Document generated on 07/16/2025 9:50 p.m.

Continuité

CONTINUITÉ

L'*Empress of Ireland*
De l'oubli à la convoitise

Jean-François Durnais and Serge Guay

Number 89, Summer 2001

Les héritages du fleuve

URI: https://id.erudit.org/iderudit/15772ac

See table of contents

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)
1923-2543 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Durnais, J.-F. & Guay, S. (2001). L'*Empress of Ireland* : de l'oubli à la convoitise. *Continuité*, (89), 45–47.

Tous droits réservés © Éditions Continuité, 2001

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

L'*Empress of Ireland*

De l'OUBLI à la CONVOITISE

Le site du Lieu historique national du Phare-de-Pointe-au-Père accueille depuis l'an 2000 le nouveau pavillon Empress of Ireland *du Musée de la mer.*

Photo : coll. Musée de la mer

Le plongeur Ronald Strong a remonté à la surface l'habitacle de compas en 1970.

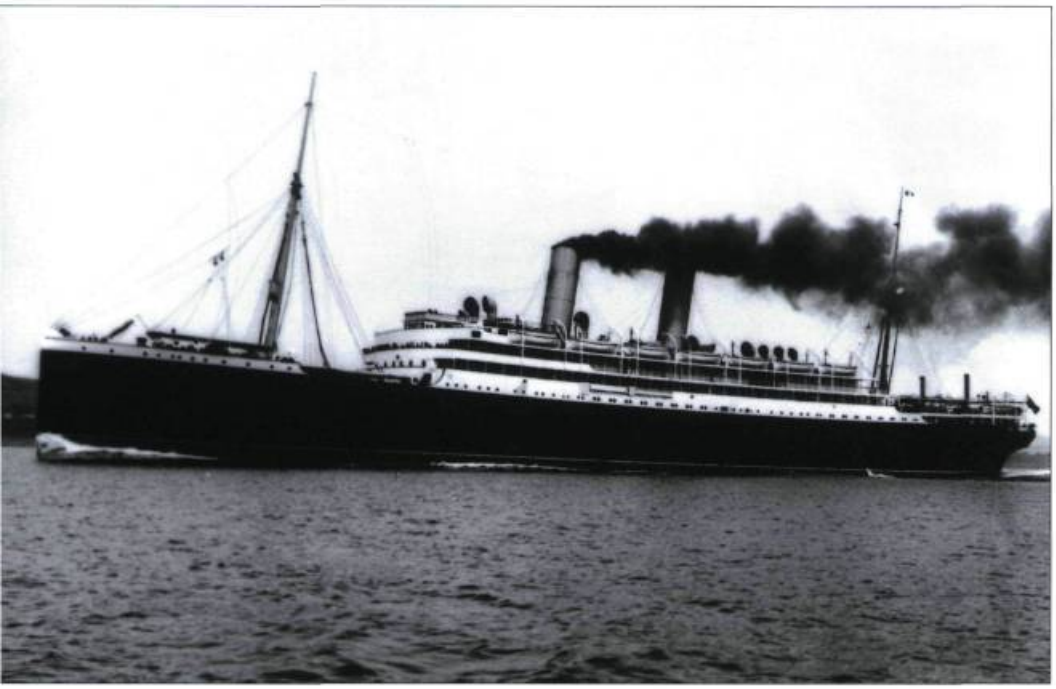
Photo : coll. Musée de la mer

*N'eût été de l'imminence de la Première Guerre mondiale, le naufrage de l'*Empress of Ireland *aurait sans doute frappé les imaginaires aussi fort que celui du* Titanic : *la tragédie d'abord humaine (plus d'un millier de personnes y ont perdu la vie) allait laisser dans son sillage une épave riche de mille trésors. Il faudra toutefois attendre 50 ans pour que s'éveillent les convoitises…*

par Jean-François Dumais et Serge Guay

Dans la nuit du 29 mai 1914, l'*Empress of Ireland*, paquebot du Canadien Pacifique, naviguait sur le Saint-Laurent en direction de Liverpool. Il avait quitté Québec quelques heures auparavant. Réputé pour sa vitesse et son confort, le luxueux navire ne devait prendre que six jours pour effectuer le trajet.

Après avoir laissé à la station de pilotage de Pointe-au-Père le pilote qui guidait le bateau depuis Québec, l'équipage aperçut un navire venir dans leur direction : c'était le charbonnier norvégien *Storstad*. Il était 1 h 40 et la plupart des passagers



L'Empress of Ireland en 1914 quelques heures avant la tragédie qui a fait 1012 victimes dans le Bas-Saint-Laurent.

Photo : coll. Musée de la mer

dormaient. Le commandant vit alors un épais brouillard se lever entre son navire et le *Storstad*. Malgré les signaux sonores que s'échangèrent les deux navires et à la stupéfaction de tous, le *Storstad* fonça tout droit sur l'*Empress of Ireland*.

Toutes les manœuvres pour tenter d'éviter la collision furent inutiles. Quelques secondes plus tard, le charbonnier enfonçait le côté droit du paquebot, laissant un trou béant dans son flanc par où s'engouffraient plus de 60 000 gallons d'eau à la seconde !

Ronald Ferguson, un des opérateurs de TSF (télégraphie sans fil) de l'*Empress of Ireland* reçut l'ordre d'envoyer un message de détresse : « S.O.S. Avons heurté quelque chose. Coulons rapidement. Envoyez de l'aide ! » Le message fut capté par la station Marconi de Pointe-au-Père. On dépêcha alors sur les lieux le *Lady Evelyn*, bateau postal du gouvernement, et le bateau-pilote *Eureka*. Mais le secours n'arriva que plusieurs minutes après le naufrage.

Pendant ce temps, comme le choc de la collision avait été peu perceptible, les passagers furent réveillés par l'arrivée soudaine de l'eau dans leur cabine ou jetés en bas de leur lit par l'inclinaison du navire. Pris de panique, ils tentèrent de rejoindre les chaloupes de sauvetage, mais trouver les sorties s'avéra bien difficile, en pleine nuit, dans un navire géant qu'ils ne connaissaient pas. La majorité d'entre eux se retrouvèrent donc pris au piège par l'eau qui s'engouffrait très rapidement.

En moins de 10 minutes, l'*Empress of Ireland* se retrouva couché sur le flanc droit, ses deux cheminées se fracassant en percutant l'eau. Le destin du géant des mers était scellé. À peine 14 minutes après la collision, le colosse de près de 175 mètres avait disparu dans les eaux du Saint-Laurent.

Grâce aux quelques chaloupes de sauvetage qu'on eut le temps de mettre à la mer et au secours des bateaux *Lady Evelyn* et *Eureka*, on réussit à sauver 465 des 1477 personnes qui se trouvaient à bord. Le naufrage fit 1012 victimes dont 840 passagers (plus que le *Titanic*) et 172 membres d'équipage. Le voyage de l'*Empress of Ireland* qui devait prendre six jours n'aura finalement duré que 9 heures 42 minutes.

Pendant 50 ans, on oubliera ce tragique événement, notamment à cause de la Première Guerre mondiale qui éclata quelques mois plus tard et peut-être aussi parce qu'il y avait peu de gens riches et célèbres à bord.

Chasse aux trésors

En 1964, des plongeurs de la région de Montréal prennent connaissance d'un article relatant ce naufrage dans le supplément *Perspective*. Ce groupe d'aventuriers s'installe alors à Pointe-au-Père et, à bord d'une petite chaloupe, part à la recherche de l'épave. Leur projet intéresse immédiatement beaucoup de monde, dont M. Aubert Brillant, propriétaire d'un navire beaucoup mieux adapté pour ce travail. Ensemble, ils découvriront l'épave le 17 juillet 1964. La certitude d'être sur l'*Empress of Ireland* leur est acquise le 9 août lorsqu'ils remontent de l'épave une petite cloche gravée au nom de l'*Empress of Ireland*. Cet objet, actuellement exposé au Musée de la mer de Pointe-au-Père, est récupéré tout près de la timonerie du navire.

À partir de cette date, l'intérêt pour l'épave de l'*Empress of Ireland* ne cessera de croître. L'année suivante, l'expédition est encore mieux organisée. M. Brillant affrète trois navires et fait même venir d'Italie une cloche de décompression afin de rendre les plongées plus sécuritaires. En 1967, une autre équipe remonte une

Pour en savoir plus

Pour en savoir plus sur l'*Empress of Ireland* et d'autres naufrages survenus dans le Saint-Laurent, on peut visiter le site Internet du Musée de la mer à l'adresse www.museedelamer.qc.ca

des immenses hélices du navire qui, faute d'intérêt pour ce type d'objet à l'époque, sera cédée à une fonderie pour seulement 5000 $. C'est au cours des années 1980 que le nombre de plongées vers l'épave augmente considérablement alors qu'arrivent des États-Unis et de l'Ontario plusieurs plongeurs à la recherche de trésors ou de précieux souvenirs. De nombreuses personnes espèrent s'enrichir en remontant des objets de l'épave. La cave à vin sera entièrement vidée, les cuisines seront dépouillées de leurs innombrables assiettes, plus de 200 hublots seront arrachés de la coque pendant que d'autres plongeurs rechercheront une supposée cargaison d'un métal précieux, le nickel.

Plus de 30 ans se sont écoulés depuis la découverte de l'*Empress of Ireland* et le problème de la récupération des objets de l'épave demeure toujours d'actualité. Au printemps de 1998, un groupe de plongeurs menace de faire exploser des sections de l'épave pour mettre enfin la main sur les hypothétiques lingots de nickel. Une coalition s'organise alors dans la région du Bas-Saint-Laurent afin de protéger le navire. Le gouvernement du Québec intervient rapidement avec un avis d'intention de classement qui deviendra officiel le 15 avril 1999. Maintenant, l'épave de l'*Empress of Ireland* s'est vu accorder le statut de bien historique et archéologique et la prise d'objets ou l'altération de l'épave sont dorénavant interdites.

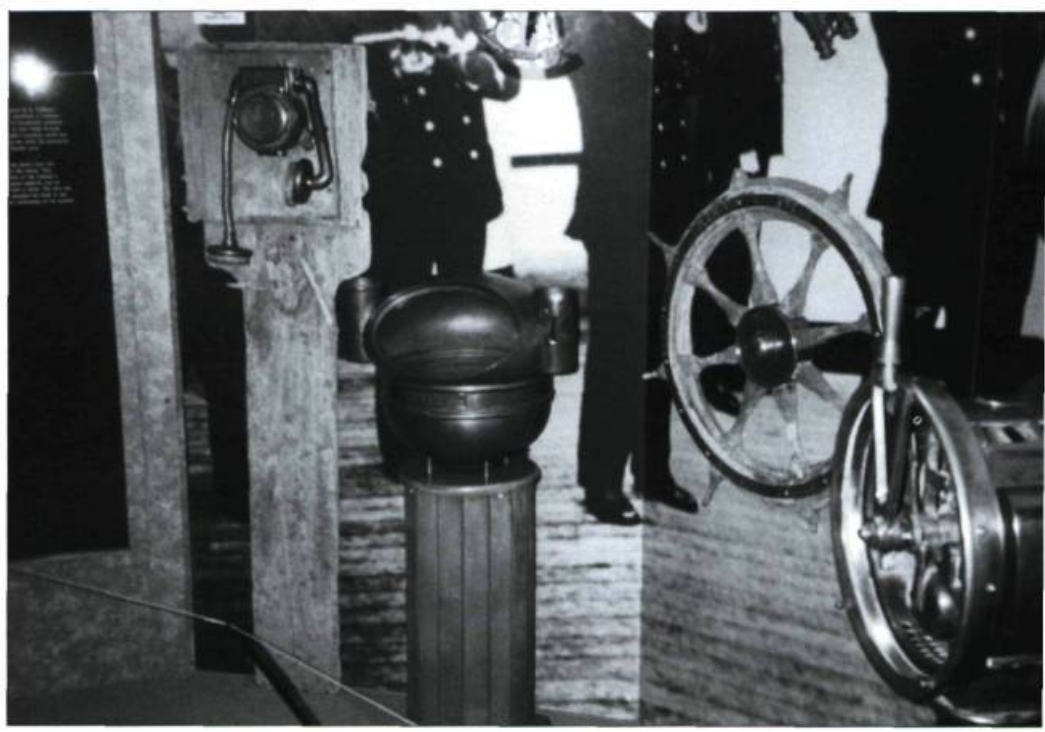
Pendant ce temps, un groupe de plongeurs fonde le Musée de la mer de Rimouski en 1980 et fait du naufrage de l'*Empress of Ireland* une des principales thématiques de l'établissement muséal. Les premières expositions sont présentées à l'Institut maritime et, deux ans plus tard, elles déménagent dans la maison du gardien de phare située sur le site du Lieu historique national du Phare-de-Pointe-au-Père de Parcs Canada.

Encore aujourd'hui, cette portion de l'histoire maritime du Québec demeure étonnamment méconnue même si le Musée de la mer en témoigne depuis 20 ans. Au printemps 2000, le pavillon *Empress of Ireland* était inauguré au Musée de la mer de Pointe-au-Père. Un spectacle 3D fait revivre le naufrage aux spectateurs et une exposition permet de découvrir les nombreux objets provenant de l'épave. On y expose aussi l'immense maquette de l'*Empress of Ireland* construite en Écosse en 1905.

Jean-François Dumais travaille au Musée de la mer de Pointe-au-Père, Serge Guay est directeur de l'établissement.

Oubli et spéculation

Depuis 35 ans, une multitude d'objets ont été récupérés de l'épave de l'*Empress of Ireland*. La plupart des plongeurs ont ramené des souvenirs de leur plongée. Aujourd'hui, la plupart de ces pièces dorment dans leur sous-sol. La plus grande collection exposée se trouve au Musée de la mer de Pointe-au-Père. Depuis quelques années, certains propriétaires d'objets ramenés de l'épave il y a près de 30 ans choisissent d'en faire don au Musée qui se charge de leur conservation et de leur exposition. C'est ce qu'a fait Mme Dianne Strong, une Américaine de l'Ouest, au début de juin 2000 en remettant au Musée un magnifique compas récupéré en 1970. La seule conséquence fâcheuse de la protection de l'épave vient de ce que les plongeurs surévaluent maintenant leurs objets et rêvent de devenir millionnaires. Résultat pour un musée non subventionné comme celui de Pointe-au-Père: l'achat de ces pièces est devenu impensable. Encore heureux qu'un petit nombre de plongeurs aient à cœur de conserver et d'exposer dans un musée ces trésors d'un temps révolu de notre histoire maritime.



Grâce au don généreux de Mme Dianne Strong, l'habitacle de compas fait désormais partie des trésors du Musée de la mer.

Photo : coll. Musée de la mer