuis quelques temps quand, tout à coup, apparurent les feux de tête du mât d'un steamer, qui se trouvait approximativement à six milles de distance. C'était le STORSTAD ainsi que le prouvera la suite des événements.

Le temps était toujours beau et clair. A ce moment, le capitaine Kendall se rendit sur le pont supérieur pour vérifier la direction de son navire. Il constata, d'après les lumières du STORSTAD, que la course de ce dernier permettrait aux deux navires de se rencontrer sans encombre de tribord à tribord. Quelques instants plus tard, le capitaine Kendall aperçut le feu vert du STORSTAD. Mais, au même moment un banc de brume venant de la côte diminua l'éclat des feux du STORSTAD. Aussitôt le capitaine Kendall ordonna de stopper le navire et de faire machine arrière à toute vapeur. La sirène se fit entendre par trois fois, si-

gnalant par là la manoeuvre qui venait d'être effectuée. Une minute après, tous les feux du STORSTAD disparaissaient dans le brouillard.

De part et d'autre, il y eut échange de coups de sirène en signe d'avertissement. Mais, tout à coup, le capitaine Kendall aperçut de nouveau les lumières du STORSTAD qui n'était qu'à une centaine de pieds de distance. Au moyen d'un porte-voix, il cria au commandant du STORSTAD de faire machine arrière à toute vitesse, ce qu'il fit aussitôt en lançant trois coups de sifflet. Dans l'espoir d'éviter ou au moins de diminuer les effets d'une collision, le capitaine de l'EMPRESS ordonna à ses hommes d'avancer à toute vapeur et de tourner vite à bâbord. Mais le STORSTAD continuant sa course assez rapidement, à 10 noeuds environ, vint heurter l'EMPRESS au flanc droit, entre ses deux cheminées; il enfonça ses ponts d'acier jusqu'à une profondeur de 15 à 20 pieds.

Le capitaine Kendall fit immédiatement arrêter les machines et demanda au commandant du STORSTAD de continuer sa route à toute vitesse. Mais, quelques instants après les deux navires se séparèrent. L'EMPRESS OF IRELAND penchant fortement sur sa droite, tenta alors d'avancer à toute vitesse vers la côte pour aller s'échouer. Par malheur ses machines firent défaut et, soudainement, toutes ses lumières s'éteignirent. Le navire infortuné sombra en moins de 15 minutes après la collision survenue vers 1h55 du matin, le 29 mai 1914.



Le STORSTAD après la collision avec l'EMPRESS.

Les opérations de sauvetage

A la vue du danger imminent, le capitaine Kendall donna ordre au premier officier, M. Edward Jones, d'appeler tout le monde sur le pont et de préparer les chaloupes de sauvetage. La sirène se fit entendre, signifiant à l'équipage de fermer les portes des cloisons étanches et de se disposer à abandonner le navire. L'équipage répondit rapidement à ces ordres; mais vu l'affluence des grandes masses d'eau qui l'envahissaient, le navire se mit à donner si fortement de la bande qu'il fut impossible de détacher les chaloupes fixées à bâbord.

Pendant ce temps, des matelots coururent éveiller les passagers et aidèrent plusieurs d'entre eux à mettre leur ceinture de sauvetage. On alluma les fanaux d'urgence. Malgré la confusion générale, on parvint à mettre à l'eau les chaloupes portant les numéros 1, 3, 5, 9, 13 et 15. Plusieurs furent jetés par-dessus bord à la descente de la première chaloupe, tandis que la 15^e chavira. Au moment où l'on s'appropriait à mettre à l'eau la chaloupe numéro 7, l'EMPRESS sombra entraînant avec lui un grand nombre de passagers qui, faute de temps, n'avaient pu trouver place dans les embarcations.

À l'instant où les deux cheminées du superbe paquebot vinrent frapper la surface de l'eau, le capitaine Kendall fut projeté à la mer. Il fut recueilli par la chaloupe numéro 3 dont il prit aussitôt la direction. Il donna ordre de repêcher les naufragés qui s'agrippaient aux épaves. Quand l'embarcation fut remplie à pleine capacité, soit 55 à 60 personnes, il cria à ceux qui n'avaient pu y trouver place de se tenir agrippés aux cordages. Plusieurs furent ainsi sauvés. La chaloupe se dirigea ensuite vers le STORSTAD qui recueillit les naufragés. Le capitaine Kendall, aidé de quelques membres de son équipage, s'empressa de retourner sur les lieux de l'accident, à la recherche de survivants; mais il n'y trouva que des cadavres flottant à la dérive.

Au moment où l'EMPRESS sombra, une pièce de sa superstructure se détacha et vint frapper une chaloupe. Tous ses occupants, furent tués sur le coup ou noyés.

Quelques minutes après le naufrage, l'on entendit une sourde détonation accompagnée d'une immense colonne d'eau qui s'éleva à une cinquantaine de pieds dans les airs. Apparemment, les chaudières avaient fait explosion.

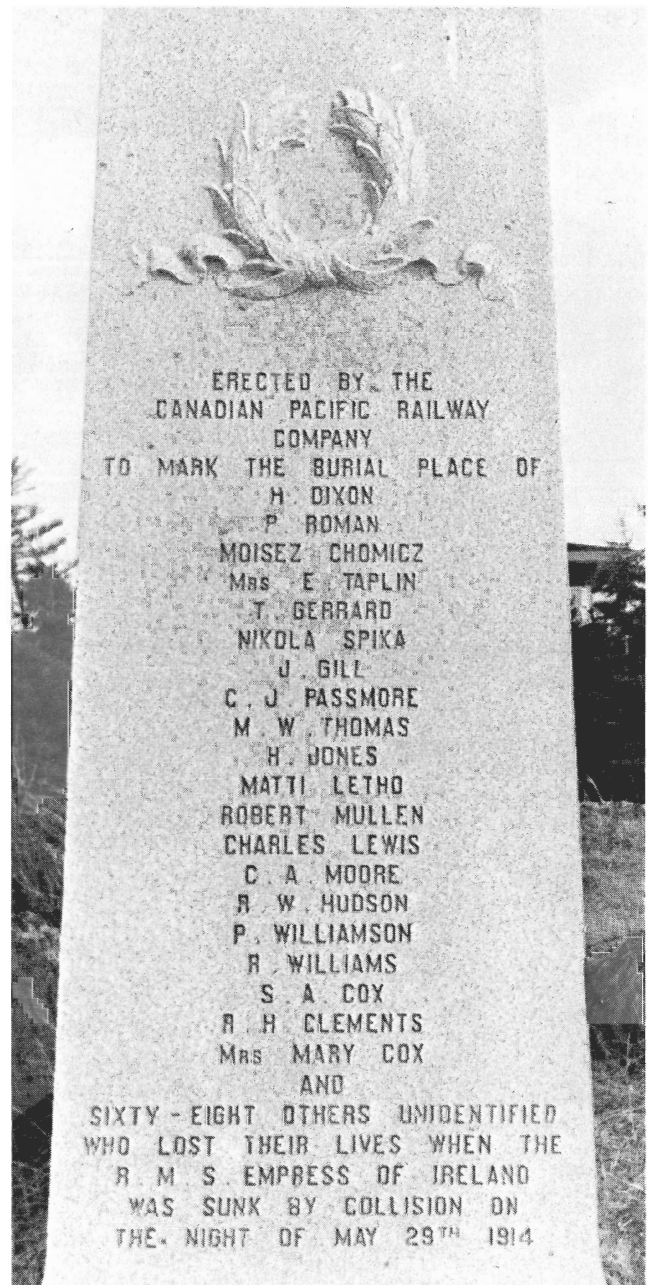
Quant au commandant du STORSTAD, aussitôt après la collision, il manda tous ses hommes sur le pont. Son navire ayant tourné à bâbord lui fit perdre de vue la position de l'EMPRESS. Mais les cris des naufragés lui permirent de repérer le lieu du sinistre. Il fit descendre à la mer quatre embarcations qui effectuèrent plusieurs voyages, ramenant chaque fois des survivants. Les opérations de sauvetage durèrent aussi longtemps qu'on pût découvrir des personnes encore agrippées à des débris.

Un quartier-maître, projeté à l'eau au moment où coula l'EMPRESS, réussit à s'accrocher à la chaloupe 15 qui était à la renverse; il parvint ensuite à monter dans le canot 13. Celui-ci, chargé de survivants, vogua vers le STORSTAD qui les prit à son bord. Le même canot retourna aussitôt recueillir une trentaine de personnes qui furent hissées sur l'EUREKA, bateau des pilotes de la Pointe-au-Père arrivé sur les lieux de l'accident. Un S.O.S. l'avait alerté quarante minutes auparavant. L'EUREKA fut suivi de près par le Lady EVELYN, navire postal de Rimouski.

Ces deux bateaux firent chacun trois voyages au quai de Rimouski transportant d'abord les rescapés réfugiés sur le STORSTAD, puis les cadavres repêchés. Parmi les survi-

vants, 350 environ furent conduits à Québec la journée même à bord d'un train spécial de l'INTERCOLONIAL. Quant aux cadavres déposés dans un hangar sur le quai de Rimouski, ils furent placés dans des cercueils de bois et transportés à Québec sur le navire LADY GREY. Le débarquement des tombes, particulièrement celles des enfants, constitua l'une des scènes les plus pathétiques de cette tragédie.

Les corps retrouvés par la suite et non identifiés furent inhumés dans un lopin de terre situé sur le littoral de la Pointe-au-Père, à proximité de Sainte-Luce-sur-Mer. C'est le cimetière des naufragés au centre duquel les autorités du PACIFIQUE CANADIEN ont fait ériger un monument commémoratif. Dans le cimetière de Rimouski, un autre monument funéraire a été élevé à la mémoire de sept autres personnes victimes du naufrage de l'EMPRESS.



Monument funéraire érigé aux 88 victimes non-réclamées ou non-identifiées, le long de la route 10, à Pointe-au-Père.

Au nombre des morts figuraient le célèbre acteur anglais, Lawrence IRVING et sa femme. Tous deux avaient échappé au naufrage du TITANIC en 1912. Dans la liste des survivants était inscrit le nom d'un avocat canadien-français de Montréal, Louis-A. GOSSELIN.

Le séminaire de Rimouski dans sa CHRONIQUE de l'année 1914 rapporte ainsi le tragique événement:

29 mai. - Une catastrophe qui égale celle du "Titanic" vient de jeter la consternation dans la population. Ce matin, à 2 heures, au large de Rimouski, l'EMPRESS OF IRELAND, le splendide paquebot du Pacifique Canadien, est venu en collision avec le charbonnier norvégien, "le STORSTAD" et a sombré immédiatement, engloutissant au fond du fleuve plus de mille passagers. La scène du désastre est couverte de cadavres que ramassent les sauveteurs. Les blessés sont également très nombreux. Le deuil est général.

Hélas! que l'humanité est fragile! (7).

Le 13 juin, les autorités du séminaire et les étudiants se rendirent sur les lieux du naufrage à bord du LADY EVELYN afin de chanter un Requiem et un Libera à l'intention des victimes. Au cours du voyage la fanfare des é-

lèves joua plusieurs morceaux funèbres. Le chanoine Ph. SYLVAIN, supérieur du séminaire, prononça à cette occasion "un éloquent discours que tous les jeunes auditeurs écoutèrent religieusement" (8). Le chant de l'"Ave Maris Stella" termina cette impressionnante manifestation de sympathie à l'endroit des disparus qui gisaient au fond des eaux.

Une bouée-souvenir indiqua longtemps l'endroit précis où reposait "le cercueil géant qui renfermait dans ses flancs des centaines de cadavres" (9).

La Direction du PACIFIQUE CANADIEN ne tarda pas à dépêcher à Rimouski une équipe de scaphandriers qui eut pour tâche de récupérer les 252 lingots d'argent que transportait le luxueux navire englouti. Ces lingots provenaient de Cobalt, en Ontario, et valaient environ \$1,500.00 chacun. La goélette MARIE-JOSEPHINE fut affectée au transport des plongeurs chargés de retirer des eaux ce trésor ainsi que le coffre-fort de l'EMPRESS.

7. Annuaire du Séminaire de Rimouski, numéro XXVIII. Imprimerie Générale S. Vachon. Rimouski. 1914. pp. 60-61.

8. Le PROGRES DU GOLFE. Imprimerie Générale de Rimouski, 17 juin 1914. p. 1.

9. Le PROGRES DU GOLFE. Imprimerie Générale de Rimouski, 17 juin 1914. p. 1.



M. le chanoine Ph. SYLVAIN, supérieur du séminaire, prononçant une allocution funèbre sur les lieux du naufrage. A sa droite, MM. les abbés F. Charron, L. Roy, ptres., J. Ross, ecl., ainsi que les représentants du Progrès du Golfe; à sa gauche, MM. les abbés E. Chénard, J.A. Fortin, C. Charette, ptres.



M. Alphonse Couillard, ancien maître de poste et major de l'armée canadienne, photographié auprès des lingots d'argent.

Dès le mois de juin 1914, une Commission royale d'enquête fut constituée sous la présidence du juge J.C. MERSEY afin de déterminer les causes de ce désastre maritime. Au terme des audiences, le juge jeta finalement le blâme sur l'officier Toftenes qui était en charge du STORSTAD au moment de la collision. "M. Toftenes, déclara-t-il, s'est montré négligent en modifiant sa course dans le brouillard, en gardant la direction du navire et en n'appelant pas le capitaine Anderson dès qu'il eût aperçu la brume" (10).

Cet événement tragique produisit, semble-t-il, un choc profond au sein de la population locale. "C'était si triste! on

ne l'oublie pas", nous a confié une personne âgée de notre région.

A son tour, la voix populaire ne tarda pas à s'exprimer à travers celle d'un "poète" inconnu qui composa une complainte inspirée de ce drame. On en trouvera en page couverture 4, les paroles qui nous ont été gracieusement communiquées, par Monsieur Adrien QUIMPER de Rimouski et auquel nous offrons nos sincères remerciements.

**Lionel Pineau, professeur
Collège de Rimouski**

10. Report and Evidence of the Commission of Inquiry... p. 599.



Complainte de l'Empress

Air: Minuit Chrétien

Le Saint-Laurent à l'onde enchanteresse
Suivait son cours lent et majestueux
L'Empress filait diminuant sa vitesse
Car le brouillard enveloppait les cieux
Sur ce vaisseau qui portait tout un monde
Chacun dormait ignorant le danger,
Un cri soudain vint de la nuit profonde
Debout, debout car l'Empress va couler (bis)

Un charbonnier a frappé le navire
Semant la mort par un grand trou béant,
Les passagers pleurant dans leur délire
Cherchaient partout leurs amis, leurs parents
Ils s'élançaient dans les vagues perfides
Tout affolés, le corps à moitié nu,
En un instant, dans l'élément liquide
Horreur, horreur l'Empress est disparu (bis)

Il entraînait dans les eaux du grand fleuve
Ses occupants hier contents, joyeux,
Mais aujourd'hui les orphelins, les veuves
Sentent couler les larmes de leurs yeux
L'Empress brisa par la mort les familles
Ce souvenir doit rester dans leurs coeurs
Peuple habitant les campagnes ou les villes
Prions, prions pour eux le Rédempteur (bis)

Le fond du fleuve est aujourd'hui leur tombe
Dernier sommeil précédant le Grand Jour,
Mais aujourd'hui un devoir nous incombe
Aux affligés il faut porter secours
Pour adoucir leur peine et leur misère
A pleine main, donnons, donnons pour eux
La charité suivra notre prière
Donnons, donnons pour tous ces malheureux (bis).