

Avalés par le fleuve voyageurs et migrants italiens à bord de l'*Empress of Ireland*

Peter Holdsworth

Number 112, Winter 2013

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/68225ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

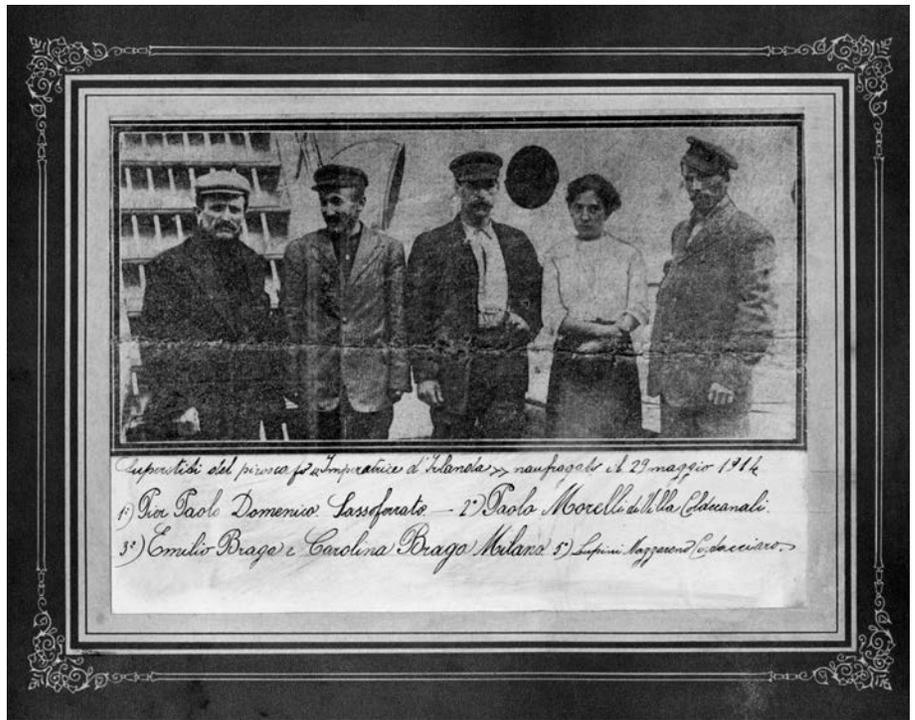
Holdsworth, P. (2013). Avalés par le fleuve voyageurs et migrants italiens à bord de l'*Empress of Ireland*. *Cap-aux-Diamants*, (112), 42–43.

AVALÉS PAR LE FLEUVE

VOYAGEURS ET MIGRANTS ITALIENS

À BORD DE L'EMPRESS OF IRELAND

Le 2 juin 1914, un entrefilet du *Duluth News Tribune* signalait les nombreuses demandes de renseignements que recevait le journal sur les passagers embarqués à bord de l'*Empress of Ireland*, un vapeur de la Canadian Pacific Steamship Company. Le 29 mai, en quatorze minutes à peine, le paquebot, après avoir quitté le port de Québec la veille, avait sombré dans le Saint-Laurent, à la hauteur de Sainte-Luce-sur-Mer, près de Rimouski, avec son équipage et plus d'un millier de passagers. Parmi ceux-ci se trouvaient Tony Bruno et Nazzareno Befera, deux Italiens, employés des mines de fer de la chaîne de Mesabi, dans le nord du Minnesota. Ils retournaient dans leur pays pour y revoir proches et amis. Befera, âgé de vingt ans, avait été victime d'un accident de travail pour lequel il avait reçu 840 \$ en guise de compensation. Il en avait envoyé une partie à Sassoferrato et sans doute emportait-il le reste dans ses bagages. Bruno et lui étaient du nombre des 27 passagers de troisième classe qui avaient acheté à Duluth, au Minnesota, leur billet pour Milan ou Turin. Les études sur le désastre de l'*Empress of Ireland* se sont peu intéressées à ce groupe. Dans la presse canadienne, il est par contre largement question des victimes appartenant à l'Armée de Salut. Dans ce bref article, nous nous pencherons sur le sort de ces migrants italiens. Au fait, que faisaient-ils à bord de l'*Empress of Ireland* lors de ce voyage fatidique? Sans doute leur destin fut tracé par deux mécanismes interdépendants : l'infrastructure des transports sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent, et le système des *padroni*, ces puissants trafiquants de main-



Italiens rescapés du naufrage de l'*Empress of Ireland* qui a eu lieu le 29 mai 1914. Ils se dirigent à Liverpool à bord du *Corsican*, pour ensuite voyager vers l'Italie. Les Braga allaient à Milan, Domenico Pierpaoli à Sassoferrato et les messieurs Morelli et Lupini à Costacciaro. Les communautés de Sassoferrato et de Costacciaro sont situées dans la province d'Ancone, au nord-ouest de Perugia. Photo gracieuseté de M. Euro Puletti. (Coll. Giovanni Morelli).

d'œuvre non qualifiée. Les passagers partis de Duluth provenaient vraisemblablement des communautés minières de la chaîne de Mesabi : Hibbing, Eveleth, Chisholm et Virginia. Plusieurs devaient résider dans ces localités sous le contrôle de la Oliver Mining Company, vivant pour la plupart dans des maisons de chambres, en compagnie de dizaines d'ouvriers italiens. Certains conservaient des liens avec des localités près de Sassoferrato, dans la région des Marches et de Costacciaro, en Ombrie. Souvent, c'étaient des jeunes, célibataires ou mariés, qui avaient de la famille en Italie, généralement en milieu rural.

Tout comme Befera, ils postaient de l'argent à leurs proches et, au moment de la tragédie maritime, retournaient dans leur pays. Tandis que certains n'étaient que de passage, plusieurs étaient des immigrants établis en Amérique comme Egildo Braga, de Turbigo, en Lombardie, qui avait acheté le billet de sa femme et celui de son fils. En 1912, Braga vivait près de Hibbing, localité voisine de la mine de Fayal. Arrivé à New York, en 1908, il avait habité Duluth, en 1910. Sa femme et lui survécurent au naufrage, mais pas leur fils.

Le système des *padroni* était responsable de l'engagement de la main-

d'œuvre ouvrière non qualifiée pour l'industrie minière et la construction de chemins de fer en Amérique du Nord. Un *padrone* recrutait, pour son propre compte, des compatriotes pauvres venus de la campagne, leur fournissant souvent le transport, l'hébergement et l'équipement. À Montréal, l'agent de placement du Canadien Pacifique, Antonio Cordasco, figure notoire de la communauté italienne, s'avéra un *padrone* particulièrement actif. Ce « roi des ouvriers » détenait en effet le monopole de l'engagement des hommes affectés à la construction de voies ferrées, après qu'il eut brisé, en 1901, une grève touchant le CP. À Duluth, Attilio Castigliano, l'agent consulaire d'Italie, se comportait comme un quasi-*padrone*. Il fut interprète, conseiller juridique et agent de placement pour les membres de la communauté italienne. En 1909, les Italiens, au nombre de 837, constituaient 10 % de la main-d'œuvre de la Oliver Iron Mining Company située dans la Mesabi. En 1913, Hibbing formait la plus importante communauté italienne de la région avec plus de 20 000 ressortissants.

En 1912, dans le cadre d'un voyage à travers les États-Unis, le géographe George Chisholm visita Hibbing, fondée en 1893, trois ans après la découverte de fer dans la chaîne de Mesabi. La main-d'œuvre était si diversifiée sur le plan ethnique, précisait-il, que les avis de compensation de travail devaient être rédigés en treize langues, dont le finlandais, le croate et l'italien. Dès 1896, les capitalistes du coin cédèrent la place à John D. Rockefeller et à John D. Oliver, faisant de Mesabi la source principale de minerai des moulins d'acier de Pittsburgh. Le transport du minerai se faisait par bateau sur les Grands Lacs, puis, vers le sud, souvent par chemin de fer depuis Conneaut et Ashtabula, sur le lac Érié, en Ohio. La main-d'œuvre des compagnies était composée d'immigrants anglais venus de la région de Cornwall, en Angleterre, et de quelques Canadiens français. À mesure que ces

deux groupes montaient dans la hiérarchie minière ou se dirigeaient vers d'autres activités, ils étaient remplacés par des Scandinaves, puis par des Polonais et des Italiens. Les travailleurs venus du nord et du centre de l'Italie optaient pour les mines bien établies du secteur est tandis que ceux du sud se retrouvaient, le plus souvent, dans des installations plus récentes du secteur ouest. Dans la Mesabi, la période d'avant-guerre en fut une d'agitation ouvrière, marquée, en 1907, par une grève de tout le secteur et par d'autres conflits de travail. Bien que certains Italiens aient été des organisateurs syndicaux, leur appui au mouvement de grève était plutôt tîde. Cela fit en sorte que davantage de Finlandais et moins d'Italiens figuraient sur la liste noire des employeurs, ceux-ci manifestant leur préférence pour les ouvriers d'origine italienne. Parti d'Italie, en 1908, Egildo Braga débarqua à New York. Comment a-t-il pu effectuer le voyage de retour en 1914? Nous disposons de quelques indices. Depuis 1888, c'était le CP qui contrôlait la société Duluth et Southern Shore et Atlantic Railroad (DSS & ARR). L'agent local qui a vendu les billets des ouvriers italiens, finlandais et austro-hongrois pour monter à bord de l'*Empress of Ireland* était aussi le représentant du CP. Grâce au tracé maritime amélioré à Sault-Sainte-Marie, il était devenu possible de naviguer de Duluth à Québec en empruntant une série d'écluses américaines et canadiennes. Plusieurs des services de navires desservant les Grands Lacs étaient reliés à un chemin de fer. Pour Barga et sa famille, le trajet le plus vraisemblable aurait consisté à emprunter la DSS & ARR jusqu'au terminal « atlantique » du Sault, pour ensuite prendre un vapeur du CP en direction d'Owen Sound, où ils pouvaient monter à bord d'un train du CP, pour Québec. Le quai de l'*Empress of Ireland* était situé à Québec, le vaisseau ayant trop de tirant pour faire le trajet vers Montréal. De Québec, les passagers voyageaient vers Liverpool et par la suite, avec des

correspondances, ils pouvaient se rendre en Italie. En voyageant de la sorte, sans doute que Nazzareno Befera et la famille Braga empruntèrent un trajet déjà bien établi au sein du réseau migratoire transatlantique. Le système des *padroni* avait dû faciliter leur venue en Amérique à bord d'un gros transatlantique via New York ou Québec. Le même système les avait autorisés à vivre quelque temps au Minnesota, leur laissant entrevoir la perspective d'un retour en Italie, munis d'un pécule leur permettant d'acquérir une propriété, signe de réussite sociale dans le Nouveau Monde. Braga et sa conjointe y étaient parvenus. Ils survécurent au naufrage de l'*Empress of Ireland* et purent retrouver leur village d'origine, Turbigo, à la fin du printemps 1914. Befera n'eut malheureusement pas cette chance : comme 840 autres passagers (et 172 membres de l'équipage) du navire, il mourut noyé, tôt le matin du 29 mai 1914. Ses rêves et ceux de centaines d'autres furent ainsi engloutis, avalés par les eaux du Saint Laurent. ■

Peter Holdsworth est stagiaire en archéologie et histoire au Musée canadien des civilisations.

Pour en savoir plus :

The Duluth News Tribune, 30 mai 1914, p. 2 et 2 juin 1914, p. 7.

William Watts Folwell. *A History of Minnesota*, vol. 4, Minnesota Historical Society, St. Paul, 1930.

Robert F. Harney. « *Montreal's King of Labour: A Case Study of Padronism* ». *Labour / Le Travail*, vol. 4 (1979), p. 57-84.

Robert W. Passfield, « *Technology in Transition: The 'Soo' Ship Canal, 1889-1985* ». *Studies in Archaeology, Architecture and History*. Hull, Québec, Minister of Supply and Services Canada, 1989.

Bruno Ramirez. *The Italians of Montreal: From Sojourning to Settlement, 1900-1921*. Montréal, Les Éditions du Courant, 1980.

John Sirjamaki, « *The People of the Mesabi Range* ». *Minnesota History*, vol. 27, n° 3 (September 1946), p. 203-215.