

Passagers vers l'éternité¹

*John Willis*²

Le 28 mai 1914 en fin d'après-midi, l'*Empress of Ireland* quitte le port de Québec à destination de Liverpool. C'est le premier voyage de l'année en direction est, à partir de Québec. Le vaisseau va connaître une fin tragique, puisqu'il va couler au large de Sainte-Luce-sur-Mer, à 6 kilomètres à peine de la rive sud du Saint-Laurent. À 2 h, par une nuit noire et brumeuse, il entre en collision avec un charbonnier norvégien, le *Storstad*, en route

pour Montréal. Il s'agit de la plus grande catastrophe maritime de l'histoire du Canada. Auteurs et historiens ont abordé le sujet à leur manière, mettant l'accent tantôt sur le récit du naufrage (Zeni) tantôt sur le paquebot comme témoin de son époque (Grout)³.

Pour notre part, nous souhaitons nous arrêter aux passagers qui étaient à bord. Qui

étaient-ils? En quoi nous renseignent-ils sur la situation socio-économique canadienne de l'avant-guerre? Dans le cadre de cette analyse, nous examinerons un phénomène capital à cette époque de notre histoire : le mouvement migratoire. Il s'agit d'un phénomène structurant, dans un pays en pleine construction. Les gens se déplaçaient beaucoup à cette époque. Les axes de déplacements se déployaient à



Figure 1 : Émigrants à destination du Canada, vers 1910. Les personnes sur cette photo voyageaient à bord de l'*Empress of Ireland*. Glenbow Museum, NA-1960-1.

l'échelle du continent, comme nous le rappelle l'étude de Mario Mimeault en rapport avec les Canadiens français. Chez les Canadiens anglais, les déplacements à l'intérieur du pays se font par milliers. Une armée de 57 000 travailleurs saisonniers déferle en 1912 sur les trois provinces des prairies, voulant ainsi trouver de l'emploi dans le secteur des récoltes de blé⁴. On se déplace un peu partout en Amérique du Nord. On pourrait en dire autant pour l'ensemble de la planète.

Le fait de se déplacer de part et d'autre de l'Atlantique, et non seulement à l'échelle du continent, est à la fois symptomatique et constitutif de cette société moderne. Bruno Ramirez nous l'a démontré dans son *On the Move*⁵. Au début du XX^e siècle, le Québec est le carrefour d'au moins deux mouvements migratoires. D'une part, les Canadiens français continuent de quitter massivement la vallée du Saint-Laurent pour certaines régions des États-Unis, notamment la Nouvelle-Angleterre et le Mid-Ouest. D'autre part, des immigrants de pays étrangers, entre autres de l'Italie, débarquent à Montréal. Il y a des départs massifs et il y a des arrivées massives. (figure 1) Il n'y a pas contradiction : nous avons affaire à des volontés spécifiques, voire même distinctes. Dans un plus récent ouvrage, Ramirez souligne en quoi les sociétés américaine et canadienne se prolongent l'une dans l'autre, tellement la migration transfrontalière est importante. Bon nombre d'immigrants venus coloniser le Canada vont, après quelques années, prendre le chemin des États-Unis. Ces « réémigrants » suivent un itinéraire sem-

blable à celui des Canadiens « de souche » qui, depuis le XIX^e siècle, partent régulièrement pour les États-Unis, de manière saisonnière ou permanente. Le Canada qui s'urbanise et s'industrialise dans la période 1890-1914 est un pays qui partage un marché migratoire commun avec son puissant voisin américain. Nous avons affaire à un phénomène important, mais, hélas, peu étudié de notre histoire⁶.

Les passagers qui se trouvent à bord de l'*Empress* s'inscrivent dans la dimension internationale du mouvement migratoire, fort bien desservie par les grands paquebots qui font la navette entre les principaux ports européens (Liverpool, Le Havre, Hambourg) et nord-américains (New York, Québec et Montréal). Nous verrons en même temps que le caractère complémentaire des échanges migratoires canado-américains oriente le mouvement de nos passagers. Le vagabondage, dit le poète, est la danse du paysage, surtout à cette époque. Dans le cas présent, nous avons affaire à une danse plutôt macabre, qui a marqué tant les esprits que le littoral du Bas-Saint-Laurent.

Dans un premier temps, notre texte s'attardera sur le Saint-Laurent, voie obligée par où passent les sortants et les arrivants transatlantiques. Après avoir rejoint nos passagers de l'*Empress of Ireland* lors de leur embarquement, nous donnerons quelques précisions sur leur destination et leur destin à partir des journaux d'époque et diverses sources biographiques. Nous le ferons classe par classe, les paquebots étant dans une certaine mesure



Figure 2 : Brochure-horaire, *Around the World: Canadian Pacific Route* (Autour du monde. Itinéraires du CP), avril 1909. Archives MCH, 2012-H0018.4-4.

des pyramides flottantes qui reproduisaient l'organisation de la société tout entière.

Le fleuve en 1914

Autrefois, l'hiver faisait de Québec un port ouvert sept mois dans l'année. En 1914, il fallait attendre le printemps pour l'ouverture de la navigation. Jean Provencher relate comment, en mars 1909, l'espace extérieur du bassin Louise reprend vie : les coups de

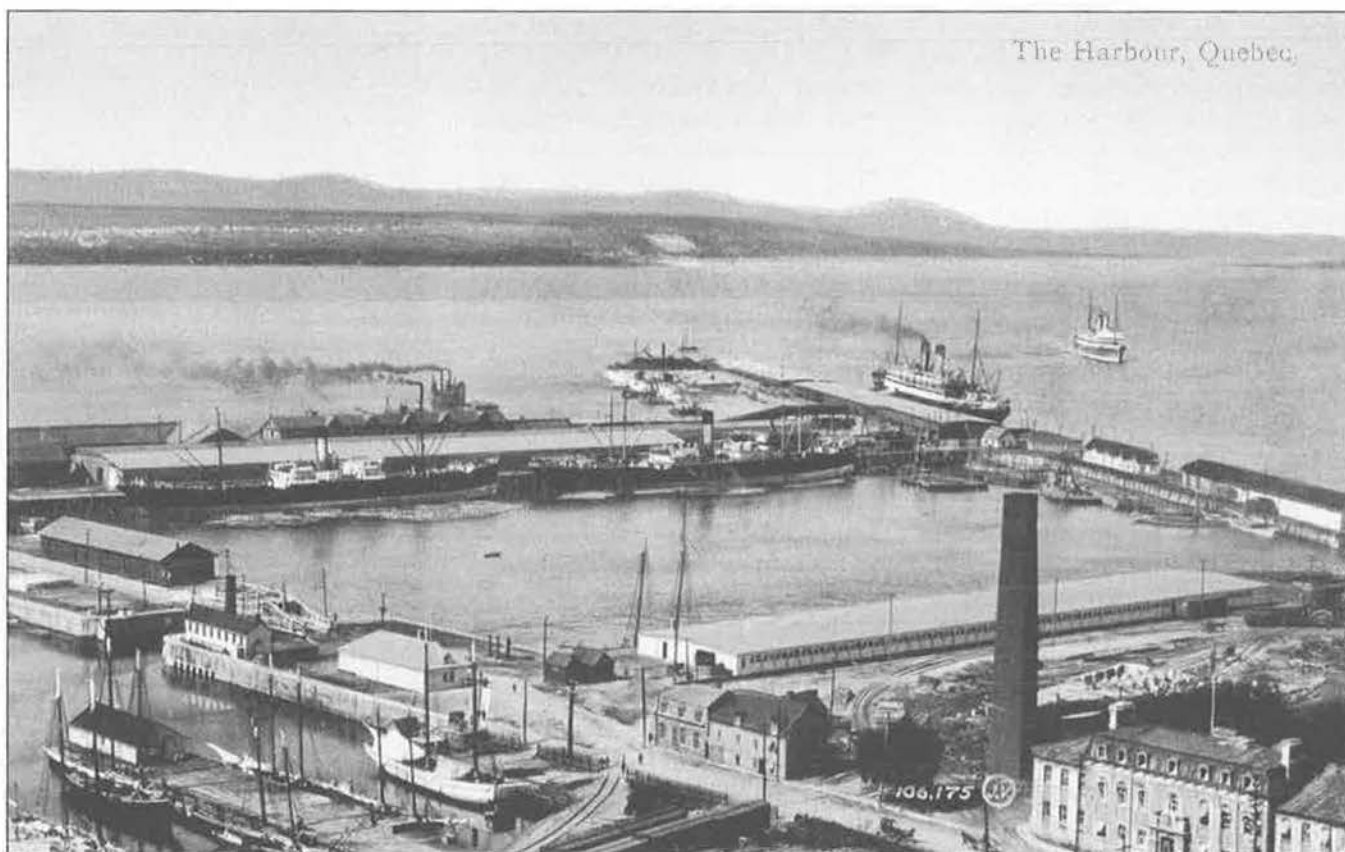


Figure 3 : Le Port de Québec, 1910. Le bassin Louise figure au centre et le quai du Canadien Pacifique à droite.
Bibliothèque et Archives nationales du Québec, CP027439, CON.

marteaux et de masse résonnent alors qu'on prépare les bateaux pour le début de la saison⁷. (figure 3) Divers vapeurs, remorqueurs et navires d'agrément se refont une beauté. Parmi eux, il y a l'*Eureka*, remorqueur construit en 1893 à Glasgow, qui sert au transport des pilotes entre la station de pilotage de Pointe-au-Père et les navires rentrant ou sortant du fleuve Saint-Laurent. Ce n'est pas le meilleur vaisseau au monde; les pilotes se plaignent de sa tenue sur l'eau. Pour l'*Eureka*, la saison n'est pas encore commencée. C'est seulement à la mi-avril que l'on installe les bouées servant à marquer le chenal de navigation en amont et

en aval de Québec, après quoi l'*Eureka* peut se mettre en route pour le bas du fleuve.

En 1914, les premiers paquebots transatlantiques n'arrivent pas avant le 28 avril. L'automne précédent, l'*Empress of Britain* a été le dernier à quitter Québec, soit le 27 novembre, deux semaines après l'*Empress of Ireland*. Il est rare de voir les paquebots à Québec avant la fin du mois d'avril : les compagnies d'assurances exigent ce délai. D'autres types d'embarcations peuvent arriver plus tôt. Ainsi, le *Wacousta*, un charbonnier, est arrivé devant Québec le 13 avril 1913⁸. Alain

Franck nous rappelle qu'on retrouve un grand nombre de charbonniers sur le fleuve à cette époque et que ces derniers pratiquent une conduite agressive.

Les incidents impliquant des charbonniers ne sont pas rares à l'époque. Il y a collision sur un tronçon étroit du chenal sud du fleuve (Beaujeux), au large de la ville de Montmagny, le matin du 18 septembre 1914, entre le charbonnier *Lingan* et le *S.S. Montmagny*, vaisseau du gouvernement. Le *Lingan*, en provenance de Sydney (Nouvelle-Écosse), chargé de charbon, heurte le *Montmagny* par bâbord (côté gauche) et cause

son naufrage; 14 personnes à bord du *Montmagny* perdent la vie⁹. En 1912, il y a collision, en Gaspésie, entre le charbonnier *Helvetia*, voyageant pour le compte de la Dominion Coal Company et l'*Empress of Britain*; ils se sont perdus de vue un après-midi dans le brouillard près de Pointe-à-la-Renommée. À cette occasion, l'*Empress* a le dessus, sa proue passant à travers la coque de l'*Helvetia* comme un couteau dans le beurre. L'incident ne fait heureusement pas de victimes, l'équipage du charbonnier, incluant les « stokers » (chauffeurs) chinois, réussissant à se rendre sains et saufs sur le paquebot de la CP¹⁰. Bien des dangers guettent navigateurs et navires à l'époque, alors

que le trafic maritime est des plus intenses. Le fleuve est la voie maritime et commerciale par excellence du Canada, à une période de son histoire où l'immigration, la colonisation de l'Ouest et le développement économique sont tous en croissance. Il y convergence entre ces trois courbes.

Rappelons l'appétit quasi insatiable pour le charbon d'un Canada en pleine industrialisation. En 1913, on importe au port de Québec 283 000 tonnes de houille, 51 000 tonnes d'antracite et 434 000 tonnes de coke. Près du bassin Louise se trouve l'entrepôt de la Dominion Coal, d'une capacité de 19 000 tonnes, et celui de la Nova Scotia Steel and Coal, de même

taille (20 000 tonnes)¹¹. D'autres entrepreneurs louent à l'occasion des terrains de la Commission du Havre pour y stocker le charbon. D'importants consommateurs de charbon se trouvent dans les parages. Autour du bassin Louise se trouvent les gares et cours de triage de trois lignes ferroviaires, sans parler des trains de la Commission du Havre. Toutes les locomotives, de même que les paquebots, fonctionnent au charbon. Bon nombre de résidences et de manufactures sont chauffées au charbon. Il n'y a donc rien de surprenant au fait que, le 29 mai, deux charbonniers en provenance de Sydney aient été occupés à décharger leur cargaison au port. Et ce n'est pas le fruit du hasard si



Figure 4 : Vue intérieure de l'édifice pour immigrants, Port de Québec, vers 1900. Bibliothèque et Archives Canada, PA-048697.

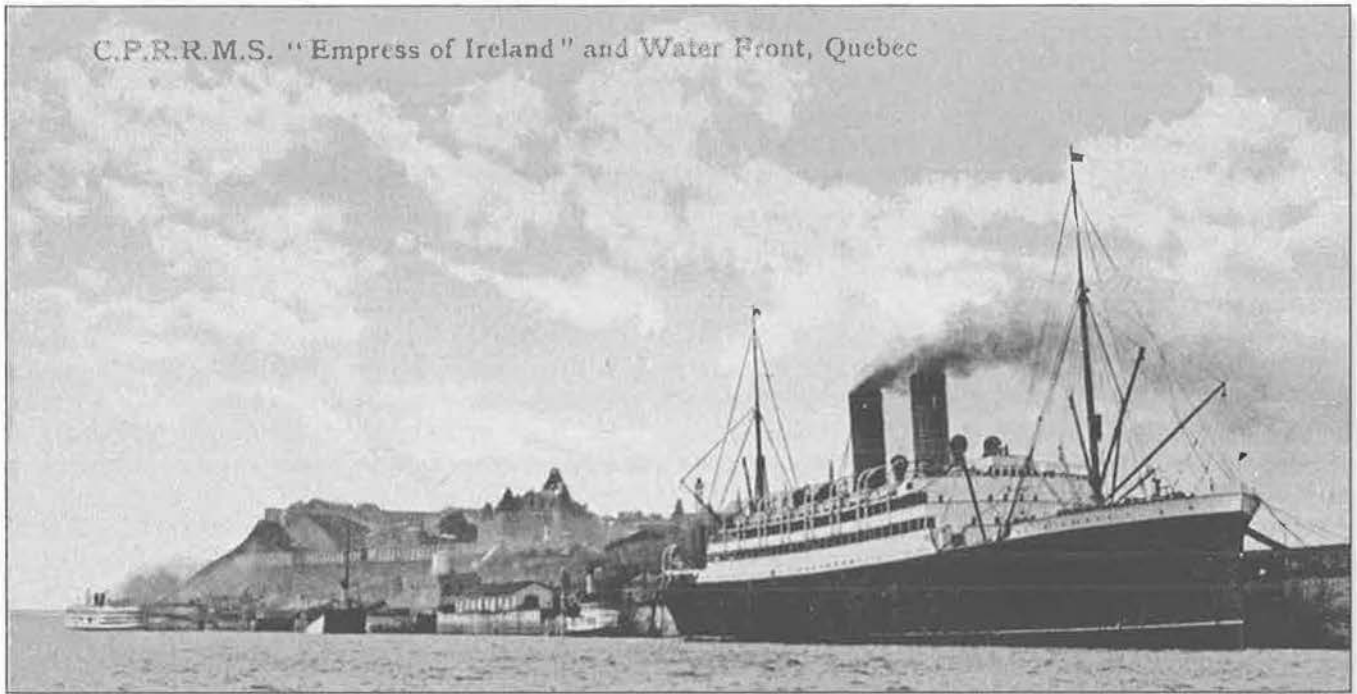


Figure 5 : L'*Empress of Ireland* et les berges de Québec, vue du fleuve, vers 1906-1914.
Valentine and Sons Publishing Co. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Collection Magella Bureau P-547, S2, SS3, D3, P1.

un certain M. Boivin, charretier, se soit trouvé près de la rue Dorchester, dans la basse ville de Québec, dans l'après-midi du 28 mai 1914, avec son véhicule chargé de charbon. Boivin s'est arrêté à un passage à niveau, mais son cheval a pris panique au passage d'un train et a heurté un des wagons. Nous présumons que le cheval en est mort; Boivin, pour sa part, n'a subi qu'une blessure mineure à la tête¹². Comme le pétrole de nos jours, le charbon était alors un produit stratégique et omniprésent. Il était source de richesse et d'accidents.

Le charbon n'est pas l'unique produit à transiter par le port de Québec. On peut signaler les exportations de blé, le silo de la Great Northern pouvant contenir à lui seul 1 million de boisseaux. Ce

silo est détruit par un incendie en 1909 et reconstruit en 1913-1914. Port d'exportation depuis son origine, Québec devient après 1900 un port d'importation, qui a pour mission d'alimenter le boom de l'économie canadienne. Il y arrive du charbon, des textiles, des produits alimentaires et des immigrants. Au cours de l'année 1913-1914, il débarque à Québec plus de 225 000 passagers, dont la majorité (70 %) a voyagé en 3^e classe¹³. Il est probable qu'il s'agissait, dans la plupart des cas, d'immigrants.

Québec est une porte d'entrée d'importance capitale pour l'immigration au Canada. Pour la seule journée du 28 mai 1914, quelque 2 900 personnes, arrivées dans sept paquebots différents, débarquent à Québec. L'*Empress of Ireland* avait déchargé

1 100 passagers, le 22 du même mois. Selon le manifeste des passagers, ceux-ci se dirigent surtout vers la province de l'Ontario et les trois provinces des Prairies – Manitoba, Saskatchewan, Alberta – et, dans une moindre mesure, vers la Colombie-Britannique et le Québec. Il y a parfois des gens qui veulent poursuivre vers les États-Unis. Une équipe d'agents de l'Immigration américaine, moins nombreuse que l'équipe canadienne, assure le contrôle des arrivants qui désirent passer au sud de la frontière. L'élan migratoire qui passe par les quais de Québec se poursuit tout au long de l'été 1914. À l'automne, soit après la déclaration de la guerre, on trouve entre 5 000 et 8 000 citoyens de l'Allemagne et de l'Empire austro-hongrois échoués dans les rues de Montréal. Comme ce sont pour

la plupart des hommes (réservistes) en âge de servir, la *Board of Trade* de la métropole y voit des individus potentiellement dangereux et décide de prévenir le gouvernement et la police fédérale¹⁴.

Le paquebot *Empress*, lieu de convergence

Le matin du 28 mai, l'*Empress of Ireland* s'apprête à quitter Québec pour Liverpool. Paquebot moderne dont le voyage inaugural remonte à 1906, l'*Empress* est une véritable ville flottante qui peut recevoir jusqu'à 1 500 passagers. (figure 5) Un personnel de 420 employés s'occupe des passagers et du navire. Ces employés sont répartis en trois départements. Le service de pont (deck department), composé de 59 marins et officiers qui s'occupent de la navigation. Le service des machines, qui regroupe 134 hommes qui ont la responsabilité des moteurs et de l'ensemble des machines installées dans la cale et qui font avancer le paquebot. Ce sont eux qui assument notamment le travail pénible et fastidieux qui consiste à charger les fournaies de charbon. Il y a enfin le service du commissaire de bord (Purser's department) qui regroupe stewards et stewardesses (préposés au service des cabines et des restaurants), personnel de cuisine, préposés aux chambres, serveurs aux bars, etc., soit au total 222 personnes. La vaste majorité de ces employés sont des hommes, qui constituent donc un monde essentiellement masculin¹⁵.



Figure 6 : Sabena Barbour, probablement au cours des années 1890.

Archives MCH, IMG2013-0168-0175.

Depuis quelques jours, on se dépêche de charger tout ce qu'il faut pour le voyage : nourriture et boisson. Il y a un grand entrepôt frigorifique près du bassin Louise, ce qui facilite le transbordement des aliments. On trouve amplement de charbon près du quai de la CP : il faut en charger jusqu'à 4 000 tonnes, l'*Empress* en consommant 2 400 tonnes par voyage. Il s'agit d'un travail salissant, pour les débardeurs comme pour le paquebot. Il faut laver tous les ponts entre le chargement du charbon et l'entrée des passagers. Draps, nappes et autres linges de maison arrivent, tout propres, des buanderies de Québec. Nous ignorons combien de gens pouvaient être occupés par ce travail. Adrian Jarvis calcule qu'il y a à Liverpool, à la même époque, 40 000 articles

à laver par paquebot et qu'une telle demande – tous paquebots confondus – fait rouler 369 buanderies et donne du travail à 4 000 personnes¹⁶. Chaque paquebot donne sans doute du travail à des douzaines de blanchisseuses à Québec. L'*Empress* va transporter pour 1 million de dollars en lingots d'argent en provenance de Cobalt et à destination de Londres. Et on trouve quelques centaines de sacs de courrier, les navires de la CP recevant une subvention des Postes pour assurer le transport du courrier.

En termes de logistique, il y a toutes sortes des choses à surveiller et à coordonner. Pour ce faire, la CP dispose de divers bureaux : billets et renseignements, bureau d'Immigration, département des voyageurs trains et paquebots, tous équipés d'un téléphone. Il y a un téléphone au quai *Empress* et même à bord du navire – les paquebots de la Compagnie Cunard disposent d'arrangements semblables à New York. Les passagers arrivent souvent le matin même, la voie ferrée les amenant jusqu'au quai. Certains ont peut-être séjourné un jour ou deux à Québec, en attendant le départ. Exceptionnellement, la peintre Emily Carr a passé dix jours à Québec avec sa sœur, avant d'embarquer sur l'*Empress* à destination de Liverpool, en 1910¹⁷. Certains passagers descendent au Château Frontenac, prestigieux établissement agrandi en 1908-1909. C'est ce que fait Mme Paton, née Ethyl Grundy, épouse d'un riche homme d'affaires de Sherbrooke. Les frères Allan

(Andrew Alexander et Hugh Andrew), riches héritiers du fondateur de la Allan Line, séjournèrent également au Château. Ils attendaient l'arrivée du tout nouveau paquebot de la compagnie, l'*Alsatian*.

Pour les plus petits budgets, il y a l'hôtel Neptune, au 115, Côte de la Montagne, non loin de la basse ville et du port. (figure 6) Sabena Barbour, veuve et immigrante anglaise, y séjourne avec ses filles Florence et Evelyn. Elles arrivent de Silverton, ville située au bord du lac Slocan, à l'intérieur de la Colombie-Britannique. Sabena n'appartient pas au beau monde. Elle a immigré au Canada dans les années 1890 avec son mari Thomas qui a trouvé du travail comme *teamster* (conducteur d'attelage) dans le district minier de Kootenay, en Colombie-Britannique¹⁸. En mai 1913, Thomas meurt dans un accident. Sabena reste sur place et décide, en 1914, d'aller voir sa famille en Angleterre. Cinquante ans plus tard, Florence, sa fille, se souvenait encore de son départ : « I was very tearful and unhappy about leaving all my school friends behind, they all came down to the wharf with us to see us off but as we intended to come back again I consoled myself, it would not be long until I saw them all again¹⁹ ». Les jeunes filles sont excitées, car leur mère a pour elles dans ses bagages deux belles robes de velours brun faites par leur grand-mère. Les robes sont trop grandes et Sabena devra les ajuster pendant le voyage afin que ses filles puissent les revêtir au moment de leur arrivée en Angleterre. La famille Barbour voyageait en deuxième classe, tandis que M^{me} Paton, bien sûr, était en première.

Une fois les passagers à bord de l'*Empress*, il reste à embarquer leurs valises et leurs malles. Les bagages sont transportés à l'aide de diables, certains vers les cabines, d'autres dans la cale du vaisseau. Enfin, les 1 057 passagers sont prêts à partir.

Les passagers

Qui trouve-t-on à bord de l'*Empress* lors de son voyage fatidique? La réponse facile serait la suivante : 87 personnes en première classe, 253 en deuxième classe, 717 en troisième classe. Le navire n'est pas plein, il aurait pu transporter 500 passagers de plus. Avant de donner plus de détails sur certains des passagers, arrêtons-nous sur leurs destinations. On dispose de renseignements sur la destination de 88 % des passagers. Ceux-ci se répartissent entre trois grandes destinations.

Principales destinations²⁰

Angleterre	436
Empire russe	167
Empire austro-hongrois	107

La majorité des passagers se rendent donc en Angleterre. Il n'y a rien de surprenant à cela, quand on sait l'importance de l'immigration en provenance du Royaume-Uni. En 1909-1910, le Canada accueille 60 000 immigrants du Royaume-Uni et ce chiffre monte à 150 000 en 1912-1913 et à 142 000 l'année suivante, toute une vague. L'Empire russe englobe alors la Pologne (Varsovie) et la Finlande. Au sein des passagers, le contingent russe compte 78 Finlandais qui se dirigent vers Helsinki. Le troisième rang est occupé par des gens en route pour l'Empire austro-hongrois. Ils sont plus de 30 000 à

venir s'établir au Canada en 1913-1914. Enfin, on trouve quelques dizaines de passagers pour chacun des pays suivants : l'Allemagne (44), l'Italie et la Suède (29 chacune), la Norvège (25), l'Écosse (24). Parmi ces derniers, il y en a un qui se dirige vers Govan (près de Glasgow), la ville même où l'*Empress* a été construit en 1905.

Afin de brosser un portrait plus précis des passagers, nous allons procéder par classe. Nous ajouterons en même temps quelques propos sur leur destin ultime. Le choix des individus et groupes s'appuie sur leur caractère représentatif par rapport aux mouvements migratoires de l'époque. Nous nous attardons sur les détails précis de leurs déplacements afin de mieux souligner en quoi le naufrage vient interrompre un itinéraire migratoire (ou touristique) bien en marche.

Les passagers de première classe

- Edward et Susanna Seybold demeurent à Ottawa, coin Elgin et Cartier, dans une somptueuse résidence surnommée Seybold Castle. Edward est un homme d'affaires (marchand en mercerie, manufacturier de meubles de bureau, entre autres choses) qui a beaucoup voyagé. Il a déjà traversé l'Atlantique 43 fois; sa femme et lui ont fait la traversée ensemble 23 fois. Le 28 mai était le jour de leur 41^e anniversaire de mariage. Edward survivra au naufrage, Susanna y disparaît; on ne retrouvera jamais son corps. (figure 7)
- Clayton Burt, de Toronto, voyage seul, laissant derrière lui sa femme et ses deux fils. Burt est

le gérant à Toronto de la compagnie Russel Motor Works qui fabrique des automobiles. Cordonnier bien chaussé, Burt et sa famille possèdent deux voitures. Son fils de 19 ans l'aurait déposé en auto à la gare de Toronto (Union Station) avec sa malle. Burt arrive à Québec par le train. Il survivra au naufrage de l'*Empress*, n'ayant subi que quelques blessures mineures. Déterminé à se rendre malgré tout en Angleterre, il se rendra, par train, jusqu'à Providence, au Rhode Island, et de là à New York, où il a l'intention de monter à bord du *Carmania*, un vaisseau de la Cunard. M. Burt avait à faire en Angleterre où il devait inspecter des usines d'automobiles. De toute évidence, rien ne pouvait le faire renoncer à son projet²¹.

- Lawrence Irving et Mabel Hackey. Il s'agit d'un couple marié avec enfants. Ce sont deux vedettes de théâtre de Londres qui ont récemment terminé une tournée au Canada. Tous deux vont mourir dans le naufrage. De Mabel, il ne subsistera rien. Le corps d'Irving, emporté par le fleuve, est retrouvé sur une plage, en aval de Rimouski, quelques jours plus tard. Il portait encore une bague gravée aux initiales L I pour Lawrence Irving, ce qui a facilité l'identification du corps. Irving préparait une pièce devant porter sur Napoléon Bonaparte. Le manuscrit disparaît avec l'acteur dans les



Figure 7 : Edward Seybold, 1879.
Bibliothèque et Archives Canada, MIKAN n° 3447645.

eaux du fleuve. Gageons que – ici nous nous inspirons de l'ouvrage *Popular Culture in London* d'Andrew Horrall – le thème de Napoléon aurait pu trouver écho dans un spectacle de music-hall, dans un film ou sur un terrain de football, tellement le showbiz anglais est fait de produits complémentaires et de célébrités interchangeables²².

- Louis Gosselin était un des très rares Canadiens français à bord de l'*Empress*. Gosselin est l'avocat brasseur d'affaires par excellence²³. Originaire de Saint-Alexandre-d'Iberville, installé à Montréal en 1906, il est partenaire dans l'étude juridique Gosselin, Leblanc, Calder et Leblanc. Il s'occupe du développement d'entreprises : Arena Amusement Limited, Industrial

Finance Corporation, Canadian Graphite, Detroit United Railway, etc. La liste est longue, sans compter les immeubles qu'il possède à Montréal. Son plus récent projet est la Energite Explosives Company de Haileybury, Widdifield et Renfrew (Ontario). La compagnie, comme son nom l'indique, fabrique du matériel pour explosifs. Le gérant de l'Energite, Lionel Kent, est également à bord de l'*Empress*; les deux partagent une même cabine. Ils se rendent en Europe sans doute pour faire la promotion de leurs produits. En cette veille de guerre mondiale, nous pouvons comprendre qu'il s'agissait d'un secteur d'affaires des plus prometteurs! Gosselin survit au naufrage.

Alors que le vaisseau gîte à 45 degrés, il glisse le long du pont et atterrit dans un bateau de sauvetage sans même toucher l'eau. Sa femme, Aldéa Bélanger, qui est alors en visite dans sa parenté à L'Islet, se trouve sans le savoir pas très loin de l'endroit où a lieu la catastrophe. Dans les jours suivants, Gosselin fera une sortie virulente contre les membres de l'équipage du *Storstad*. Il prétend qu'ils ne sont pas venus à la rescousse des victimes du naufrage. Ses propos seront repris dans les journaux de Rimouski et de Montréal (*La Patrie*) : « Ces gens-là sont indifférents aux malheurs de leurs semblables et il ne leur fait rien de les voir mourir comme des chiens », peut-on lire dans *La Patrie*²⁴ du 1^{er} juin. Plus tard dans sa vie,

Gosselin deviendra bienfaiteur de la paroisse de Saint-Alexandre d'Iberville. Il paiera de sa poche les vitraux de l'église. Son corps repose dans une crypte, sous l'église. Peut-être que ce qu'il a vécu le 29 mai 1914 lui a donné ce qu'on appelle en anglais *fear of god*, la crainte de Dieu.

En première classe, on trouve un mélange de gens qui voyagent, certains pour affaires, d'autres pour le plaisir. Cedric Gallagher et sa mère Charlotte (résidents de Winnipeg) ont décidé de réserver une place sur l'*Empress* à la toute dernière minute. Cedric est allé à Québec chercher leurs billets le 27 mai, la veille du départ du navire. Ils étaient en visite chez la sœur de sa mère, domiciliée à Westmount, quand ils ont soudainement pris cette décision. Ils avaient l'intention de se rendre en Europe, depuis l'Angleterre, Cedric devant étudier la médecine en Allemagne. Le père de Cedric, Robert Gallagher, devait les rejoindre au cours du mois d'août. Les Gallagher, des gens aisés, pouvaient se payer ce genre de voyage. Ils appartenaient à ce nouveau type de touristes transatlantiques dont parle Cecilia Morgan dans son ouvrage *A Happy Holiday*. Chez les bourgeois canadiens anglais, en cette fin du XIX^e, début du XX^e siècle, il est de bon ton de faire la traditionnelle grande tournée de l'Europe, et la Grande-Bretagne fait partie intégrante du parcours, comme si cette expérience de tourisme pouvait élargir les horizons des Canadiens tout en confirmant leur identité britannique et leur sentiment d'appartenance à l'Empire²⁵.

Il n'y aura pas de retrouvailles en Europe. Cedric survit, mais sa mère est emportée sous l'eau, le cou emprisonné par une corde. C'est un Cedric complètement démoli, hagard, qui accompagne le corps de sa mère à la gare Bonaventure de Montréal. On en fait état dans le *Toronto Daily Star*²⁶. Les journaux rapportent ainsi dans les tristes détails la situation de plusieurs personnes en vue. On apprend ainsi que la famille O'Hara pleure la perte de Robert, financier et courtier en valeurs mobilières de Toronto. Personne n'ose annoncer le décès au père de Robert, Henry Robert Sr., qu'on juge trop vieux et trop fragile pour supporter pareille nouvelle. Le lecteur devient complice d'une tragique mise en scène²⁷.

Les passagers de deuxième classe

Le tourisme est un phénomène de déplacement aux fins de loisirs. Certains visitent les cathédrales d'Europe ou les musées, les collines de la Toscane, Notre-Dame de Paris ou le Westminster Abbey de Londres. Cependant, le tourisme ne peut se faire en solo. Il faut des figurants. Selon Cecilia Morgan, le tourisme est un exercice de performance. Les guides, serveurs, et gens de la place font partie de la visite autant que le touriste lui-même²⁸. Anne-Marie Pallardy et Alfred Dubuc constatent qu'il y a un nouveau maître d'hôtel et une nouvelle femme de chambre, lors de leur traversée sur l'*Empress of Britain*, de Halifax à Liverpool, en 1909. Les habitudes, qui se prennent et se brisent, font partie des anecdotes de voyage²⁹. À bord des paquebots, le tourisme est affaire de représentation. Par leur habillement, leur discours et leur attitude

sur le pont, les gens de première classe affirment leur statut social supérieur. Les voyageurs de deuxième ne jouissent pas du même statut social, mais la dignité ne leur fait pas défaut. Sur l'*Empress*, parmi les 253 personnes voyageant en 2^e classe, on trouve un important contingent de membres de l'Armée du Salut : 171 personnes qui se rendent au congrès mondial de l'organisation, qui doit se tenir à Londres du 11 juin au 12 juillet. Leurs uniformes d'un rouge éclatant, leur musique, l'orchestre qui est à bord, confèrent un prestige et un esprit de corps indéniables à ce groupe. Les voyages en groupe sont monnaie courante à l'époque, les transports par paquebot étant un *business* de masse.

David Mathias Rees, le commissaire de l'Armée du Salut au Canada, est à bord de l'*Empress*. Né au pays de Galles, il est lui-même immigré. Avant d'obtenir son poste à Toronto en 1911, il a travaillé pour l'Armée en Suède, au Danemark et en Afrique du Sud. Rees est entouré de plusieurs officiers et cadres, dont David Creighton. Né au Nouveau-Brunswick en 1863 et père de quatre enfants, Creighton demeure à Toronto. Il est accompagné de sa femme Bertha. Creighton est à la tête du département de l'immigration de l'Armée au Canada. Le but de leur programme d'immigration est de recruter des colons pour le Canada dans les quartiers populaires d'Angleterre. Faisant d'une pierre deux coups, on parvenait à peupler le Canada tout en désengorgeant les villes du Royaume-Uni. Un premier contingent de 1 100 immigrants anglais est ainsi arrivé à bord du *S.S.*

Vancouver (Dominion Line) en 1905. Quoiqu'elle ait essayé d'établir quelques colonies en Saskatchewan et en Colombie-Britannique, l'Armée s'implique surtout dans la vie quotidienne des immigrants en leur offrant de l'aide et parfois des soins médicaux. Ainsi, à Winnipeg, en 1904, elle a converti son centre d'hébergement des pauvres en hôpital (l'hôpital Grace)³⁰.

Au sein de la délégation de l'Armée du salut (figure 8), on trouve aussi un certain Edwin P. Gray. Gray est illustrateur au *Toronto Star* et au *War Cry*, le journal de l'Armée. Âgé de 26 ans, Gray a immigré d'Angleterre au Canada en 1906. Il a travaillé sur une ferme

avant d'aboutir à Toronto. Son parcours est peut-être semblable à celui d'autres immigrants britanniques. À la rubrique « religion », dans le recensement de 1911, il se décrit comme *salvationist*. C'est un croyant qui partage la même adresse que quatre autres membres de l'Armée du Salut. Teddy joue dans l'orchestre de l'Armée, composé de 30-40 personnes. L'ensemble reçoit les encouragements du commissaire Rees, peu avant le départ pour l'Angleterre. Ne revenez pas, dit-il en substance, comme l'orchestre du commissaire, revenez plutôt comme « God's band ». Rees a fait rire les membres de l'orchestre en leur rappelant qu'il n'a jamais connu de voyage « *decent* » (facile)

sur l'Atlantique au cours du mois de mai, remarque ô combien ironique. Tous ces gens : Rees, Creighton et Gray vont mourir dans le naufrage. Au total, sur les 171 membres de l'Armée du Salut embarqués, 120 perdent la vie en ce 29 mai. Les instruments de l'orchestre de l'Armée reposent, pour la plupart, au fond du fleuve³¹.

Il y a d'autres personnes en deuxième classe : des Américains de passage, en route pour l'Europe, et un certain nombre de migrants britanniques rentrant chez eux après un séjour canadien plus ou moins satisfaisant. Alice Bayles de Middlesborough (Angleterre) retourne chez elle après un



Figure 8 : Orchestre de l'Armée du Salut à Toronto, 1914.

Archives de la Ville de Toronto, 1244-1983.

séjour de 18 mois chez son oncle, à Toronto. Sans doute avait-elle trouvé du travail en terre canadienne. Son départ représente-t-il un constat d'échec par rapport à son projet d'immigration? William Shattock est arrivé au Canada en 1911. Célibataire, il avait une trentaine d'années quand il s'est établi à Nesbitt, au Manitoba. Il n'était pas pauvre, sa famille possédant une ferme à North Petherton, en Angleterre. En fait, William représente le type de candidats que favorisent les agents d'immigration canadienne en poste à Liverpool : des gens avec certains moyens, plutôt que les pauvres appartenant à la charitable *society class*³². William Shattock rentre chez lui pour reprendre la propriété familiale des mains de son père. Il envoie télégrammes et lettres pour confirmer sa date de retour. Shattock meurt dans le naufrage; sa dernière lettre arrivera à destination après la nouvelle de la catastrophe.

Christopher Halliday, immigré d'origine écossaise, meurt dans le naufrage; son ami James Dandy, plus chanceux, va survivre. Arrivé au Canada en 1899 à bord d'un navire de la compagnie Allan, Halliday s'est implanté pour de bon en sol canadien. Il a ouvert un magasin général et un bureau de poste à Pierson, au Manitoba. Sa femme et héritière conservera le bureau de poste jusqu'en 1945; les deux enfants du couple s'enracinent et demeurent au pays. Aujourd'hui, l'arrière-petit-fils (Drew Nelson) chante le blues et habite la ville de Gatineau.

Les passagers de troisième classe

Les textes portant sur l'histoire du Canada d'avant-guerre

font tous état de l'importance de l'immigration. L'image traditionnelle présente les paquebots de l'époque comme de généreux pourvoyeurs de nouveaux citoyens pour le jeune Dominion. Il y aurait lieu de nuancer ce tableau. Le Canada accueille volontiers des centaines de milliers d'immigrants britanniques. Mais les autres ne sont pas également bienvenus. La tolérance envers les « dangerous foreigners » connaît des limites. Les Noirs américains fuyant le régime ségrégationniste de l'Oklahoma et voulant s'établir ici et là en Saskatchewan et en Alberta vers 1910 ne sont pas très chaudement accueillis. En 1906 et 1908, Ottawa restreint l'entrée des Asiatiques, surtout des Indiens, au Canada. Le 23 mai 1914 arrive au port de Vancouver, en provenance de Hong Kong, le *Komagata Maru*, avec environ 400 Indiens à bord (surtout des Sikhs). Après une bataille juridique, les immigrants doivent rebrousser chemin.

Deuxième correction au tableau « jovialiste » de l'immigration : il y aurait lieu de souligner la réalité de l'émigration, tout autant que celle de l'immigration. On circule dans les deux sens sur le boulevard transatlantique, sans parler de l'axe nord-sud canado-américain. Il semble que, pour chaque personne ou presque qui s'établit pour de bon ici, il y en ait une autre qui repart pour l'Europe (ou ailleurs?) si elle en trouve les moyens... Certains partent après un certain temps, d'autres, à peine arrivés. Les migrants cherchent un ailleurs meilleur, mais, parfois, ils doivent rentrer à la maison afin de soigner des blessures causées par un événement malheureux. (figure 9)

Arthur Thomas Smart est arrivé de Liverpool par le voyage précédant le voyage fatidique et repart aussitôt, car il a reçu par télégramme la nouvelle que sa femme est malade. Smart va survivre au naufrage, il recevra même une médaille pour avoir porté secours à bon nombre de passagers. Alma Maude Assafrey quitte sa ville natale de Glasgow pour Winnipeg, début mai 1914. Son fiancé enseigne à la nouvelle École d'Art de Winnipeg, mais voici qu'après seulement quelques semaines, elle décide de retourner chez elle en Écosse. Est-ce qu'il y a eu rupture dans la relation, à la suite de son arrivée? Quoi qu'il en soit, son fiancé, Alexander Musgrove, fera le voyage jusqu'à Québec pour identifier le corps d'Alma qui a péri dans le naufrage. Costa Buhler, 55 ans, travaillait pour la CP à Régina. Il habitait sur la rue Québec, tout près du *Immigrant Hall* de la ville. Blessé dans un accident de travail, il a reçu de son employeur, à la suite d'un procès, 1 000 \$ de compensation et un billet de retour pour l'Autriche, son pays natal. Installé au Canada depuis à peine 1 an, il n'avait pas encore eu le temps de s'y enraciner³³.

Les Finlandais

On constate qu'il y avait un certain nombre de passagers voyageant seul à bord de l'*Empress*, non sans regret. Cependant il est plus commun de voyager en compagnie de ses pairs, parlant la même langue et provenant parfois de la même ville. Andrew Taavettila habite Port Arthur (Thunder Bay), destination préférée des immigrants finlandais au Canada. Sur l'*Empress*, on trouve cinq personnes de Port Arthur (Ontario), trois de



Figure 9 : Groupe d'immigrants sur un paquebot transatlantique, vers 1907-1914. Les gens sont assis car on ne leur donne pas accès à des chaises transatlantiques. Musée McCord, MP-1981.160.258.

Fort William et quatre de Sault-Sainte-Marie. Au début du XX^e siècle, les Finlandais étaient particulièrement nombreux à Port Arthur où ils représentaient 10 % de la population en 1911³⁴. Taavettila et sa famille (son épouse et son fils de 8 ans) partaient à destination de Helsinki. Cela faisait onze ans qu'il était à l'emploi de la CP. Il portait sur lui, dissimulée dans ses vêtements, une poche contenant 2 000 \$. Ils avaient peut-être l'intention de retourner au vieux pays, après un long séjour au Canada? Cet argent lui a, en quelque sorte, servi. Après le naufrage, son épouse a pu identifier le cadavre avec certitude, précisément à cause de cette somme d'argent cachée dans ses vêtements³⁵.

D'autres Finlandais étaient à bord de l'*Empress*. Il est possible que les Taavaettila entrevoyaient la possibilité d'échanger avec d'autres immigrants finlandais, dont certains viennent de la même région. Hilma Kivisto, autre citoyenne de Port Arthur, allait voir ses parents en Finlande et leur présenter leurs petits-enfants qu'ils n'avaient encore jamais vus. Le mari, A.F. Kivisto, ne fait pas partie du voyage durant lequel sa femme et ses enfants (une fille de 11 mois et un garçon de 4 ans) vont disparaître. Il viendra à Québec afin d'identifier les corps. Le *Daily News* de Port Arthur rapporte faussement qu'il aurait retrouvé le corps de sa femme³⁶. Kivisto était

également chargé d'identifier les corps de deux autres immigrés finlandais : Rafael et Charles Smedberg, un père et son fils, eux aussi des environs de Port Arthur. La veuve de Smedberg était en effet en état de choc, car elle venait tout juste de perdre son beau-frère, et avait confié la triste tâche à Kivisto. Ainsi, entre membres d'une même communauté d'immigrants, on pouvait s'entraider. Malheureusement, M. Kivisto a dû rentrer à Port Arthur sans avoir retrouvé personne.

Il y avait à bord de l'*Empress* un groupe considérable de 78 personnes qui désiraient se rendre à Helsinki. Nous supposons

qu'ils étaient tous Finlandais; 55 d'entre eux venaient de la région des Grands Lacs, des deux côtés de la frontière canado-américaine.

- État du Michigan : 21
- État du Minnesota : 10
- Port Arthur et Fort William (Ontario) : 11
- Mond (Ontario) : 12

Les spécialistes de l'immigration finlandaise au Canada ont remarqué la préférence des Finlandais pour certains types d'habitats semi-ruraux, notamment en Ontario. Ils se concentrent dans des régions où on exploite les ressources naturelles, comme dans le nord de l'Ontario et les bords du lac Supérieur. Ils choisissent la région des Grands Lacs plutôt que l'Ouest canadien, en dépit de toute la publicité que fait le gouvernement canadien en faveur des Prairies³⁷. On colonise en groupes (*clusters*). Et c'est peut-être par petits groupes, constitués de gens qui se connaissent, qu'on traverse l'Atlantique, à bord de paquebots comme l'*Empress*. Québec est un port de départ facile d'accès pour ces migrants. Rien de plus simple pour embarquer à Québec que d'emprunter un train ou un bateau à vapeur de la CP en provenance des Grands Lacs. Tout l'intérieur du continent – du nord de l'Ontario au Mid-Ouest américain – constitue un bassin pour le recrutement de passagers devant retourner en Europe. Il s'agit d'une



Figure 10 : Photo de mariage d'Egildo et Carolina Braga, novembre 1914.

Photo gracieuseté d'Ernesto Milani.

stratégie commerciale bien établie à la CP, pour les Finlandais et pour d'autres.

Les Italiens

On trouve sur l'*Empress* environ 27 personnes en route pour l'Italie. Tout comme dans le cas des Finlandais, leur présence montre que l'*Empress*, au moins pour ses voyages vers Liverpool, puise dans un bassin migratoire transfrontalier. Il n'y a qu'une seule famille au sein du groupe, mais cela ne veut pas dire que ces passagers ne se connaissent pas. Il y a trois personnes nées à

Costacciaro (en Ombrie) et huit originaires de Sassoferrato (région d'Ancone). Puisqu'il s'agit de personnes nées en Italie, mais domiciliées au Minnesota, il est possible que leurs chemins se soient croisés avant qu'elles ne se retrouvent sur les quais de Québec, peut-être sur les lieux de travail ou à l'occasion d'un mariage. Autrement dit, quand on se déplace, il est possible que ce soit avec des compatriotes.

Durant la première décennie du XX^e siècle, on assiste à une imposante vague d'immigration en provenance d'Italie : 4 700 immigrants arrivent au Canada en 1900-1901; plus de 24 000 en 1913-1914. À Montréal, l'année 1907 représente un premier pic, selon Ramirez³⁸. On emploie des Italiens dans les ateliers Angus, dans l'est de la métropole, ouverts

en 1904, ainsi qu'au nettoyage des wagons, au *Glen Yard*, près de la gare de Westmount. Cette même vague migratoire déferle aux États-Unis, entre autres sur le nord du Minnesota, à moins de 100 milles de la frontière canadienne, où se trouve une importante industrie d'extraction du minerai de fer. Le fer qu'on exploite depuis les années 1890 alimente les aciéries de MM. Rockefeller et Oliver, à Pittsburgh.

La région des gisements Mesabi (*Mesabi Iron Range*), à 60 milles au nord-ouest de Duluth, est

traversée par quatre ou cinq lignes de chemin de fer vers la fin des années 1920. Des agglomérations minières poussent autour de chaque mine, surnommées « locations » dans le patois local. Elles prennent parfois la forme de villes de compagnies, avec leur tracé rectiligne et monotone. Dans d'autres cas, surgissent des villes champignons à croissance rapide, mais désordonnée. Plusieurs conflits de travail se produisent, notamment en 1907. Ces conflits ont pour effet d'inciter les patrons à recruter la main-d'œuvre à de nouvelles sources, dont l'Italie³⁹.

Paolo Morelli, Domenico Pierpaoli, Nazzareno Lupini et le couple formé de Carolina et Egildo Braga sont à bord de l'*Empress of Ireland* lorsque le navire quitte le port de Québec, le 28 mai à 16 h 30. (figure 10) Tous arrivent du Minnesota et tous vont survivre au naufrage. Morelli et Pierpaoli sont arrivés aux États-Unis en 1912 et 1909 respectivement, en passant par Ellis Island (New York), avant d'aboutir dans le Mesabi. Pierpaoli est suivi par deux frères qui passent également par Ellis Island en direction du Minnesota, en 1913. Morelli fait périodiquement le va-et-vient entre le Minnesota et l'Italie où est restée sa femme. Au moment du voyage sur l'*Empress*, cette dernière est enceinte; leur enfant, Renato, naîtra au début de 1915. La femme de Lupini, Scholastica, tout comme celle de Morelli, est restée en Italie⁴⁰.

Egildo Braga a fait les choses différemment. Egildo habite Fayal Camp dans le Mesabi depuis la fin de 1908. Il y a rejoint son frère Carlo, arrivé d'Italie deux ans plus tôt. L'annuaire de 1909 mentionne

cinq personnes répondant au nom de Braga dans la localité de Fayal Mine⁴¹, mais le nom d'Egildo n'y figure pas. Egildo est arrivé au Minnesota en passant par New York sur le paquebot *La Lorraine* (d'une compagnie française) en 1908. Sa promise, Carolina, arrive trois ans plus tard, sur le même paquebot et par le même port d'entrée. Elle se rend directement à Fayal, où elle épouse Egildo deux semaines plus tard. Carolina et Egildo se connaissent. Ils viennent du même village de Turbigo (région de Milan) et ils sont cousins. De leur union naîtra un fils : Rino. Celui-ci voyage avec eux sur l'*Empress*, mais ne survivra pas au naufrage. Après avoir été repêchés des eaux du fleuve Saint-Laurent, les Braga retournent en Italie, dans leur village natal de Turbigo. Ils s'y marient en novembre une seconde fois, à l'italienne. Carolina accouchera d'une fille en mars 1915. D'autres enfants suivront en 1920, 1924 et 1930.

Leur histoire ne s'arrête pas là. Les Braga reviennent à Eveleth, au Minnesota, à la fin de 1920. Leur nom figure dans un document du *U.S. Department of Labor, Naturalization Service*. Egildo mesure 5 pieds 6 pouces et pèse 160 livres. Il a renoncé à son allégeance à Victor Emmanuel, roi d'Italie, souverain d'un pays étranger, et il jure qu'il n'est ni anarchiste ni adepte de la polygamie; tout cela donne à penser qu'il veut devenir complètement américain, « *full-time American* »⁴². Pourtant, en 1924, il est de retour à Turbigo avec femme et enfants, où ils vont demeurer pour le restant de leurs jours. Adieu l'Amérique!

Conclusion

Le cas des Braga, qui ont manifestement la bougeotte intercontinentale, nous rappelle qu'en 1914 et après la Grande Guerre, l'Atlantique, bien servi par de grands paquebots comme l'*Empress of Ireland* (et d'autres *Empress* et *Duchess* par la suite), fonctionne comme une voie vitale de migration entre l'Amérique du Nord et l'Europe. Le lien est interrompu pendant la Grande Guerre, mais reprend après 1918. Il s'agit d'un couloir de transhumance et d'espoir qui, nonobstant les imprudences des capitaines et les insolences des charbonniers, pénètre par la vallée du Saint-Laurent jusqu'au cœur du Québec, du Canada et des États-Unis. Le cas de l'*Empress of Ireland*, qui sombre en 1914 au fond du fleuve Saint-Laurent, nous rappelle comment la migration est une force structurante dans notre histoire. Nous sommes définis autant par nos pertes que par nos gains. Et avec le naufrage de l'*Empress*, nous avons perdu beaucoup, trop.

Notes

- 1 Je tiens à remercier pour leur collaboration à la recherche les personnes suivantes : Lorna Chisholm, Peter Holdsworth, Sonia Cancian, Elizabeth Paradis, Forrest Pass et Kerri Davis. Ma collègue Jennifer Anderson a lu une version préliminaire de ce texte, un gros merci.
- 2 John Willis est conservateur en histoire économique et environnementale au Musée canadien de l'histoire depuis 1992. Coréalisateur de plusieurs expositions, dont la plus récente traite de l'*Empress of Ireland*, il porte un intérêt particulier pour le Bas-Saint-Laurent depuis ses premiers travaux sur la villégiature à Notre-Dame-du-Portage.
- 3 David Zeni, *Forgotten Empress. The Empress of Ireland Story*, Fredericton, Goose Lane Editions, 1998. Derek Grout, *Empress of Ireland. The Story of An Edwardian Liner*, Stroud, The History Press, 2011. Voir aussi : Peter Piggott, *Sailing Seven Seas. A History of the Canadian Pacific Line*, Toronto, Dundurn Press, 2010.
- 4 W. J.C. Chermwinski, « The Incredible Harvest Excursion of 1908 », dans : *Labour – Le Travail*, 5 (printemps 1980) : p. 77. Mario Mimeault, *L'exode québécois, correspondance d'une famille dispersée en Amérique*, Québec, Septentrion, 2012. Dans son étude, Mimeault relate l'expérience d'une famille, celle de Théophile Lamontagne originaire de Sainte-Anne-des-Monts, dont la diaspora s'étend du bas du fleuve vers d'autres régions du Québec, vers la côte est des États-Unis, la Colombie-Britannique et la Californie.
- 5 Bruno Ramirez, *On the Move. French-Canadian and Italian Immigrants in the North Atlantic Economy, 1860-1914*, Toronto, McClelland and Stewart, 1991.
- 6 Bruno Ramirez, *La ruée vers le Sud. Migrations du Canada vers les États-Unis 1840-1930*, Montréal, les Éditions du Boréal, 2003 : voir la conclusion, p. 235 et suivantes.
- 7 *Le Soleil*, 20 mars 1909. Cité dans Jean Provencher, Blog : *Les Quatre Saisons* : « On s'active dans le Bassin Louise à Québec ».
- 8 *Annual Report Department of Marine and Fisheries for the Year 1913-14; Annual Report Department of Marine and Fisheries for the Year 1914-15*.
- 9 A. Franck, « Le baliseur Montmagny, une épave retrouvée dans le chenal du sud », dans *L'escale nautique* : (été 2011), p. 66-70.
- 10 UBC Archives and Special Collections, *Chong Collection*: File 236-, *Victoria Daily Times*, 29 juillet 1912.
- 11 *Annual Report Department of Marine and Fisheries for the Year 1914-15*. Voir aussi M. Vallières, *Histoire de Québec et sa région*, tome 2, Québec, (Collection Régions du Québec) Presses de l'Université Laval, 2008, p. 1124-1130, 1136.
- 12 Anecdote relatée dans le *Québec Chronicle*, 29 mai 1914.
- 13 Canada, Sessional Documents : *Annual Report of the Department of Marine and Fisheries for the Year 1913-14*. Sur le port de Québec, voir aussi : M. Vallières, *Histoire de Québec et de sa région*, tome 2, p. 1131-35.
- 14 Service des Archives, École des Hautes Études Commerciales, PO 19-B2 0016 Council Minutes of Board of Trade, 1912-1918, rencontres du 21 et le 28 octobre 1914.
- 15 David Zeni *Forgotten Empress*, p. 81, 165-166; Derek Grout *Edwardian Liner*: p. 40. Voir aussi : Frances Steel, *Oceania Under Steam: Sea Transport and the Cultures of Colonialism, c.1870-1914*, (Studies in Imperialism series), Manchester, Manchester University Press, 2011, p. 82.
- 16 Adrian Jarvis, "In Troubled Times The Port of Liverpool, 1905-1938" (Research In Maritime History No. 26), St. Johns, Newfoundland, International Maritime Economic History Association, 2003, p. 21.
- 17 Emily Carr, *Sister and I. From Victoria to London*, Victoria, Royal B.C. Museum, 2011. Le manuscrit original date de 1910.
- 18 L'exploitation du minerai d'argent dans le district de Payne Mountain, au nord de Nelson, date des années 1890. Derek Hayes, *British Columbia a New Historical Atlas*, Vancouver, Douglas and McIntyre, 2012, p. 174-175.
- 19 *Archives Musée canadien de l'histoire*, 2012-H0018.52, Mémoires de Florence Barbour, 1964, p. 37.
- 20 Notre compilation s'appuie sur la liste originale des passagers disponible chez : www.sea-view-diving.com. Cette liste fut mise à jour par la consultation de sources d'époque, dont les journaux.
- 21 *Toronto Daily Star*, 1^{er} juin 1914, p. 18
- 22 Andrew Horrall, *Popular Culture in London, c. 1890-1918*, Manchester, Manchester University Press, 2001. Sur Irving et Hackney voir : *Toronto Daily Star* 30 May 1914, p. 14.
- 23 Sur les avocats brasseurs d'affaires voir : Paul-André Linteau, « Quelques réflexions autour de la bourgeoisie québécoise, 1850-1914 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 30, 1 (1976), p. 63. Il y a un autre groupe ou famille francophone du nom de Vernier à bord de l'*Empress*; d'ailleurs on trouve quelques entrées sous le nom de Vernier dans le *Montreal Directory* de Lovell pour 1912-1913. Sur Louis Gosselin voir : *Le Progrès du Golfe*, 29 mai 1914; *Toronto Daily Star*, 29 mai 1914, p. 11; *La Presse*, 30 mai 1914; François Lefebvre, « Me Louis-Aldéi. Gosselin, C.R. survit au naufrage de l'*Empress of Ireland*. Biographie et généalogie », Conférence en date du 11 septembre 2005 : <http://www.genealogie.org/famille/gosselin/pdf/Louis-Adei%20Gosselin.pdf>. Lefebvre cite comme source le journal *La Patrie*, 1^{er} juin 1914.
- 24 *La Patrie* (Montréal), 1^{er} juin 1914. Voir aussi : François Lefebvre « Louis A. Gosselin, Biographie et généalogie », Conférence prononcée à Saint-Alexandre d'Iberville, 11 septembre 2005 : <http://www.genealogie.org/famille/gosselin/pdf/Louis-Adei%20Gosselin.pdf>

- 25 Cecilia Morgan, *A Happy Holiday. English Canadians and Transatlantic Tourism, 1870-1930*, Toronto, University of Toronto Press, 2008, p. 8.
- 26 *Toronto Daily Star*, 1^{er} juin 1914, p. 4
- 27 *Toronto Daily Star*, 30 mai 1914, p. 3
- 28 Cecilia Morgan, *A Happy Holiday*, p. 16.
- 29 BANQ, P1 S1 558 P 1 « Journal de voyage d'Anne Marie Palardy et de son mari Julien-Edouard-Alfred Dubuc, 5 décembre 1909 au 5 février 1910 », entrée du 5 décembre 1909.
- 30 *Toronto Daily Star*, 30 mai 1914, p. 4. Voir aussi : R.G. Moyles, *The Blood and Fire in Canada: A History of the Salvation Army in the Dominion, 1882-1976*, Toronto, Peter Martin Associates, 1977, p. 139-150. L'Armée recevait un bonus du gouvernement anglais pour chaque immigrant recruté.
- 31 *Toronto Daily Star*, 29 mai 1914, p. 10, 11.
- 32 Voir "Report of A.F. Jury", in Canada, Department of the Interior. Annual Report, part II Immigration. Sessional Paper no. 24 (Ottawa, King's Printer 1911), p. 74. Sur Shattock voir *The Nesbitt News* (Manitoba), 3 juin 1914.
- 33 Dossier de recherche compilé par Kathy Brown. Collection de Marion Kelch.
- 34 La communauté finlandaise à Port Arthur compte 1068 personnes en 1911 et 3252 en 1931 : H. Tolvanen, "Finns in Port Arthur in the Interwar Period. A Perspective on Urban Integration", dans M.G. Karni, *Finnish Diaspora*, Toronto, Multicultural History Society of Ontario, 1981, p. 67.
- 35 *Port Arthur Daily News*, 3 et 4 juin 1914; *Toronto Daily Star*, 1^{er} juin 1914.
- 36 *Fort William Daily Times Journal*, 2 et 8 juin, 1914; *Port Arthur Daily News*, 5 juin 1914.
- 37 Varpu Lindstrom, *The Finns in Canada*, (Canada's Ethnic Groups no. 8), Ottawa, Canadian Historical Association, 1985, p. 9-17.
- 38 Bruno Ramirez, "Brief Encounters: Italian Immigrant Workers and the CPR, 1900-1930", dans *Labour - Le Travail*, 17 (printemps 1986), p. 14. Nos chiffres sur l'immigration au Canada proviennent de : *Report of the Department of Citizenship and Immigration, Fiscal Year Ended March 31, 1950*.
- 39 Curieusement, il y a grève aux ateliers Angus à Montréal, en 1908. B. Ramirez « Brief Encounters », p. 23. À propos du Mesabi voir : A.R. Alanen, « The Locations : Company Communities on Minnesota's Iron Ranges », *Minnesota History*, 48, 3 (Automne 1982), p. 94-107; William W. Folwell, *A History of Minnesota : Volume 4*, Saint Paul, Minnesota Historical Society 1930, Chapitre 1 : « The Minnesota Iron Mines. »
- 40 E. Puletti, "I naufraghi dell'Imperatrice d'Irlanda" "Novant'anni fa un'immane tragedia del mare coinvolse emigranti umbri, marchigiani e lombardi" ("The Shipwrecked Victims of The Empress of Ireland: 'Ninety Years Ago a Catastrophic Tragedy at Sea Involving Italian Migrants from Umbria, Marche and Lombardy", traduit de l'italien par Sonia Cancian.
- 41 *Hibbing Minnesota, City Directory 1912* (Ancestry.com).
- 42 U.S. Department of Labor, Naturalization Service, 3 January 1921. Voir aussi : Ernesto R. Milani "Egildo and Carolina Braga Survivors of the Sinking of the Empress of Ireland", décembre 2014. Version anglaise aimablement transmise par M. Milani.