

Prélude à une terrible tragédie

Samuel CÔTÉ

Principale porte d'entrée maritime du continent nord-américain, le fleuve Saint-Laurent est reconnu pour ses dangers à la navigation. La force des courants, les glaces et le brouillard ne sont que quelques-unes des causes des naufrages survenus sur notre fleuve au fil des ans.

Le brouillard est à l'origine de la plus grande tragédie maritime du Saint-Laurent: le 29 mai 1914, l'*Empress of Ireland* disparaît avec 1 012 de ses 1 477 passagers. Le charbonnier norvégien *Storstad* frappa le transatlantique, ne lui laissant aucune chance; 14 minutes suffirent pour que le navire de la Canadian Pacific coule. Saviez-vous qu'un drame du genre impliquant l'*Empress of Britain*, un paquebot identique à l'*Empress of Ireland*, a été évité deux ans auparavant, soit le 27 juillet 1912? Dans ce cas, ce fut le navire anglais *Helvetia* qui sombra dans les eaux... Grâce à l'habileté du capitaine Murray de l'*Empress of Britain*, tout l'équipage sera sauvé.

Construit à l'hiver 1911 pour le compte de la Dominion Coal Co., l'*Helvetia*, qui était parti du port de Sydney en Nouvelle-Écosse, transportait une cargaison de 8 000 tonnes de charbon en direction de Québec et Montréal. Sous le commandement du capitaine Connell, la trentaine d'hommes, des Chinois à l'exception des officiers, se dirigeaient vers l'inévitable. Parti de Québec le vendredi à 19h15 en direction de l'Angleterre, l'*Empress of Britain* avec ses 720 passagers était en retard sur son trajet habituel. Il devait quitter à 15h30, mais une vingtaine de passagers avaient raté le train de communication avec le vaisseau, ce qui occasionna le délai. Si l'heure de départ avait été respectée, cette tragédie aurait-elle pu être évitée?

La collision

Depuis son passage devant Cap-Chat, un brouillard intermittent obligea l'*Empress of Britain* à ralentir. Les marins de l'*Helvetia* ne se doutaient pas du destin tragique qui



Saut à la corde à bord de l'*Empress of Britain*, 1910
(Bibliothèque et Archives du Canada, C-009660).

les attendait. Une collision entre l'*Empress of Britain* et l'*Helvetia* était imminente. Le samedi, peu après 16h45, entre la Pointe-à-la-Renommée et Cap-Madeleine en Gaspésie, le géant des mers frappa l'*Helvetia*. Le capitaine de l'*Empress* aperçut le navire anglais à une distance trop courte pour permettre d'éviter l'accident. À cause du brouillard très dense, la vitesse avait été réduite à six noeuds. La vigie signala l'*Helvetia*: aussitôt le gouvernail a été mis à tribord et l'équi-

page du charbonnier en fut averti par deux coups de sifflet, suivis de trois autres pour annoncer que l'*Empress* faisait marche arrière. Le capitaine de l'*Helvetia* mit la barre à bâbord, car il n'avait pas d'autres choix. Il savait très bien qu'en positionnant la roue à tribord, il frapperait le milieu du paquebot. Le charbonnier *Helvetia* fut coupé presque entièrement en deux. La proue de l'*Empress* fracassa le flanc de l'*Helvetia* et arracha une partie du pont.

Le sauvetage

Voici un témoignage du juge Robidoux de Montréal qui permet de mieux saisir l'étendue de la scène: «Le choc nous fit redouter quelque chose d'assez grave: nous montâmes sur le pont afin de connaître les causes de ce choc et c'est là que nous constatâmes que notre navire venait de frapper un autre vaisseau, le coupant en deux. Nous apprenions presque aussitôt que ce bateau était un charbonnier, l'*Helvetia*»¹. Immédiatement, les chaloupes de sauvetage sont envoyées à la mer. Une panique s'empara alors des passagers de l'*Empress of Britain*, mais l'attitude rassurante et énergique des officiers calma les vacanciers. Le capitaine Murray prit les choses en main. Son navire était enfoncé dans le flanc de l'*Helvetia* et il décida de le maintenir à flot pendant qu'on sauvait les membres de l'équipage au moyen de câble. «Je n'ai que des louanges à faire au capitaine Murray, à ses officiers et à l'équipage, dit le juge Robidoux. Au moment même où la collision se produisait et que nous réalisions l'étendue de l'accident, deux chaloupes furent mises à l'eau, sans aucune excitation, par précaution, au cas où des membres de l'équipage du *Helvetia* auraient sauté à l'eau»². Aussitôt le sauvetage accompli, l'*Empress* fit marche arrière pour se débarrasser de l'épave qui commençait à s'enfoncer par l'arrière. Le brouillard se dissipa et la poupe plongeante était visible au milieu du bruit assourdissant que faisaient les machines en se disloquant. *Helvetia* prit une position perpendiculaire et disparut lentement sans presque faire de remous. Un désastre comme le *Titanic* a été évité, les passagers n'avaient que des louanges pour les officiers et le capitaine Murray qui avait six ans d'expérience sur ce navire. C'était une manoeuvre dangereuse à exécuter, car en se détachant de l'*Helvetia*, il pouvait emporter une partie de la proue et inonder les deux premiers compartiments étanches. Pendant le sauvetage, un homme l'a échappé belle. Le mécanicien de l'*Helvetia* était dans la chambre des machines, lorsque l'*Empress of Britain* frappa le charbonnier. À la suite du choc, les portes de la chambre se refermèrent sur le mécanicien qui fut



Extrait du journal *Le Soleil*, deux jours après la collision, le lundi 29 juillet 1912 (Archives de l'Université du Québec à Rimouski).

emprisonné. Fort heureusement, une ouverture dans le plancher lui permit de sortir de sa prison et il fut sauvé juste au moment où l'*Empress* se retirait de l'épave³.

De retour à Québec

Le capitaine Murray décida de rebrousser chemin vers Québec à cause des dommages subis lors de la collision; la proue était lourdement endommagée. La Canadian Pacific demanda alors l'assistance de navires pour l'escorter jusqu'à destination. Le *Lord Strathcona* partit aussitôt le samedi soir et le *Cruiser* un peu plus tard, le dimanche. Arrivés en face de Pointe-au-Père, le lendemain de l'accident, une partie des passagers, la plupart de deuxième et de troisième classe, est transférée sur le *Pretorian* pour retourner immédiatement vers l'Angleterre, tandis que les autres restent à bord pour revenir à Québec. Le *Lady Evelyn* et l'*Eureka*, deux navires du gouvernement, effectuaient le transbordement, sur le *Pretorian*, des 200 passagers et des malles à destination de l'Europe. Le lundi 29 juillet à 10h30, l'*Empress of Britain* accoste enfin au port de Québec en compagnie des deux

navires qui l'escortaient. Une large entaille au-dessus de sa ligne de flottaison était visible. Il avait arraché une partie du pont supérieur de l'*Helvetia*, qu'il garda dans sa proue jusqu'à son arrivée à Québec. On essaya de l'enlever à plusieurs reprises lors du voyage de retour afin d'augmenter la vitesse, mais en vain. Une foule attendait le paquebot avec impatience. Des scaphandriers firent l'examen du navire sur-le-champ et le majestueux navire ne put reprendre du service cette année-là. Ironie du sort, deux ans après, un bateau similaire, l'*Empress of Ireland*, disparut avec plusieurs passagers au fond du Saint-Laurent. Le destin, la malchance ou encore une malédiction se sont acharnés sur l'*Empress of Ireland*.

Notes

- 1 Extrait du journal *Le Soleil*, mardi le 30 juillet 1912.
- 2 *Ibid.*
- 3 *Ibid.*