

## Une tragédie sur le Saint-Laurent Le naufrage de l'*Empress of Ireland*

François Dornier

Numéro 22, été 1990

Il était une fois le Saint-Laurent

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/7644ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

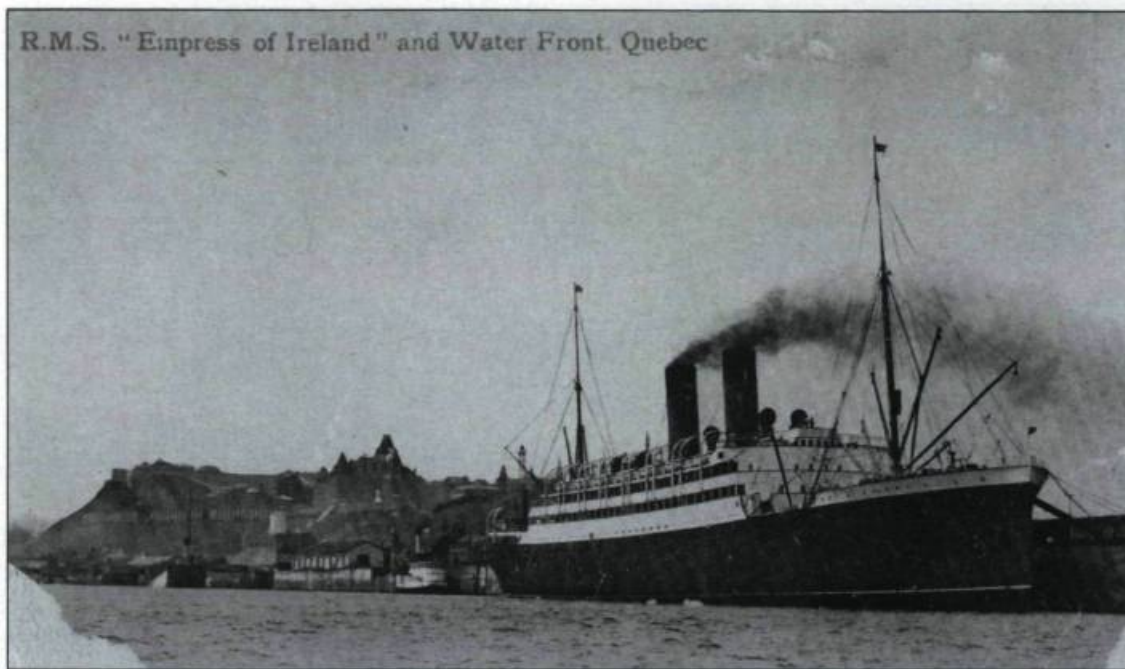
0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Dornier, F. (1990). Une tragédie sur le Saint-Laurent : le naufrage de l'*Empress of Ireland*. *Cap-aux-Diamants*, (22), 39–41.



L'Empress of Ireland lève l'ancre le 28 mai 1914 de Québec pour effectuer une autre traversée vers l'Angleterre. (Carte postale, archives maritimes A. Therrien).

# UNE TRAGÉDIE SUR LE SAINT-LAURENT LE NAUFRAGE DE L'EMPRESS OF IRELAND

par François Dornier\*

**L**E SITE HISTORIQUE DE LA POINTE-AU-PÈRE, PRÈS DE Rimouski, se situe tout près de l'ancien quai désaffecté, à quelques mètres seulement du rivage. Ce site comprend le vieux phare et ses dépendances et abrite le Musée de la mer, où subsistent de nombreuses pièces remontées de l'épave de l'*Empress of Ireland*.

## Dernier voyage

Nous sommes à la fin du mois de mai 1914, le 28 plus précisément. En ce samedi après-midi radieux, l'*Empress of Ireland*, un paquebot du Canadien Pacifique, quitte Québec en direction de l'Angleterre. Le capitaine Henry George Kendall commande le navire. Une autre traversée, comme il s'en fait tant, entre le nouveau et le vieux continent.

À bord, l'atmosphère est à la fête. Bien sûr, tous ont en mémoire la tragédie du *Titanic*, survenue à peine deux ans auparavant, mais l'*Empress* a déjà fait ses preuves. Construit en 1906 à Glasgow, en Écosse, ce navire de 14 000 tonneaux

mesure 550 pieds. Équipé de 10 cloisons étanches, il peut compter sur des pièces qui ont fait cruellement défaut à son célèbre prédécesseur. En plus du système de détection des icebergs, l'*Empress of Ireland* possède 40 chaloupes d'une capacité totale de 1 850 personnes. À son départ de Québec, l'*Empress* compte à son bord 1 477 passagers et membres d'équipage.

La descente du fleuve se fait sans encombre. Le temps est beau et clair, bien qu'à quelques reprises le capitaine doit faire retentir les sirènes en pénétrant dans des bancs de brume. À l'approche de Pointe-au-Père, vers une heure trente du matin, l'*Empress* débarque son pilote, chargé de le conduire à travers les méandres de la voie navigable du Saint-Laurent, puis regagne le large rapidement. Comme la nuit est claire, le commandant aperçoit facilement les feux de position d'un steamer venant en sens inverse. Le *Storstad* est un charbonnier norvégien qui se dirige vers Montréal avec sa cargaison. Lui aussi entrevoit les feux de position du paquebot. Les deux navires devraient se croiser sous peu.

Éclairée par une lucarne ouvragée, cette luxueuse pièce servait de salle à manger et témoigne de la magnificence de l'Empress of Ireland construit en 1906 pour le Canadien Pacifique. (Musée de la Mer de Rimouski).



Les employés de bord s'affairent à identifier les nombreux bagages des passagers. (Musée de la Mer de Rimouski).

Voyant les feux de position du charbonnier disparaître dans la brume, le commandant de l'Empress ordonne de stopper le navire. Selon toute vraisemblance, le Storstad croisera le paquebot parallèlement et sur sa droite. Le charbonnier réapparaît bel et bien à droite du capitaine Kendall mais presque perpendiculairement. Il de-

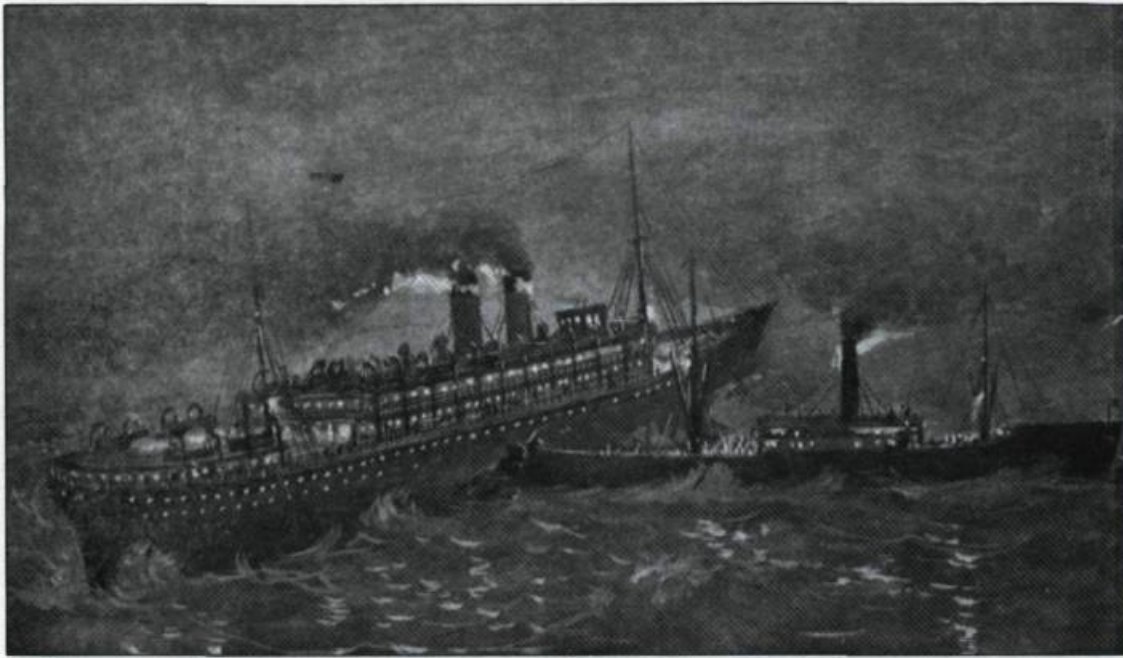
vient impossible d'éviter la collision. Le charbonnier transperce le paquebot entre les deux cheminées.

À ce moment crucial, à peine quelques étincelles, des vibrations et un grondement sourd se font entendre. Le choc est si faible que seulement quelques passagers et membres d'équipage encore debout le perçoivent. Malgré tous ses efforts, le charbonnier norvégien ne peut se maintenir dans la blessure de l'Empress. En s'arachant au transatlantique, le Storstad laisse un trou énorme de sept mètres de diamètre permettant à 60 000 gallons d'eau de s'y engouffrer. L'Empress penche immédiatement sur son flanc droit.

### Inévitable naufrage

Quatorze minutes seulement s'écoulent entre la collision et les derniers remous en surface des 14 000 tonnes de l'Empress. La vitesse du naufrage prend tout le monde par surprise. Les chaudières stoppées privent les couloirs d'électricité, le gîte du navire s'accroît très rapidement et l'eau glacée du fleuve surprend plusieurs personnes dans leur sommeil. Il transforme bientôt le transatlantique en cercueil pour 1 024 des passagers et membres d'équipage.

Pendant plusieurs jours, les débris et les cadavres sont repêchés sur les rives des alentours.



*Le 29 mai 1914, à 1h55, le charbonnier norvégien Storstad surgit du brouillard à la droite de l'Empress of Ireland et pratique une brèche profonde de six mètres de long.  
(Carte postale, archives maritimes A.-Therrien).*



*Site historique de Pointe-au-Père où se trouve le musée de la Mer qui fait revivre le tragique destin de l'Empress of Ireland.  
(Musée de la Mer de Rimouski).*

L'on réconforte les survivants et l'on rapatrie les morts. Plusieurs des corps non réclamés sont enterrés à Pointe-au-Père, où la compagnie Canadien Pacifique fait ériger un monument à la mémoire des victimes de cette triste nuit du 29 mai 1914.

Pendant de longues semaines, cette tragédie défraie les manchettes. Mais, le mois suivant, le début de la Première Guerre mondiale plonge la tragique histoire de l'Empress of Ireland dans l'oubli total.

L'épave, échouée à une profondeur de 45 mètres, demeure longtemps difficile d'accès. Cependant, depuis les années 1960, avec l'apparition du scaphandre autonome, les plongées sur le paquebot se sont multipliées. Bravant les courants forts et la faible visibilité, des plongeurs ont ramenés à la surface une foule d'objets très variés, rappelant à la mémoire de tous la fin tragique de l'Empress of Ireland. ♦

---

*\*Recherchiste*