

Le naufrage de l'Empress of Ireland

Lionel Pineau

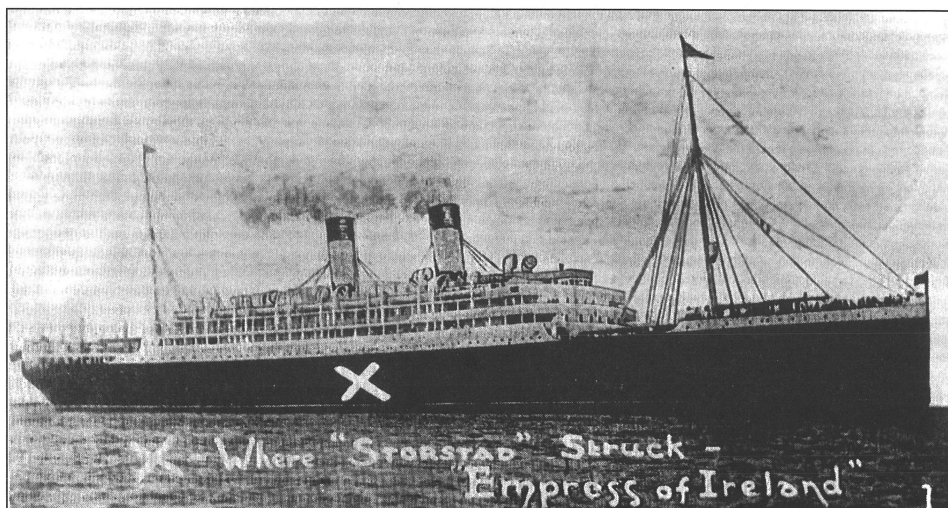
Le naufrage de l'Empress of Ireland qui eut lieu au printemps de 1914 en face de Sainte-Luce-sur-Mer est la plus grande tragédie maritime de l'histoire du Canada. Le drame du Titanic survenu deux ans auparavant au large de Terre-Neuve était encore bien présent dans tous les esprits lorsque, avant la pointe du jour, le 29 mai 1914, se produisit une autre catastrophe, la plus tragique dans les annales de la navigation sur le Saint-Laurent. Elle fit plus d'un millier de victimes. Sur l'ancienne route de Pointe-au-Père, un monument a été érigé à la mémoire de 88 de ces victimes dont le corps n'a pas été identifié ou réclamé.

En lui-même, le fait brutal 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 1 012 personnes. Seulement 465 furent rescapées. 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 navires

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 123 972, il jaugeait 14 191 tonneaux et mesurait 550 pieds de longueur par 65,5 de largeur et 40 de profondeur¹. 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 1 660 personnes, 24 bouées et 2 212 ceintures de sauvetage dont 150 pour enfants².



L'Empress of Ireland (Centre de documentation et d'archives du diocèse de Rimouski, CEDAD, collection capitaine Mario Lavoie C55 B5).

De plus, le superbe transatlantique était équipé d'appareils de sécurité les plus modernes: télégraphie sans fil, systèmes 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	1477 ³

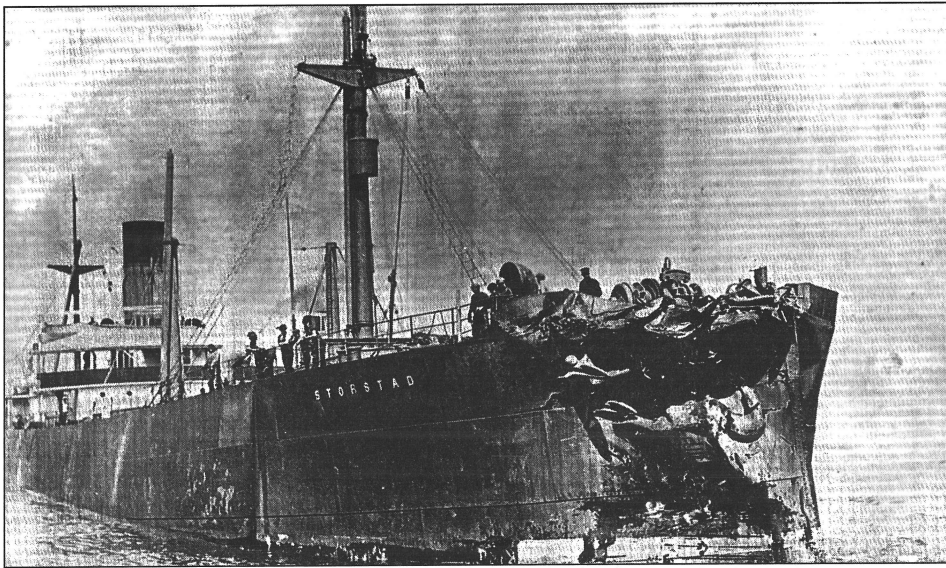
Notons que parmi les passagers de seconde classe se trouvaient 170 membres de l'Armée du Salut venant de Toronto et qui se rendaient à Londres participer à un important congrès. Fait intéressant à signaler pour notre région: en juin 1912, l'Empress of Ireland effectuait un voyage de Liverpool à Québec ayant à son bord le R. P. Joseph Jean, un fils de Saint-Fabien qui participa, au lendemain de la Première

Guerre mondiale, aux délibérations de la Société des nations, à titre de délégué de l'Ukraine⁴. 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 à 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»⁵.

Le Storstad

Construit en 1910 par The Armstrong, Whitworth And 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 28,8 pieds de profondeur, son tirant d'eau moyen étant de 25,5 pieds. Le capitaine Thomas Andersen en était le commandant⁶.

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-Écosse. Le capitaine Andersen avait donné ordre à l'officier en chef, M. Toftenes, de l'appeler en cas de brouillard. «(...) Captain Thomas Andersen... had



Le Storstad (Centre de documentation et d'archives du diocèse de Rimouski, CEDAD, collection capitaine Mario Lavoie C55 B5).

*given standing orders to the Chief Officer that he was to be called in case of fog, and that in any case he was called six miles before the ship reached Father Point to take the pilot*⁷. Malgré ces précautions prises par le capitaine Andersen, 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 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 la vitesse de 18 noeuds. Le navire poursuivait sa course depuis quelque 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 prouva la suite des événements.

Le temps était toujours beau et clair

À 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, signalant 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 vitesse 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

enfonce ses ponts d'acier jusqu'à une profondeur de 15 à 20 pieds, faisant du même coup une immense brèche de 14 pieds par 45 pieds au-dessous de sa ligne de flottaison. Aussitôt l'eau s'engouffra en trombes dans ce trou béant, à raison de 60 000 gallons à la seconde.

Le capitaine Kendall fit immédiatement arrêter les machines et demanda au commandant du Storstad de continuer sa route. 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.

Les opérations de sauvetage

À la vue du danger imminent, le capitaine Kendall donna ordre au premier officier, 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 fût 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'appretait à mettre 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. 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.

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, aidés 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.

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

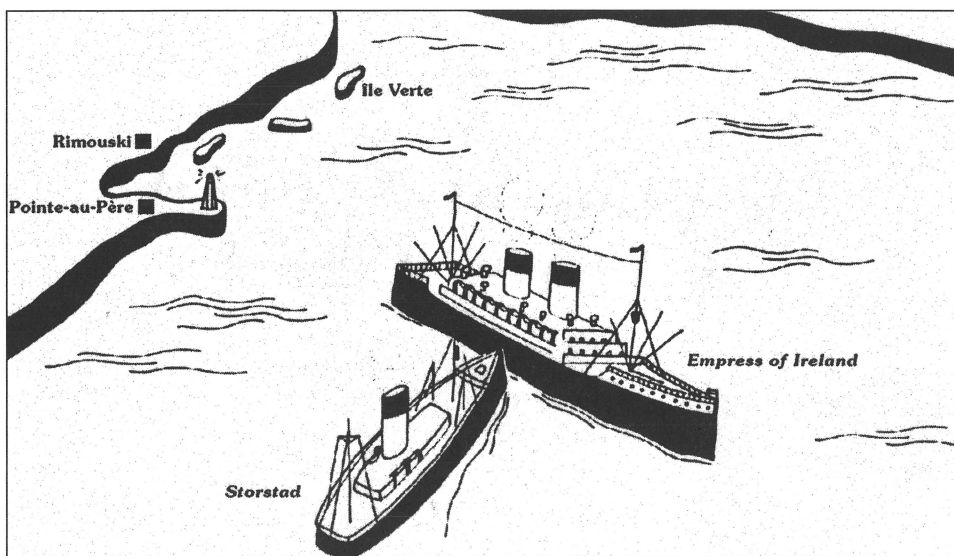
ont fait ériger un monument commémoratif. Dans le cimetière de Rimouski, un autre monument funéraire a été élevé à la mémoire de sept autres personnes victimes du naufrage de l'Empress.

Au nombre des disparus figuraient le célèbre acteur anglais Lawrence Irving et sa femme qui revenaient tous deux d'une tournée triomphale à travers le Canada. Parmi les rescapés, il y eut un seul canadien-français, l'avocat montréalais, Louis-A. Gosselin parti en voyage d'affaires pour Londres et Paris, et qui fit le récit du drame dans le journal **Le Progrès du Golfe**, de Rimouski, 29 mai 1914.

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!

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 élèves joua plusieurs morceaux funèbres. Le chanoine PH. Sylvain, supérieur du séminaire, prononça à cette occasion «un éloquent discours que tous



La collision entre l'Empress of Ireland et le Storstad (Musée de la mer de Pointe-au-Père, **La tragédie oubliée... le naufrage de l'Empress of Ireland**, 1995, p. 20).

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.

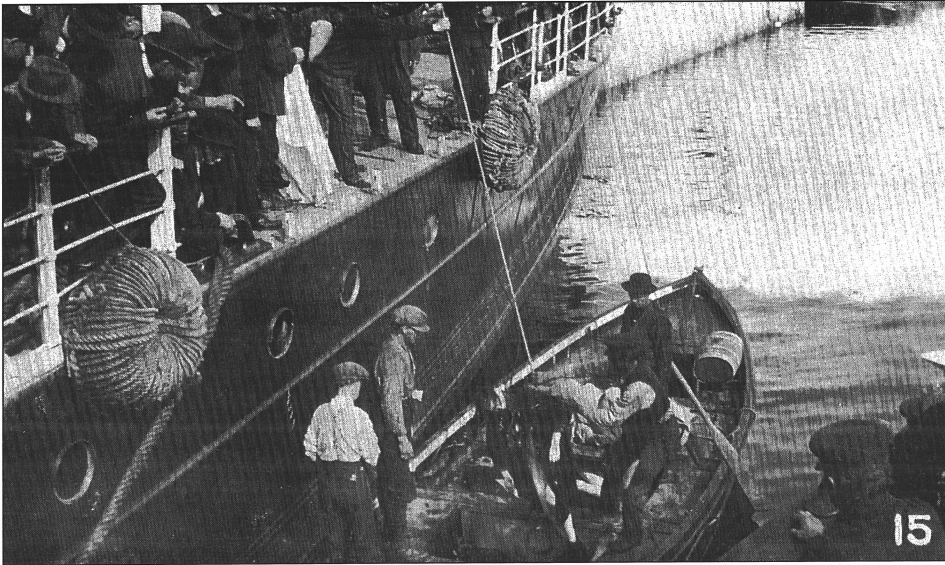
Quant au commandant du Storstad, aussitôt après la collision, il manda tous ses hommes sur le pont. Son navire ayant tourné à bâbord lui fit perdre de vue la position de l'Empress. Mais les cris des naufragés lui permirent de repérer le lieu du sinistre. Il fit descendre à la mer quatre embarcations 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

d'abord les rescapés réfugiés sur le Storstad, puis les cadavres repêchés. Parmi les survivants, 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 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



Des étudiants du Séminaire de Rimouski se recueillent sur les lieux du naufrage (Centre de documentation et d'archives du diocèse de Rimouski, CEDAD, collection capitaine Mario Lavoie C55 B5).



L'arrivée des blessés et des noyés (Centre de documentation et d'archives du diocèse de Rimouski, CEDAD, collection capitaine Mario Lavoie C55 B5).

les jeunes auditeurs écoutèrent religieusement»⁹. 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»¹⁰.

La direction du Pacifique Canadien ne tarda pas à dépêcher à Rimouski une équipe de scaphandriers qui eut pour tâche de récupérer les 250 lingots d'argent que transportait le luxueux navire englouti. Ces lingots provenaient de Cobalt en Ontario et valaient environ 1 500 \$ chacun. La goélette Marie-Joséphine fut affectée au transport des plongeurs chargés de retirer des eaux ce trésor ainsi que le coffre-fort de l'Empress.

Afin de déterminer les causes de ce désastre maritime, une Commission royale d'enquête fut constituée, dès juin 1914, sous la présidence du juge J. C. Mercy, le même qui fut chargé de mener les investigations après le naufrage du Titanic. 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 Andersen dès qu'il eût aperçu la brume»¹¹.

nombre de personnes est une bonne chose. Les pièces qui ont été récupérées par les plongeurs et qui font partie de l'exposition du Musée de la mer sont des témoins extraordinaires de cette tragédie¹².

Mais, déjà, au lendemain de cet événement dramatique, la voix populaire s'était fait entendre à travers celle d'un poète anonyme qui composa la complainte de l'Empress dont les paroles nous furent gracieusement communiquées par Adrien Quimper de Rimouski.

Le 29 mai 1980, lors de l'inauguration du Musée de la mer de Pointe-au-Père, une survivante, Grace Hannagan Martyn, âgée de sept ans au moment du naufrage, livra le message suivant:

Pour moi, le naufrage de l'Empress of Ireland c'est avant tout un souvenir douloureux, mais c'est aussi une part importante de notre histoire. Trop peu de gens connaissent cette tragédie et, à mon avis, le fait qu'il existe un musée dont le but est de la faire connaître au plus grand



Transport des noyés à la bâtisse du gouvernement où ils étaient placés dans des tombes (Centre de documentation et d'archives du diocèse de Rimouski, CEDAD, collection capitaine Mario Lavoie C55 B5).



Les lingots d'argent récupérés par les plongeurs (Centre de documentation et d'archives du diocèse de Rimouski, CEDAD, collection capitaine Mario Lavoie C55 B5).

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 en 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 les coeurs
 Peuple habitant la campagne 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
 À pleine main, donnons, donnons pour eux
 La charité suivra notre prière
 Donnons, donnons pour tous ces mal-
 heureux (bis).

Notes

- 1 Report and Evidence of the Commission of Inquiry into the loss of the British Steamship «Empress of Ireland» of Liverpool through collision with Norwegian Steamship «Storstad», Quebec June 1914, Ottawa, p. 587.
- 2 Ibid., p. 13.
- 3 Ibid., p. 7.
- 4 Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent, vol. 1, no 3 (1974): 9-11.
- 5 Notes manuscrites du R. P. Joseph Jean, Archives de l'Archevêché de Rimouski.
- 6 Report and..., op. cit., p. 591.
- 7 Ibid., p. 594.
- 8 Annuaire du Séminaire de Rimouski, no XXVIII, Rimouski, Imprimerie générale S. Vachon, 1914, p. 60-61.
- 9 Le Progrès du Golfe, (17 juin 1914): 1.
- 10 Ibid., p. 1.
- 11 Report and..., op. cit., p. 599.
- 12 La tragédie oubliée, Le naufrage de l'Empress of Ireland, Musée de la mer de Pointe-au-Père, 1995, p. 50.