

Il y a 150 ans La tragédie du *Montréal*

Denis Robitaille

Number 91, Fall 2007

Tant d'histoires à raconter!

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/6928ac>

[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

Robitaille, D. (2007). Il y a 150 ans : la tragédie du *Montréal*. *Cap-aux-Diamants*, (91), 18–20.

IL Y A 150 ANS LA TRAGÉDIE DU MONTRÉAL



■ PAR DENIS ROBITAILLE

Sur le quai de Cap-Rouge, le 26 juin dernier, le Régiment historique écossais 78th Fraser Highlanders commémorait le 150^e anniversaire de l'incendie du *Montréal* dans lequel 253 personnes - en majeure partie des immigrants écossais - ont péri. Sur la photo, Jacques MacKay, capitaine du 78th Fraser Highlanders, Denise Tremblay-Blanchette, conseillère municipale de Cap-Rouge, Denis Robitaille, auteur, Philippe Gaboury, représentant de la Société historique de Cap-Rouge, Alan Stairs, directeur musical du 78th Fraser Highlanders.

Le 25 juin 1857, le capitaine John Wilson Blenerhassett, amarré au port de Québec, regardait descendre ses 340 passagers sur la passerelle étroite de son navire. Ces immigrants harassés, des femmes et des enfants pour la plupart, venaient de faire la traversée en 42 jours depuis Greenock, dans l'estuaire de la Clyde, en Écosse. En saluant les gamins qui lui envoyaient la main, le capitaine était loin de penser que le lendemain, la majorité d'entre eux périrait de façon atroce dans l'une des pires tragédies maritimes du Saint-Laurent.

EMBARQUEMENT

Le 26 juin, peu avant 16 h, le navire à vapeur le *Montréal*, terminait l'embarquement de près de 400 passagers. La plupart d'entre eux apportaient leur repas et passeraient la nuit entassés sur le pont. La voie fluviale était la façon la plus économique de voyager en raison de la guerre des prix que se livraient les compagnies de navigation. Au moment où on retirait les passerelles, le capitaine John Charles Rudolph jeta un coup d'œil au *Napoléon* qui quittait le quai. Sourire en coin, il fit signe à son second, Louis Roberge. Tous deux sa-

vaient qu'avec ses deux moteurs développant 160 chevaux et sa vitesse de croisière de quinze milles à l'heure, le *Montréal* rattraperait facilement son concurrent.

Rudolph ordonna de larguer les amarres. Le sifflet domina le brouhaha du port et les deux roues à aubes se mirent à battre l'eau furieusement. La haute cheminée crachait une fumée noire, le pont vibrait sous les pieds. Les femmes et les enfants, le cœur serré, regardèrent s'éloigner les quais. Prochaine étape : Montréal et, de là, le Haut-Canada où les attendaient un mari, un fils ou un frère, arrivés l'année précédente pour défricher la terre et construire leur nouveau foyer.

Dans la cale, les chauffeurs alimentaient les chaudières de bois franc, les machinistes surveillaient la pression. À la timonerie, le capitaine et son second, le premier pilote Jean-Baptiste Dorval et le timonier Isaïe Beaumarie, voyaient leur navire gagner sur le *Napoléon*. Bientôt, ils le dépassèrent en prenant soin de s'en écarter à peine et le laissèrent dans leur sillon. Satisfait, le capitaine salua ses officiers et descendit à sa cabine, journaux en main.

PREMIÈRES ALERTES

Peu de temps après, sur la rive sud du fleuve, à bord du *Peveril* amarré à l'anse Benson, John Murphy aperçut le *Montréal* au large de l'église de Sillery et crut déceler une fumée suspecte à bord. Il courut avertir son capitaine.

Au même moment, à bord du vapeur, le passager William Black aperçut la fumée à la base de la cheminée. Deux hommes d'équipage passèrent près de lui en vitesse, seaux à la main. L'alarme se répandit parmi les passagers comme une traînée de poudre.

Le capitaine Rudolph, alerté par les pas de course entendus depuis sa cabine, rejoignit ses hommes sur le pont au-dessus de la chaudière. Le charpentier venait d'éventrer le plancher pour débusquer le feu là où il s'était déclaré à quelques reprises auparavant. Cette fois-ci, les flammes avaient pris des proportions inquiétantes. Le second ordonna qu'on apporte le boyau. La pression était insuffisante. La fumée envahit la pièce. Le feu longea les murs et se propagea rapidement. Incapables de le maîtriser, les officiers quittèrent l'endroit.

Sur le pont, les passagers, affolés, réclamaient à grands cris qu'on échoue le navire sur une plage sablonneuse de la rive nord. Rien à faire, le *Montréal* poursuivait sa course.

Les membres d'équipage, laissés à eux-mêmes, ne savaient plus où donner de la tête. Certains passagers s'en prenaient à eux tandis que les mères rassemblaient leurs petits. Le feu envahissait les salons et repoussait tout le monde sur le pont.

Le navire passa devant l'anse de Cap-Rouge. Dans la timonerie, en l'absence d'ordres précis, le timonier Beaumarie maintint le cap. Dans la cale, les chauffeurs, sous les ordres de Charles Matte, continuaient d'alimenter les chaudières, ignorant l'ampleur du drame qui se déroulait au-dessus de leur tête. Pierre Jacques, un Abénaquis de Bécancour, fut le premier à se jeter à l'eau. Bon nageur, il atteignit la rive. La plupart des autres passagers n'auraient pas cette chance.

Le pilote Dorval, de retour des lieux de l'incendie, entra dans la timonerie. Alexis Rocheleau, son adjoint, venait tout juste d'ordonner de courir vers le rivage. Constatant que le navire allait s'échouer sur des roches affleurées, Dorval sonna la cloche pour commander l'arrêt des machines. Tout le monde quitta le poste de commandement.

Le *Montréal*, devenu immense brasier, s'immobilisa loin de la rive, aux limites de Cap-Rouge et de Saint-Augustin-de-Desmaures. Les deux canots de sauvetage, l'un en flammes et l'autre coulé aussitôt lancé, ne furent d'aucune utilité. Il n'y avait que quelques vestes de sauvetage à bord.

Passagers et membres d'équipage étaient coincés. Certains furent happés par les flammes, les autres se jetèrent à l'eau. Plusieurs périrent noyés. Entre-temps, le capitaine Rudolph s'était réfugié près d'une roue à aubes, dans l'attente des secours.

LES SECOURS

Le *Napoléon*, commandé par le capitaine Pierre-Édouard Cotté, arriva le premier sur place et jeta à l'eau ses chaloupes et une barge. L'équipage souqua avec vigueur en direction des passagers agrippés aux débris ou entassés sur la proue, dernier endroit épargné par les flammes. D'autres embarcations, lancées depuis Cap-Rouge et Saint-Nicolas, s'empressèrent sur les lieux. Arrivé en amont, le remorqueur à vapeur *Alliance* jeta l'ancre et lança ses canots.

Deux cent cinquante-trois personnes trouvèrent la mort dans ce terrible incendie, dont quinze membres d'équipage. Parmi les rescapés, plusieurs durent leur vie à l'héroïsme de l'équipage du *Napoléon* et de leur capitaine. Ce dernier continua sa route vers Montréal avec 109 survivants et seize victimes.

L'*Alliance* — appartenant au propriétaire du *Montréal* — effectua plusieurs allers et retours entre Cap-Rouge et Québec. Pendant plusieurs jours, on repêcha des victimes qui refaisaient surface ou qui avaient dérivé avec le courant, certains jusqu'à Lévis.

L'enquête du coroner Jean-Antoine Panet débuta le lendemain de la tragédie dans une caserne d'incendie de la rue Sainte-Ursule, à Québec, où étaient amenées les dépouilles pour identification. Plusieurs d'entre elles restèrent anonymes, tous les membres de la famille ayant péri. Un jury, composé de quatorze jurés et présidé par Duncan McPherson, fut chargé d'éclaircir les circonstances du drame, d'en identifier les causes et, s'il y avait lieu, les responsables. L'audience des nombreux témoins se fit d'abord à l'hôtel de ville, puis au palais de justice.

Plusieurs témoignages incriminèrent les principaux officiers du *Montréal*. Le 16 juillet, un verdict d'homicide involontaire fut prononcé contre John Wilson, fils, propriétaire du vapeur, John Charles Rudolph, capitaine, Jean-Baptiste Dorval, pilote, Louis Roberge, second, Alexandre Rocheleau, second pilote. Ils furent aussitôt mis en prison dans l'attente de leur procès. De sévères reproches furent formulés à l'endroit de John Wilson, père, parce qu'il avait refusé l'inspection du navire dans les mois qui avaient précédé le sinistre et en raison de sa négligence dans l'application des lois touchant la sécurité des voyageurs.

Le procès débuta le 2 février 1858 à la cour criminelle de Québec, sous la présidence des juges Jean-François Duval et René-Édouard Caron. Dès le lendemain, se rendant à l'opinion du juge Duval, le jury déclara Louis Roberge non coupable. Ce dernier fut immédiatement relâché. Au terme du procès, le 12 février, les pilotes Dorval et Rocheleau furent condamnés à une amende de 400 \$ et une caution de 200 \$. L'avocat du capitaine, le réputé John Buckworth Parkin, obtint que son client soit relaxé pour raison de santé et libéré de toute accusation. Ce jugement jeta la consternation dans l'opinion publique. John Wil-

Cette photographie de William Notman montre plusieurs bateaux qui circulaient sur le Saint-Laurent à l'époque de la tragédie du *Montréal*. Au second plan apparaît le *Napoléon* qui contribua à sauver un certain nombre de naufragés. (Archives de l'auteur).



LES VICTIMES

Que dire pour saisir l'ampleur de cette atrocité, pour s'imaginer les victimes du brasier cramponnées les unes aux autres, pour se figurer les noyades par dizaines et les sauvetages héroïques, pour tenter de comprendre le désarroi de l'équipage? Les journaux de l'époque, par pages entières, énumèrent les victimes ou les décrivent faute de pouvoir les identifier. On y retrouve en majorité des passagers du *John MacKenzie*, mais aussi des cageux qui s'en retournaient chez eux, des commerçants, des notables. Nommer une victime réussira peut-être à les évoquer toutes. La dernière d'entre elles, Jeanie Caldwell, âgée de dix-huit mois, mourut le 19 juillet au Montreal General Hospital. « Cette petite fille, raconte *La Minerve* du 23 juillet 1857, grièvement blessée [...] a souffert horriblement jusqu'à son dernier soupir. Ses parents, s'il lui en reste sur cette terre, apprendront avec bonheur que ni les peines ni les soins des employés de l'hôpital n'ont été épargnés pour apporter du soulagement à cette petite orpheline. » On apprendra plus tard que sa mère et son père avaient péri sur le *Montréal*.

SOUVENIRS

Cent soixante-dix-neuf victimes sont enterrées au cimetière Mount Hermon, à Québec. Une épitaphe a été érigée en 2002 pour en marquer l'emplacement. La St. Andrew's Society de Montréal a fait enterrer quinze des victimes dans le cimetière Mont-Royal. En 1982, elle y a élevé une épitaphe pour souligner le 125^e anniversaire. Cette tragédie est la plus importante sur le Saint-Laurent après le naufrage de l'*Empress of Ireland*, survenu le 29 mai 1914, où 1 012 personnes périrent noyées. ♦

Denis Robitaille est l'auteur d'*Une nuit, un capitaine*, roman paru aux éditions Fides en 2005, dans lequel il raconte l'incendie du *Montréal*. Il est actuellement chargé de projet du lieu de mémoire des Augustines dans le Vieux-Québec.

Pour en savoir plus :

Les journaux de l'époque, notamment *Le Canadien*, *La Minerve*, *Le Journal de Québec*, le *Québec Mercury*, *Morning Chronicle*, et *L'Ère nouvelle* fournissent de nombreux renseignements sur les victimes et les survivants de l'incendie du *Montréal*. Les témoignages entendus à l'enquête du coroner et rapportés dans ces journaux permettent de reconstituer les événements. Le 24 septembre 1857, le *St. Andrew's Society Charitable Committee* a déposé un bilan des sommes reçues lors de souscription populaire en faveur des rescapés et indique l'usage qu'il en a fait. Les archives judiciaires ont conservé de l'enquête du coroner et du procès, les citations à comparaître, la liste des prisonniers, des témoins et des victimes.

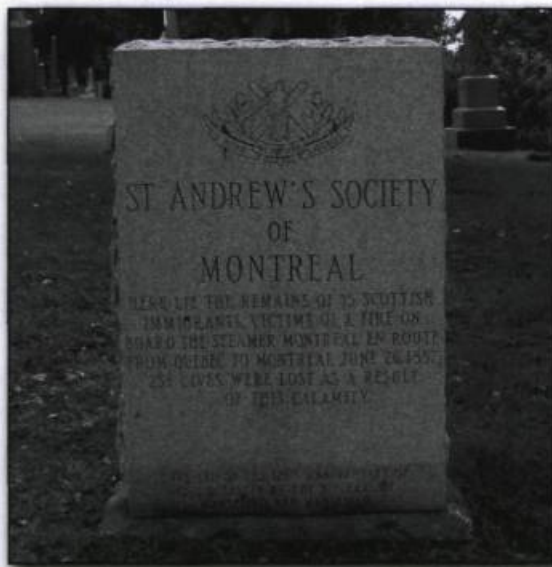


Monument élevé en 1982 dans le cimetière Mont-Royal. (Archives de l'auteur).

son, quant à lui, retenu à New York par des ennuis de santé, n'a pas eu à subir son procès.

Dans les semaines qui suivirent l'incendie, des inspecteurs procédèrent à l'inspection des bateaux à vapeur du Saint-Laurent. Aucun ne fut trouvé conforme aux normes de sécurité. Dès le mois d'août, la Compagnie de navigation du Richelieu (propriétaire du *Napoléon*) annonça qu'elle dotait ses navires (le *Napoléon*, le *Victoria*, le *Castor*, le *Cultivateur* et le *Terrebonne*) de canots de sauvetage en nombre suffisant et d'autres dispositifs de sécurité. Cette tragédie sert de leçon aux entreprises de transport maritime qui, jusqu'alors, s'en tenaient généralement aux mesures en vigueur pour la navigation des marchandises.

Dans les jours qui suivirent la tragédie, le *Journal de Québec* ouvrit une souscription populaire pour offrir une médaille soulignant le dévouement du capitaine Cotté, du commissaire de bord, Jean-Baptiste Labelle, et d'un jeune aide-cuisinier, Narcisse Lamontagne. Le journal *La Minerve*, de Montréal, sollicita lui aussi la population à partir d'octobre. N'ayant pu rassembler la somme nécessaire, les deux périodiques renoncèrent à leur projet au début de l'année 1858 en dénonçant l'inconséquence de la population qui acclamait ses héros mais ne savait pas les récompenser.



Monument élevé par la St. Andrew's Society à la mémoire des victimes du *Montréal* inhumées au cimetière Mount Hermon. (Archives de l'auteur).