

## **Le Montmagny et le Titanic** Une fatalité partagée

Alain Vézina

Numéro 117, printemps 2014

1914. Une année mémorable

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/71627ac>

[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

Vézina, A. (2014). Le *Montmagny* et le *Titanic* : une fatalité partagée. *Cap-aux-Diamants*, (117), 24–26.

# LE MONTMAGNY ET LE TITANIC UNE FATALITÉ PARTAGÉE

par Alain Vézina

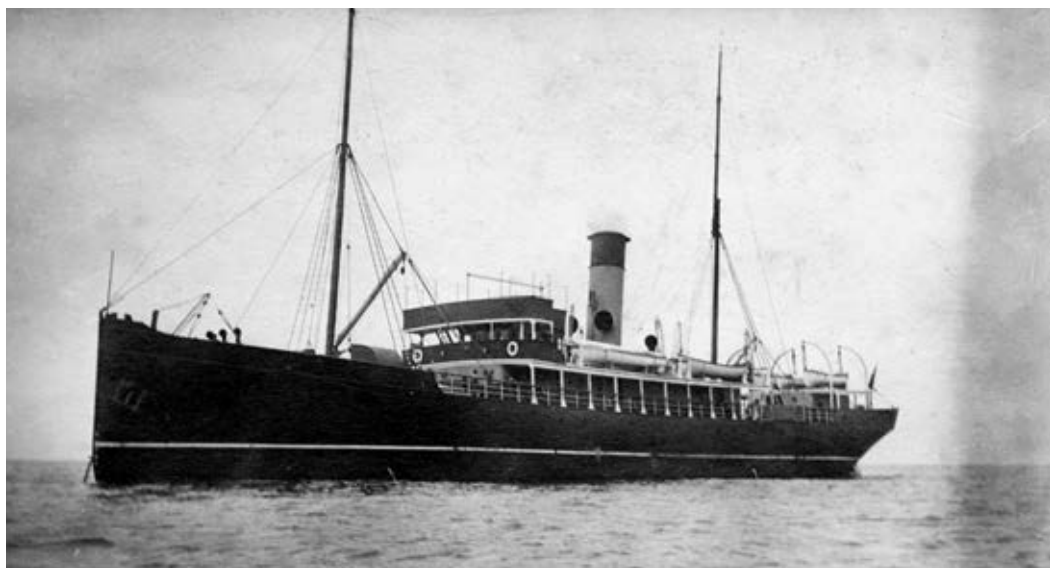
Certains épisodes de l'histoire donnent parfois l'impression d'être liés par de troublantes coïncidences. La courte carrière du ravitailleur canadien *Montmagny* en témoigne : affrété en 1912 afin de repêcher les corps des victimes du *Titanic*, il disparaît à son tour deux ans plus tard dans des circonstances tragiques. Frappé par un charbonnier en pleine nuit, le *Montmagny* sombre au large de la communauté riveraine dont il porte le nom, emportant avec lui quatorze personnes, dont onze enfants. Après un siècle d'oubli, l'histoire de ce navire suscite un nouvel intérêt depuis la localisation de son épave dans le fleuve Saint-Laurent.

## SUR LES TRACES DU TITANIC

Le *CGS Montmagny* est construit aux chantiers maritimes du gouvernement canadien à Sorel. Son lancement a lieu en grande pompe le 4 septembre 1909. Plus de 10 000 personnes sont alors réunies sur les deux rives du Richelieu pour assister à un double événement : la mise à l'eau du nouveau bâtiment et les régates annuelles du club nautique de la



Passager du *Titanic* récupéré par l'équipage du *Montmagny*.



Le *Montmagny*

ville. Jugeant 1 269 tonneaux, long de 67 mètres et mû par ses 148 chevaux vapeur, le *Montmagny* est intégré à la flotte du ministère de la Marine et des Pêcheries. Il a pour tâche principale le ravitaillement des phares et des stations de signaux du Saint-Laurent. Son équipage, formé de plusieurs Canadiens français, est commandé par un officier d'expérience et originaire de l'île d'Orléans, le capitaine François-Xavier Pouliot.

En mai 1912, le *Montmagny* se voit confier une mission hors du commun : trouver et récupérer des cadavres du *Titanic*. Deux autres navires ont déjà entrepris les recherches : les câbliers *Mackay-Bennett* et *Minia*. Trois cent vingt-trois corps sont ainsi repêchés : certains ramenés à terre, d'autres inhumés en mer, la décomposition des dépouilles ne permettant pas leur identification. Le 6 mai, le *Montmagny* accoste au port d'Halifax pour embarquer des provisions pour

plus de dix jours et la cargaison requise pour sa sinistre besogne : de la glace afin de préserver les corps ainsi que des cercueils et des sacs de toile. Deux embaumeurs et deux prêtres (l'un catholique, l'autre anglican) se joignent à l'équipage ainsi qu'un second capitaine.

Le jeudi 9 mai, le *Montmagny* se trouve sur le site du naufrage du *Titanic*. Le lendemain, malgré un épais brouillard, quelques indices de la tragédie sont aperçus. Plusieurs débris entourent le ravitailleur et l'équipage hisse même à bord un pilastre d'escalier en chêne. On retrouve les corps de quatre victimes : un steward qui ne pourra être identifié, Harold J. Reynolds, un passager de troisième classe, âgé de 21 ans, Hileni Zabour, elle aussi passagère de troisième classe, âgée de 15 ans, et finalement Charles Edwin Smith, un steward de 38 ans. Le capitaine Pouliot conserve un souvenir singulier de cette expédi-

tion : une bouée de sauvetage à laquelle était accroché le cadavre de Reynolds. Celle-ci appartient aujourd'hui au petit-fils du capitaine du *Montmagny*, Michel Pouliot, lui-même marin retraité.

### LE NAUFRAGE DU MONTMAGNY

Le 17 septembre 1914, le *Montmagny* quitte le port de Québec pour un voyage coutumier d'approvisionnement. En plus de son équipage régulier de 47 hommes, le navire accueille quelques passagers parmi lesquels on compte deux familles : M<sup>me</sup> Joseph Richard accompagnée de sept enfants et M<sup>me</sup> Joseph Lavallée avec ses quatre enfants. Tous vont rejoindre leur mari ou père, gardiens de phare.

Dans la nuit, à 4 h 15 du matin, tout juste après le changement de quart, le *Montmagny* est percuté par le charbonnier *Lingan*, dans le chenal de Beaujeu, au large de l'archipel de l'Isle-aux-Grues et, étrange hasard, de la localité de Montmagny. La cabine de la famille Lavallée est littéralement écrasée par l'impact du navire rempli de 7 000 tonnes de charbon. La mère et ses enfants périssent immédiatement, broyés dans leurs couchettes. Quelques secondes seulement après la collision, la poupe du *Montmagny* s'enfonce rapidement dans les flots. La salle des machines est inondée, les dynamos s'arrêtent, plongeant le navire dans l'obscurité la plus totale. Le *Lingan* se dégage vite de la blessure fatale qu'il a infligée au *Montmagny* alors que les membres d'équipage fuient le bâtiment en perdition en sautant directement sur le pont du charbonnier. Un des passagers, Achille Ouimet, vient tout juste de bondir sur le *Lingan*, lorsqu'il aperçoit sur le *Montmagny* qui sombre deux petites filles de la famille Richard, enfoncées dans l'eau jusqu'à la taille, pleurant et appelant leur mère. Le deuxième officier François-Xavier Lachance tente alors désespérément de mettre à l'eau une embarcation de sauvetage avec deux enfants cramponnés à lui. Mais les flots les submergent et le *Montmagny* coule à pic, seulement cinq minutes après la

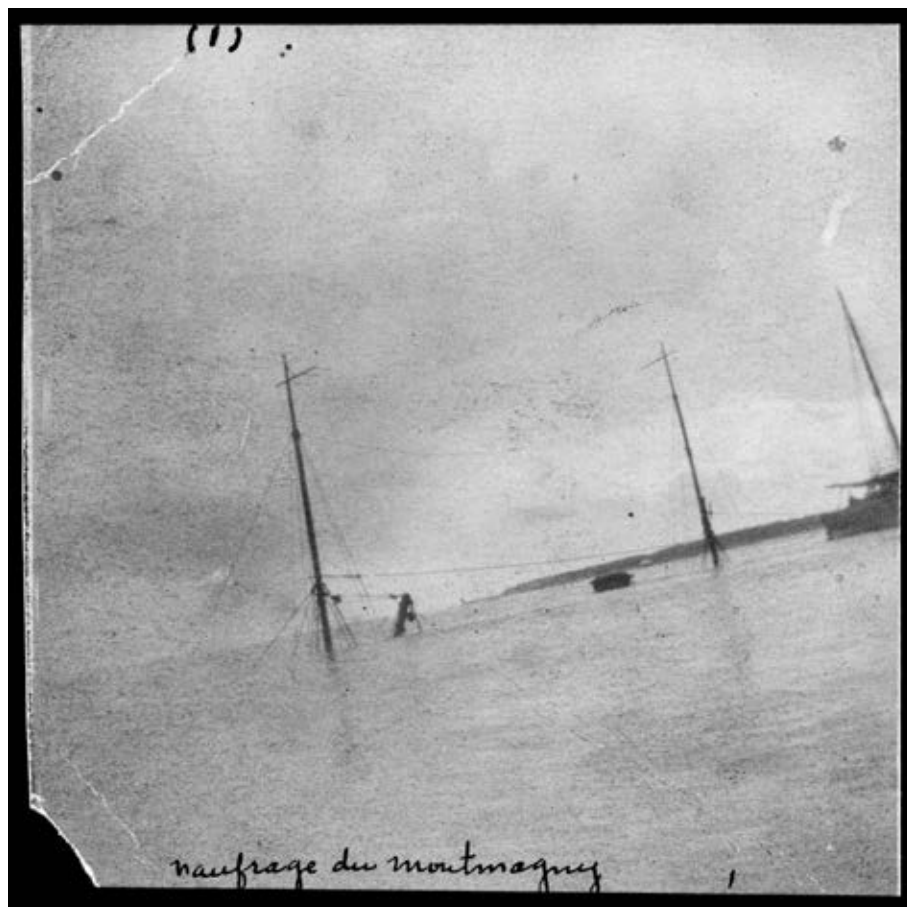
collision. Tous les membres des deux familles périssent ainsi que le deuxième officier Lachance.

Dans les semaines qui suivent, quelques corps des victimes seront retrouvés, les autres resteront à jamais prisonniers des entrailles de l'épave. Une commission d'enquête sur l'accident va attribuer le blâme au pilote du *Lingan*, François Gaudreau, et au premier officier Olaf Swanson, qui auraient commis une grave erreur de navigation. Le brevet des deux individus est suspendu et le pilote se voit également imposer une amende de deux cents dollars. Même si le capitaine du *Montmagny* et ses hommes ne sont pas désignés comme étant les responsables de la collision, la commission d'enquête critique sévèrement leur conduite lors de l'évacuation du ravitailleur, estimant que l'équipage a abandonné les passagers à leur sort tragique. Ce reproche ne passe pas inaperçu aux yeux du

ministère de la Marine et des Pêcheries puisque des directives sont transmises à l'agence de Québec afin d'empêcher l'affectation des survivants sur d'autres bâtiments.

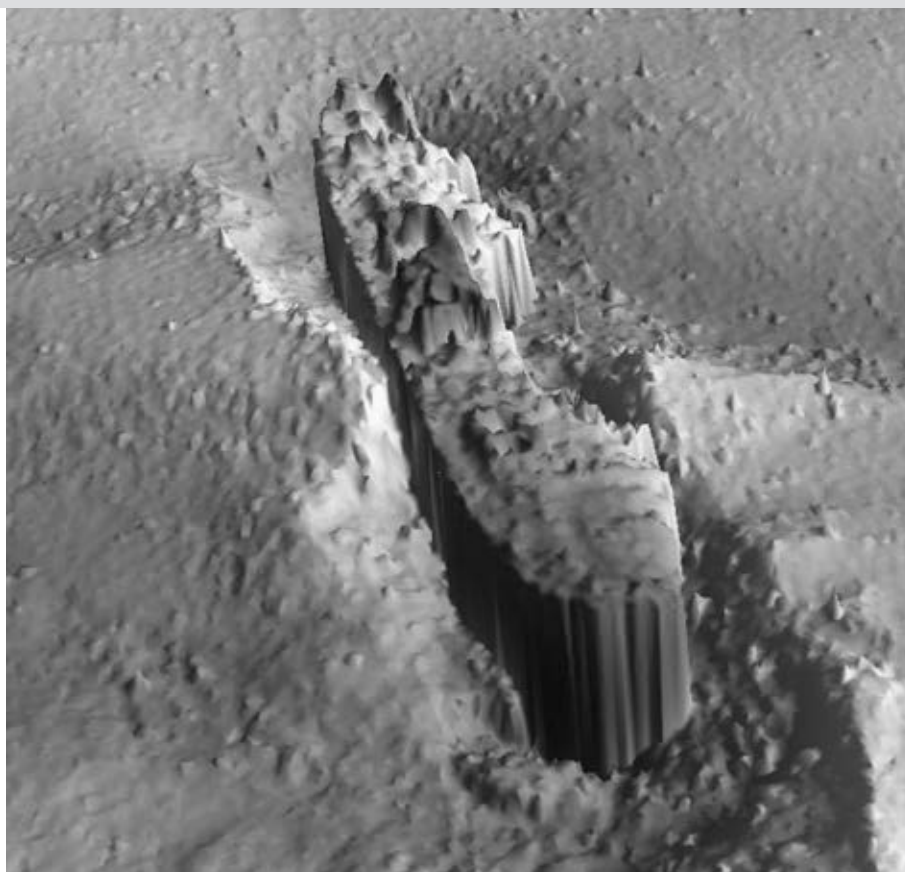
### L'ÉPAVE DU MONTMAGNY EST LOCALISÉE

De 1916 à 1919, diverses tentatives pour renflouer l'épave se soldent par des échecs. Celle-ci est alors abandonnée et oubliée jusqu'au moment où des recherches faites pour un documentaire, produit en 2011, mènent à la découverte des coordonnées de la position initiale de l'épave, transmise à l'époque aux navigateurs afin de prévenir tout accident. Cette précieuse information est alors acheminée aux Services hydrographiques du Canada. Par un heureux concours de circonstances, une vedette de sondage de l'Institut Maurice-Lamontagne de Mont-Joli, le *Guillemot*, doit se





Cette photo montre les mâts de l'épave du *Montmagny* toujours visibles après le naufrage.


rendre au chenal de Beaujeu, lieu du naufrage, pour effectuer des relevés bathymétriques. Le 2 novembre 2010, l'équipe du *Guillemot* cartographie la zone en la balayant avec un échosondeur multifaisceaux. Après plusieurs lignes de sondage sans trace de l'épave, l'équipe s'apprête à terminer son travail lorsque, tout à coup, une forme se détachant du sol marin est détectée. Les données de l'échosondeur indiquent alors, à seulement une quinzaine de mètres de profondeur, la présence des restes d'un navire. Les dimensions de l'épave correspondent à celle du *Montmagny* et sa modélisation 3D montre même un renfoncement à bâbord, là où a frappé le *Lingan*. Une telle découverte exhumait enfin le *Montmagny* de l'oubli collectif, où il a reposé pendant près d'un siècle. ■




Une photo de l'épave modélisée à partir des données de l'échosondeur.

Alain Vézina est professeur de cinéma au cégep de Saint-Jérôme.

  
 Depuis plus de 28 ans, les  
 Éditions Cap-aux-Diamants  
 publient une revue trimestrielle  
 traitant de l'histoire du Québec.  




Visitez le site web :  
[www.capauxdiamants.org](http://www.capauxdiamants.org)  
 Tél. : (418) 656-5040  
 Téléc. : (418) 656-7282  
[revue.cap-aux-diamants@hst.ulaval.ca](mailto:revue.cap-aux-diamants@hst.ulaval.ca)  
 ... et suivez-nous sur Facebook!

  
Association des professeures et des professeurs d'histoire  
des collèges du Québec

**Un regroupement de  
 professeures et professeurs  
 d'institutions de niveau collégial publiques et privées,  
 francophones et anglophones,  
 qui contribue au rayonnement de l'histoire  
 dans leurs milieux.**

Pour information : Jean-Louis Vallée  
 (418) 248-7164 poste 117 = [jvallee@cec.montmagny.qc.ca](mailto:jvallee@cec.montmagny.qc.ca)

**Archives du  
 Séminaire de Nicolet**  
*... témoins de notre histoire...*

Heures d'ouverture :

du lundi au vendredi  
de 9 h à 12 h  
de 13 h à 16 h 30



900, boul. Louis-Fréchette, bureau 110, Nicolet J3T 1V5  
 Téléphone : (819) 293-4838 Télécopieur : (819) 293-4543  
 Courriel électronique : [seminairedenicolet@sogetel.net](mailto:seminairedenicolet@sogetel.net)  
 Site internet : <http://archivesseminairenicolet.wordpress.com>  
 Centre régional d'archives privées agréé