

Un *Oiseau blanc* qui volait avec du plomb dans l'aile Le baron belge Louis Empain au Canada en 1936

Pierre Chartrand

Volume 11, Number 3, 2006

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/11116ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (print)

1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Chartrand, P. (2006). Un *Oiseau blanc* qui volait avec du plomb dans l'aile : le baron belge Louis Empain au Canada en 1936. *Histoire Québec*, 11(3), 20–27.

UN OISEAU BLANC QUI VOLAIT AVEC DU PLOMB DANS L'AILE¹

Le baron belge Louis Empain au Canada en 1936

par Pierre Chartrand

Pierre Chartrand a travaillé durant plusieurs années en Afrique, avec l'ACDI (Agence canadienne de développement international). Il a enseigné notamment en Tunisie, en Côte d'Ivoire et, pendant cinq ans, en Mauritanie, à l'École nationale d'administration de Nouakchott. Membre actif de la Société d'histoire de Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson et Estérel et de la Société généalogique canadienne-française, il s'intéresse tout particulièrement aux activités du baron belge Louis Empain en sol québécois entre 1934 et 1939. En octobre 1999, à l'Université d'Ottawa, il participe à un important colloque ayant pour thème « La présence belge au Canada ». Il y fait un exposé intitulé « Le baron Louis Empain au Canada : un destin contrarié ». On peut en lire une version abrégée sur le site français en ligne de Thierry Sabot à l'adresse suivante : www.histoire-genealogie.com/article.php3?id_article=185.



*Le Xafira acheté en 1935, sous le nom Radiant, par Louis Empain qui le rebaptisa L'Oiseau Blanc.
(Source : Archives Hans Hass.)*

Printemps 1936

Louis Empain débarque à Portsmouth pour prendre livraison de son nouveau jouet : un schooner auxiliaire à trois mâts. Ce yacht qu'il vient d'acheter est l'ancien *Radiant*, ex-*Xarifa* construit en 1927 par J. S. White & Co. Ltd. de Cowes. Les plans sont de J. M. Soper. La voilure est de Ratsey et Lipton. La coque est en acier et jauge 380 tonneaux. Ce bateau avait été construit pour Franklin M. Singer,

« le yachtman américain bien connu, qui a déjà fait flotter son guidon sur plusieurs yachts du même nom »². Franklin, né en 1870 en France – sa mère est française – est le fils d'Isaac Singer, le roi de la machine à coudre.

Louis est déjà propriétaire d'un voilier plus modeste, un deux-mâts, le *Maria Catarina*, qui mouille dans le Midi.

Depuis 1933, il est membre de la *Ligue maritime belge*. Il en assume la présidence de 1934 à 1936. En 1939, il hérite d'un mandat d'administrateur de cinq ans. En 1950, il est cité comme président honoraire. En 1962, il est toujours administrateur.

La goélette, l'*Oiseau Blanc*, véritable bijou d'architecture, a tout pour le ravir : c'est « un véritable petit palais flottant ! », écrit le journaliste du *Soleil*, évalué à une somme considérable ». Un autre journaliste préfère parler du « yacht princier » du baron.

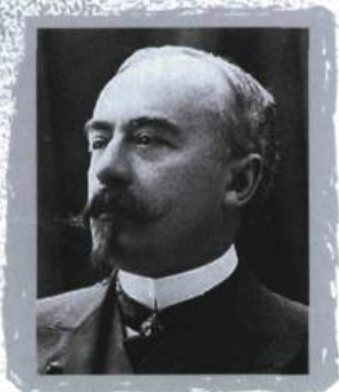
Le *Xarifa* avait été acheté en 1930 et baptisé *Radiant* par Edward Mauger, magnat de la presse britannique, qui reçut en 1933 le titre de baron d'Illiffe. Dans le numéro 159 de mars 1936, la revue *Wandelaar et sur l'eau* (organe officiel du ministère de la Marine et de la Fédération de Yachting belge), on peut lire à la page 150 ce qui suit : « Il (le yacht) est certainement une

des plus belles unités actuellement à flot. Par l'acquisition de cette belle unité, le baron Louis Empain se place définitivement à la tête du yachting belge. Nous le félicitons bien sincèrement et souhaitons à l'*Oiseau Blanc* une belle carrière sportive ».

Pour ce jeune célibataire de 28 ans, timide avec les femmes, quelque peu timoré, c'est sans doute une façon de se revaloriser, lui qui manque parfois d'assurance.

Il vient d'ailleurs de se lancer un véritable défi : entreprendre la traversée de l'Atlantique sur son trois-mâts jusqu'à Montréal où il a commencé à établir ses quartiers d'homme d'affaires. La revue belge note : « Nous apprenons qu'en avril prochain l'*Oiseau Blanc*, sous le commandement du capitaine Carlier, quittera l'Angleterre pour le Canada où son propriétaire réside actuellement pour affaires ».

À la fin de l'été, Louis compte revenir en Europe à bord de son yacht. Depuis deux ans, sur les transatlantiques les plus renommés, il multiplie les aller-retour entre la Belgique et le Canada où il vient investir une faible part de son fabuleux héritage. En 1929, à la mort de leur père, le général-baron Édouard, les deux jeunes frères et barons, Jean, l'aîné,



Le baron Louis Empain.

né en 1902, et Louis, le cadet, né en 1908, se retrouvent à la tête d'un conglomérat d'entreprises et d'une « fortune considérable, au sens propre inestimable »³.

C'est Louis qui a baptisé son nouveau rejeton « *Oiseau Blanc* ». Il aime les couleurs. N'a-t-il pas entrepris à Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson, dans les Laurentides, à 80 km de Montréal, avec l'aide du brillant architecte belge Antoine Courtens, la construction d'un **complexe récréo-touristique** et d'un hôtel qu'il va nommer « **Hôtel de la pointe Bleue** ». Dans ce complexe, Courtens a dessiné une magnifique **salle de bal art-déco**, laquelle sera inaugurée en grande pompe en 1937 par le jazzman Benny Goodman : elle sera baptisée *Blue Room*.

Louis Empain a armé son navire et en a confié le commandement à un compatriote belge, le capitaine Carlier. Et, pour les quatre mois qui viennent, il peut compter sur une quarantaine d'hommes d'équipage, tous belges, semble-t-il. Car il a déjà prévu l'organisation d'une croisière qu'il compte offrir à une douzaine d'amis – européens et canadiens – dont sa future femme, Geneviève Hone, canadienne et d'ascendance liégeoise par son père.

On peut imaginer la surprise de cette jeune fille de 27 ans à l'arrivée dans le port de Montréal de ce superbe yacht-voilier. En effet, depuis qu'ils ont fait connaissance il y a quelques mois dans un modeste hôtel des Laurentides, Geneviève ne pouvait imaginer que ce jeune baron qui lui faisait la cour, « sans trop de charme, taciturne, négligé dans sa tenue »⁴, ne cherchant jamais à l'impressionner par son apparence, pût être à la tête d'une telle fortune.

L'un des marins de l'*Oiseau Blanc*, interviewé le 30 juillet par un journaliste québécois, confirmera que le bateau a bien été construit en 1927, à Cowes, ville principale de l'île de Wight, sur la côte de la Manche, dans le sud de l'Angleterre. Selon lui, le yacht aurait participé à plusieurs courses internationales et en aurait gagné certaines.

Voici ses caractéristiques principales⁵ :

Longueur hors-tout : 44,88 m
Longueur de flottaison : 30,48 m
Longueur entre p. p. : 36,10 m
Longueur au maître-couple : 8,55 m
Largeur : 8,55 m
Tirant d'eau : 4,55 m
Tonnage : 380 tonnes
Surface de voilure : 723,32 m²

La traversée de l'Atlantique

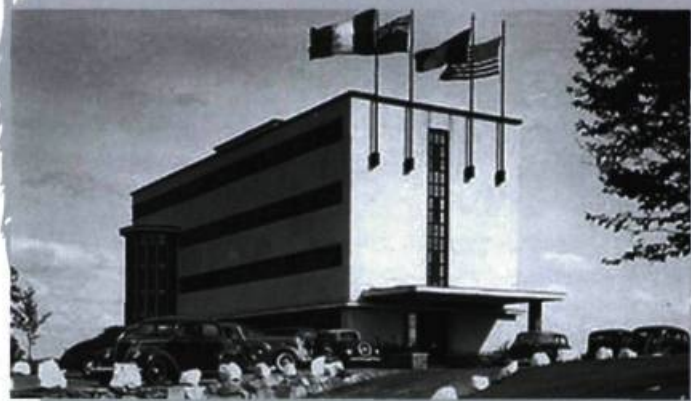
Quand le bateau appareille de Portsmouth à la fin avril, Louis Empain est loin de se douter, en posant le pied sur le pont de son *Oiseau Blanc*, qu'il vient de se laisser entraîner dans une drôle de galère ! En 1936, la traversée de l'Atlantique sur une goélette trois-mâts peut réserver de bien mauvaises surprises. En quelques mois, l'*Oiseau Blanc* vivra une série d'aventures pénibles, frôlant chaque fois la catastrophe.

Dès son départ d'Europe, le bateau essuie une forte tempête dans le golfe de Gascogne, si éprouvante que cinq marins refusent carrément de poursuivre le voyage à destination de l'Amérique. Ces matelots mettent-ils en doute la résistance du navire ? L'expérience du capitaine ? Je ne sais pas. Mais ils ont eu si peur qu'ils jettent l'éponge et exigent d'être débarqués. Un membre de l'équipage de l'*Oiseau Blanc*

BLUE ROOM DOMAINE D'ESTÉREL LAC MASSON QUÉ.



*La salle de bal Blue Room.
(Source : Société d'histoire de
Sainte-Marguerite du Lac-Masson et Estérel.)*



*L'hôtel de la pointe Bleue.
(Source : Société d'histoire de
Sainte-Marguerite du Lac-Masson et Estérel.)*

interviewé par un journaliste de Québec affirme que pour les remplacer « le capitaine Carlier avait dû engager cinq marins portugais à Barcelone ».

Il paraît y avoir ici une erreur d'interprétation : le marin, s'il était flamand, à cause de son accent peut-être, a dit Lisbonne et le journaliste a compris Barcelone car il apparaît peu vraisemblable que le yacht, avant de filer vers le Canada, se soit rendu dans la capitale catalane, sur la Méditerranée. Ou bien, le journaliste québécois, aux horizons bornés, confond Barcelone et Lisbonne, capitale du Portugal!!!

Cependant, le 27 août, le journaliste du *Soleil* récidive. Il écrit : « Les Portugais qui ont été embauchés à la suite de la tempête que le trois-mâts essuya dans le golfe de Gascogne, partent pour Barcelone ». Ces nouveaux membres d'équipage sont : un télégraphiste, deux mécaniciens, un assistant-cuisinier et un garçon de table.

Le golfe de Gascogne, anciennement nommé golfe de Biscaye, borde la côte d'Aquitaine et les côtes septentrionales de l'Espagne. Ce golfe a toujours présenté des difficultés de navigation. Dans un article publié dans la revue française *Chasse-Marée*, sous le titre « Fortunes de mer au XVIII^e siècle – Les Nantais sur la route des îles d'Amérique », l'auteur, Jacques Ducoin, écrit : « ...les navires doivent affronter le golfe de Gascogne. C'est dans cette véritable nasse où viennent s'engouffrer les grandes perturbations océaniques que sont localisés plus de la moitié des naufrages consécutifs à la violence des éléments, principalement durant la période hivernale. »⁶.

Pour sa part, le baron décide de poursuivre le voyage, quoique la violence de la tempête eût, sans aucun doute, ébranlé son moral et sa volonté. Car Louis a eu peur. Terriblement peur. Il a prié. Il a supplié. Il a promis. Il a intercédé auprès de Dieu, lui demandant de le sauver, lui, ainsi que tout l'équipage. Dieu l'a exaucé. Le cours

de la vie de Louis en sera profondément modifié.

Le geste de Louis Empain ne peut nous surprendre. Jacques Ducoin, qui nous raconte les naufrages de deux bateaux, celui du négrier *L'Aimable Pucelle*, survenu le 25 novembre 1753, et, dans des circonstances semblables, celui du brigantin *Passe-Partout*, le 28 novembre 1790, cite le rapport de mer du capitaine en second Jacob Poulavec, du *Passe-Partout* : « La mer devenue horrible par la tourmente ne lui permettait plus de tenir et il fut obligé de fuir vent arrière en se recommandant à l'Être Suprême. »⁷. *L'Oiseau Blanc* eut plus de chance que ses deux prédécesseurs et, avec l'aide de Dieu (?), put se sortir de cette épreuve sans trop de mal.



L'architecte Antoine Courtens en 1937.
(Source : Société d'histoire de
Sainte-Marguerite du Lac-Masson
et Estérel.)

On lève l'ancre à nouveau et la traversée vers l'Amérique se déroule sans autre incident. On imagine Louis, assis dans sa luxueuse cabine, penché à son bureau sur les documents que lui a livrés l'architecte, Antoine Courtens, avant son départ pour le Canada. Il a dans ses valises des livres d'architecture et sur sa table de travail des carnets « qu'il noircit à l'intention de Courtens, maître de l'Art déco. »⁸.

Pour traverser l'Atlantique à peu près en ligne droite, *L'Oiseau Blanc* doit suivre une route entre les 40° et 50° degrés de latitude nord. Au départ de Lisbonne, si tel fut le cas, le bateau doit mettre le cap sur les Açores qu'il double par le nord pour atteindre les Grands Bancs de Terre-Neuve, pénétrant dans le golfe Saint-Laurent par le détroit de Cabot, naviguant au plus près du vent entre Terre-Neuve et l'île du Cap Breton.

Le yacht ne s'arrête pas à Québec, poursuit sa route jusqu'à Montréal « où le baron devait immédiatement se rendre pour rentrer en pourparlers avec certains financiers canadiens ». Le baron compte retourner en Europe à bord de son voilier. Les événements en décideront autrement.

Il s'est avéré impossible de déterminer la date exacte de l'arrivée de *L'Oiseau Blanc* dans le port de Montréal.

La croisière sur le Saint-Laurent

Pour certains de ses amis, canadiens et européens, le jeune baron célibataire a planifié une croisière dans le Bas-du-Fleuve; il compte se rendre aussi à l'île d'Anticosti puis à Terre-Neuve sur son luxueux yacht-voilier.

Le samedi 27 juin, quand le bateau lève l'ancre dans le port de Montréal, avec une quarantaine d'hommes d'équipage, un certain nombre d'invités canadiens et européens sont à bord avec lui : M. et M^{me} Maxwell, Miss Jean Richardson, Geneviève Hone, Freddy Greban de Saint-Germain⁹, belge, ami et secrétaire du baron, tous de Montréal.

Trois autres invités, M. et M^{me} Charles Taschereau ainsi que la baronne Empain, mère de Louis Empain, seront à bord du yacht jusqu'à Pointe-au-Père.¹⁰

Six autres invités – des Européens – rejoindront le voilier à Pointe-au-Père.

Le lendemain, le dimanche 28 juin, le navire passe devant Québec sans s'arrêter¹¹. Il se dirige vers la Malbaie où il restera ancré quelques jours.

Le jeudi 2 juillet, l'*Oiseau Blanc* jette l'ancre à Pointe-au-Père, dans l'attente du paquebot *Montclare* du Pacifique Canadien, à bord duquel six amis du baron ont fait la traversée de l'Atlantique. Il s'agit du chevalier et de M^{me} Guy Spirlet, de M. Pierre Heuskin, frère de M^{me} de Spirlet, et de M^{lles} Lucienne Fournier, Suzanne Speleers et Francine Bishop.

En vertu de certains arrangements avec les autorités de l'immigration canadienne, les invités du baron ont obtenu l'autorisation de descendre à Pointe-au-Père¹². Comme homme d'affaires, Louis Empain savait reconnaître l'importance d'avoir ses entrées dans les différents cercles du pouvoir, tant au niveau fédéral que provincial.

Le premier échouement

Ce serait probablement le lendemain que l'*Oiseau Blanc* connaîtrait ses premières difficultés. Il apparaît, en effet, plus probable qu'en quittant Pointe-au-Père sur la rive sud le yacht-voilier se soit dirigé vers la rive nord et le petit village de Saint-Eugène situé à l'embouchure de la rivière Manicouagan. De là, il lui devenait facile d'atteindre la pointe ouest de l'île d'Anticosti. Il s'échoue donc, pour une première fois, à Manicouagan. Incident sans gravité, semble-t-il.

On ne trouve pas ce village sur une carte du Québec d'aujourd'hui. Manicouagan tirait son nom du village industriel de Saint-Eugène-de-Manicouagan, établi en 1889 et mieux connu sous le nom de Hauterive, jusqu'à sa fusion en 1982 avec Baie-Comeau.¹³

À l'été 1936, la ville de Baie-Comeau n'existe pas encore. Elle ne sera érigée que l'année suivante, en 1937. Mais, en 1936, le colonel Robert R. McCormick, éditeur du *Chicago Tribune*, vient d'y construire une papeterie. Cela a-t-il constitué pour Louis Empain un sujet d'intérêt qui méritait de sa part une courte visite? Cela est possible. Lui-même ne venait-il pas, en février 1936, de se porter acquéreur de la compagnie canadienne Hébecourt qui possédait des milliers d'acres de terres en Abitibi; cette transaction se révéla d'une grande rentabilité.¹⁴

Les journalistes de Québec n'ont pu préciser la date exacte de cet accident, mais il est logique de supposer que ce premier échouement est survenu le lendemain ou le surlendemain de l'arrivée à Pointe-au-Père des amis européens du baron, soit le 3 ou le 4 juillet.

Le second échouement

Le mardi 7 juillet, dans la soirée, le yacht atteint la côte ouest de l'île d'Anticosti. Cette île a si mauvaise réputation et depuis si longtemps qu'elle est surnommée l'« île aux naufrages ». On lui donne même le

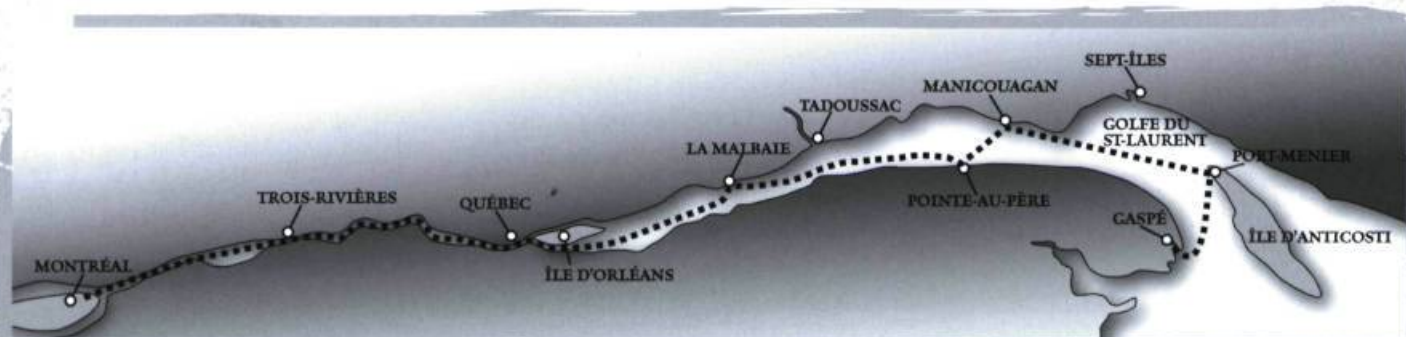
titre peu rassurant de *Cimetière du golfe*. Malgré ses 520 km de côtes, ce territoire insulaire n'offre que très peu d'abris. Le grand industriel français, Henri Menier, l'avait achetée en 1895 et, après sa mort, la famille s'en départit au profit de l'Anticosti Corporation. Le gouvernement du Québec n'en deviendra propriétaire qu'en 1974.¹⁵

Or, une brume, passablement dense ce soir-là, couvre le golfe et pourrait expliquer ce deuxième échouement. Un marin d'expérience qui fut interrogé par le journaliste du quotidien *L'Événement* pense que le navire aurait pu s'échouer « à cause de la faiblesse ... d'un de ses moteurs », ou encore, être entraîné « par des courants qui sont forts au bout de l'île d'Anticosti ».

Si *L'Événement* pense que l'accident n'a eu rien de grave, *Le Soleil*, pour sa part, écrit que le yacht est passablement endommagé. Les passagers, y compris le baron Empain, sont transportés à terre à bord du cabotier *Joliette* de l'Anticosti Corporation.

Le lendemain 8 juillet, le navire est renfloué et amené à Baie Ellis (Port-Menier) où il subit une inspection complète, guère concluante. La décision est prise de faire remorquer l'*Oiseau Blanc* jusqu'à Gaspé. Le *Joliette* s'en chargera. La belle croisière promise à ses invités par le baron Empain s'achève donc en queue de poisson.

Le Soleil ne manque pas d'écrire : « Le superbe yacht *Oiseau Blanc* qui était passé à Québec il y a une semaine a touché fond à la pointe ouest de l'île ».



La croisière sur le Saint-Laurent.



Port-Menier, île d'Anticosti.

Entre le jeudi 9 juillet et le samedi 18 juillet, que se passe-t-il? A-t-il fallu toutes ces journées pour radouber le yacht? C'est possible. Mais, si tel est le cas, l'échouement a constitué un accident d'une gravité certaine.

L'*Oiseau Blanc* est donc réparé à Gaspé. C'est de là qu'il lève l'ancre à destination du port de Québec. Nous sommes le samedi 18 juillet.

À 20 h, le lendemain, le superbe yacht est signalé au large de Pointe-au-Père. Il remonte le fleuve à vitesse réduite, ce qui laisse entendre que l'échouement à Anticosti fut plus grave qu'on ne le pensait jusque-là. La coque a été endommagée. Le commandant de bord ne se fie pas entièrement aux réparations, peut-être sommaires, faites à Gaspé. Il ne veut courir aucun risque et le voilier vogue en deçà de ses capacités, mù sans doute par son moteur diesel.

L'*Oiseau Blanc* est attendu à Québec au cours de la journée du lundi 20 juillet. Parce qu'il remonte le fleuve à basse vitesse, il est retardé et n'arrive à Québec que dans la matinée du mardi 21 juillet. C'est jour de fête : la fête nationale de la Belgique.

Le bateau mouille toute la journée au large de la Citadelle. Le baron et quelques-uns de ses invités visitent

les principaux centres touristiques de la vieille capitale. Au retour peut-être, le baron offre le champagne à ses invités. Et aux membres de l'équipage qui, pour la grande majorité, sont belges. On trinque à la santé du Roi et peut-être à celle de l'*Oiseau Blanc*!

Le troisième échouement

Le départ vers Montréal s'effectue en fin d'après-midi. À 17 h, le yacht lève l'ancre. La confiance règne au point où personne ne juge pertinente une nouvelle inspection du navire. Comme on avait refusé, lors du départ de Montréal, d'avoir recours aux services professionnels d'un pilote. Pourtant, aucun marin ne devrait ignorer que le Saint-Laurent est « l'une des routes navigables les plus contrastantes qui soient par l'amplitude de ses marées, la force de ses vents et courants prédominants, sans compter ses saisons de brumes et de glaces »¹⁶.

Dans son édition du 22 juillet, *Le Devoir*, quotidien de Montréal, n'hésite pas à écrire : « Le baron et ses invités ont voulu s'aventurer sur le fleuve sans se munir d'un pilote, même à bord d'un simple yacht, d'un calibre tout de même respectable, comme celui du baron Empain ».

Le navire remonte le chenal à vitesse réduite. À 21 h, le bateau est signalé aux Grondines. Quelques minutes plus tard, entre chien et loup, c'est le drame. Non loin de la bouée 52, à 32 milles en amont de Québec, entre Portneuf et Deschambault, vis-à-vis de la ferme de Deschambault, là où le fleuve, après un virage à 90 degrés, se rétrécit dangereusement, à un endroit appelé « la marmite à Jeanne », le capitaine est averti d'une importante fuite d'eau dans la cale. Aussitôt l'ordre est donné d'actionner les pompes d'évacuation. On expédie un message de détresse par sans-fil et réclame du secours. Le niveau d'eau continue à monter dans la cale. Les pompes n'y peuvent rien. Le navire risque de sombrer, corps et biens. Le capitaine juge prudent d'échouer le navire sur la batture. Dans les cercles maritimes canadiens, la manœuvre est jugée « excellente dans les circonstances ». Le yacht repose sur une chaîne de rochers dangereux. À marée basse, on peut apercevoir la quille du navire et l'eau qui submerge les ponts.

Deux résidants de Portneuf, MM. Pierre et Eudore Frenette, sont parmi les premiers à offrir des secours aux membres de l'équipage. Et, de l'autre côté du fleuve, à Lotbinière, un jeune garçon de 14 ans, Rodolphe Boucher, en train de jouer dans une barque sur le fleuve avec des amis, assiste en direct à l'échouement de ce superbe voilier.¹⁷

Autre son de cloche.

Le SOS est envoyé immédiatement après l'accident. Le yacht aurait réussi à se dégager seul, un moment, de sa fâcheuse position. Les pompes ne suffisent pas à rejeter l'eau à l'extérieur. La décision est prise de le diriger de nouveau du côté des rochers. On veut éviter un désastre plus grand : que le voilier s'enfonce irrémédiablement dans les eaux du fleuve.

Or, ce soir-là, la marée était haute à 21 h 30, ce qui laisse supposer que le yacht ne risquait rien; ainsi se trouverait renforcée l'hypothèse d'un « échouement délibéré », avancée par les cercles maritimes. Si tel fut le cas, plutôt que d'un échouement, il faut alors parler d'échouage. Et ceci réduit à néant l'hypothèse qu'un abus de champagne puisse être la cause de l'accident.

Le *Québec* de la Canada Steamship Lines, commandé par le capitaine Waterloo (ça ne s'invente pas!) répond le premier à l'appel. Arrivé sur les lieux de l'accident, on lui notifie qu'on peut se passer de son aide. Entre-temps, quatre embarcations de sauvetage à moteur ont été mises à l'eau. Louis Empain, ses invités et une partie de l'équipage y montent en toute hâte et trouvent refuge, en un premier temps, à la résidence de M. Hamel, sur la rive sud, non loin du village de Lotbinière, à trois milles de Pointe-Platon.

Tout ce beau monde en est quitte pour la peur. On respire enfin. Le drame a pu être évité de justesse. Geneviève Hone, dans sa lettre du 25 octobre 2004, mentionne que l'échouement a eu lieu « devant la propriété des de Lotbinière-Harwood, qui nous ont accueillis avec beaucoup d'amitié ». M^{me} Louis Empain ajoute : « Ce fut une belle expédition, difficile pour celui qui en avait la responsabilité ». Pour leur part, le capitaine Carlier et son équipage « reçurent l'hospitalité au Moulin Marchand [où] ils restèrent pendant cinq jours ».¹⁸

Le renflouement de l'*Oiseau Blanc*

Les jours suivants sont consacrés au renflouement du bateau. On peut supposer que les invités du baron furent les hôtes d'Alain Joly de Lotbinière jusqu'au 27 juillet, Louis Empain ayant sans doute préféré rester sur place jusqu'à ce que son bateau soit remis à flot le dimanche 26 juillet. Chose certaine, le 28 juillet,

« le Baron Empain et les quelques amis qui voyageaient avec lui sont à Montréal... ».

Les membres de l'équipage de l'*Oiseau Blanc*, eux, sont de retour à Québec.

Trois remorqueurs avaient été appelés à la rescousse : le *Lord Strathcona*, le *Frontenac* et le *Regina*. Parti de Québec à minuit, le *Lord Strathcona*, commandé par le capitaine Scherer, n'arrive sur les lieux de l'accident qu'à 3 h 30 du matin. Le 24 juillet, « des péniches ont transporté hier (le 23) au village de Lépinay, Lotbinière, les principaux instruments de marine et une partie de l'ameublement de l'*Oiseau Blanc* », note le journaliste de *L'Événement*. Le 25 juillet, le journaliste du *Soleil* peut écrire : « Tout l'ameublement de cette luxueuse embarcation a été transportée [sic] à terre et l'on a tout enlevé les garnitures, afin de favoriser le plus possible les conditions de renflouement ». Ce n'est que le lendemain, le dimanche 26 juillet, et ce, après plusieurs essais infructueux, que l'on parvient à remettre l'*Oiseau Blanc* à flot et à l'escorter jusqu'à Québec, aux chantiers maritimes Morton Engineering & Drydocks, situés sur les bords de la rivière Saint-Charles où seront faites les réparations après examen des assureurs. L'opération de sauvetage s'est révélée plus difficile que prévue; le *Lord Strathcona*, navire remorqueur

dont le gouvernement du Québec est propriétaire, ne pouvait s'approcher de très près du yacht à cause de la faible profondeur de l'eau; à marée basse, il n'y avait que cinq pieds d'eau à l'arrière de l'*Oiseau Blanc*.

Le journaliste de *L'Action catholique* mentionne que « l'élégant petit navire porte au flanc un trou béant de 3 ou 4 pieds de diamètre » qu'on a dû colmater avec du ciment.

À la fin du mois d'août, le yacht du baron Empain est toujours en cale sèche. Comme le voilier a subi d'importants dommages – on évalue le coût des réparations à 50 000 \$ –, il ne peut encore continuer vers Montréal où l'on devrait remettre à neuf l'intérieur du bateau, dont les belles boiseries « en acajou solide » ont été complètement abîmées par l'eau.

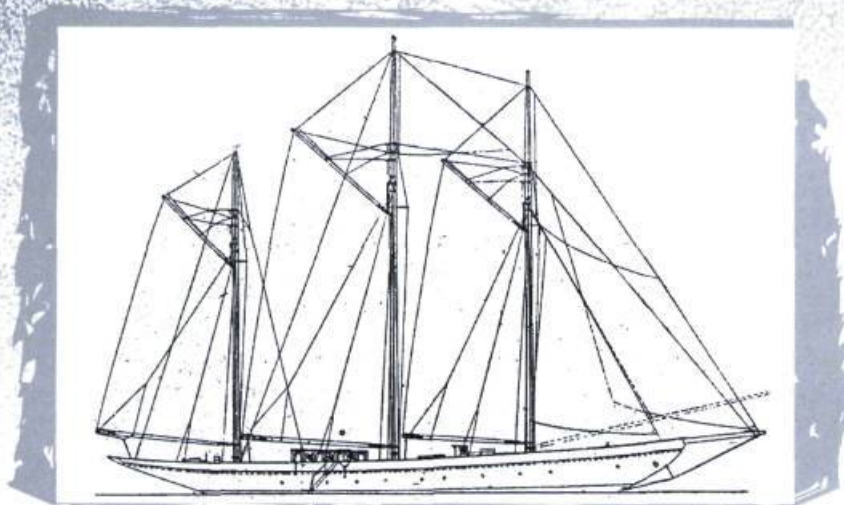
Il est prévu que les réparations des boiseries et de l'intérieur des salons et des cabines s'effectueront, durant l'hiver, à Montréal, dans les chantiers maritimes de la Canadian Vickers. Le jeudi 20 août, le baron Louis qui avait prévu retourner en Europe à bord de son yacht, s'embarque à New York à bord du transatlantique français *Normandie*. Le *Soleil* du 20 août nous apprend que, durant son fructueux séjour de quatre mois au Québec, le baron a lancé deux importantes entreprises. Il a fondé « une station d'hiver et d'été au lac Masson

et il a établi un centre agricole belge à proximité d'Oka ».

Une semaine plus tard, c'est au tour des membres de l'équipage de l'*Oiseau Blanc* de regagner leur pays. Onze marins en tout, dont un officier, M. Maurice Content, de Bruxelles, s'embarquent le vendredi 28 août à bord de l'*Ausonia* de la Cunard-White Star, à destination de Bruxelles ou d'Ostende. Pour sa part, le capitaine



Le *Normandie* dans le port de New York.



Plan de voilure du yacht Xafira qui deviendra plus tard l'Oiseau blanc, revue Le Yacht, 10 septembre 1927.

Carlier, commandant de l'*Oiseau Blanc*, reste à Québec pour surveiller les travaux de réparation. Il attendra le retour du baron — celui-ci devant revenir au Canada dans les prochaines semaines à bord du *Queen Mary*, afin de régler les dernières modalités en ce qui concerne l'hivernage de son yacht de plaisance.

Le 4 septembre, *L'Événement* publie un communiqué : les pilotes du Saint-Laurent songent à s'adresser au gouvernement canadien afin de forcer les compagnies maritimes à prendre un pilote à bord de leurs navires qui remontent ou descendent le fleuve car, disent-ils, un navire sans pilote constitue un danger constant pour la navigation. À l'été 1936, les accidents maritimes ont été si nombreux qu'on ne peut mettre en doute la pertinence de cette revendication des pilotes canadiens.

À la fin du mois de septembre, tous les travaux de réparation à la coque du trois-mâts sont achevés. L'*Oiseau Blanc* peut quitter Québec, afin que l'on procède à la rénovation de l'intérieur du bateau. À destination de Montréal ? Non. Le baron Empain opte plutôt pour un chantier américain. Un équipage américain est recruté pour conduire le yacht à New York où l'intérieur du bateau sera refait à neuf.

Le 22 octobre, accompagné de sa mère, la baronne Jeanne Empain,

Louis est de retour au Canada. Il débarque à Québec, ayant fait la traversée à bord de l'*Empress of Britain*, et non du *Normandie* ou du *Queen Mary*, comme il avait été annoncé au préalable. Il refuse de faire quelque déclaration que ce soit aux journalistes de la vieille capitale leur promettant de répondre à leurs questions, dans une quinzaine de jours, lors de son prochain passage. Ce qu'il ne fera pas.¹⁹

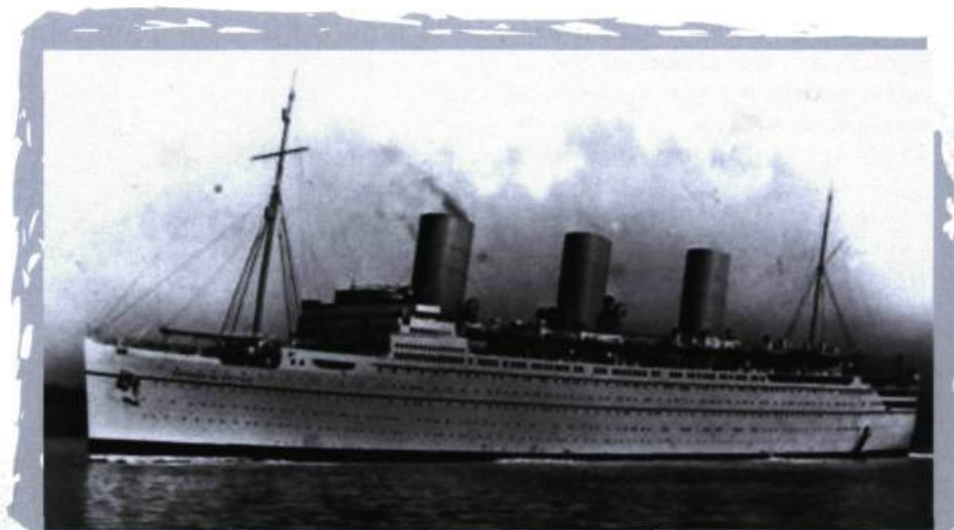
Il mentionne aux journalistes qu'il s'arrêtera brièvement à Montréal et filera à Sainte-Marguerite-du-lac-Masson. Pressé sans doute par le désir de faire découvrir à sa mère les

beautés de l'automne québécois dans les Laurentides et l'avancement des travaux sur le chantier de l'Hôtel de la pointe Bleue et du complexe récréotouristique.

Le 23 novembre, l'*Oiseau Blanc* quitte Québec à destination de New York. On joue de prudence. Un remorqueur, le *Manoir*, commandé par le capitaine Armand Thivierge, l'accompagnera jusqu'à Pointe-au-Père et reviendra à Québec. La direction du bateau est maintenant assurée par l'équipage américain et le baron fait preuve d'un bel optimisme en affirmant qu'il a choisi New York, parce qu'il a l'intention de se servir de son yacht, l'an prochain, pour effectuer une croisière dans le sud des États-Unis. Fin novembre, la navigation sur le fleuve s'interrompt. Si le baron est retourné en Europe avec sa mère, ils ont dû s'embarquer à New York.

Le mot de la fin

En terminant, laissons la parole à l'un des membres de l'équipage de l'*Oiseau Blanc*. Interviewé, le jeudi 30 juillet, par le journaliste de *L'Événement*, le matelot, d'origine flamande, déclare, vraisemblablement sur un ton humoristique : « Tout cela est arrivé parce que nous avions à bord ...13 personnes ».



L'Empress of Britain.

Notes

¹ *Note de l'auteur* : Pour la rédaction de cet article, l'auteur a dépouillé un certain nombre de journaux. Plus particulièrement, deux journaux de Québec lui auront été utiles : *Le Soleil* et *L'Événement*. Ces deux quotidiens de la vieille capitale consacrent, jour après jour, un article aux déplacements des différents navires dans le port sous une rubrique nommée « Chronique maritime » dans *Le Soleil* et « Notes maritimes » dans *L'Événement*. Du 29 juin au 22 novembre 1936, j'ai recensé plus de quarante articles se rapportant au baron Louis Empain et à son yacht, l'*Oiseau Blanc*. Pour leur part, les journaux de Montréal furent moins prolifiques. *Le Canada* et *Le Devoir* se contenteront d'un article chacun. Le 22 juillet, *Le Devoir* rend compte de l'échouement du 21 juillet en dernière page sous le titre : « L'*Oiseau Blanc* sans pilote s'échoue près de Portneuf. » *Le Canada*, dans son numéro du 24 juillet, soit trois jours après l'accident, va user d'un titre plus dramatique en page 5 : « L'*Oiseau blanc* est en état de perdition à Deschambault ».

² *Le Yacht*, n° 2311, 9 juillet 1927, p. 346.

³ TOUSSAINT, Yvon, *Les Barons Empain*, p. 213.

⁴ *Les Barons Empain*, p. 237.

⁵ *Note de l'auteur* : Pour les passionnés de la voile, on ajoute les détails suivants repris de la revue *Le Yacht*, n° 2320, 10 septembre 1927 :

« La coque a été construite sous la surveillance de Lloyd's et a reçu la plus haute cote. Le gréement est celui de goélette-ketch. La voilure bien divisée, permet l'emploi d'un équipage réduit; de plus, la manœuvre s'effectue à l'aide de guindeaux et de cabestans électriques.

Le pont est très dégagé; il comporte un seul deck-house, placé à l'arrière du grand mât, et mesurant 5,50 m sur 3,35 m, et un petit abri placé plus en avant. Bien que le yacht soit spécialement destiné à naviguer à la voile, le moteur est suffisant pour lui imprimer une bonne vitesse. Ce moteur est un semi-diesel Gardner à 4 cylindres développant 140 chevaux-vapeur.

La chambre des moteurs est située dans la partie avant, après le poste, disposée pour recevoir 10 hommes et la cuisine. De chaque bord, on trouve les chambres du capitaine et des officiers, l'office, une chambre d'invités et une chambre de domestiques. Viennent ensuite les appartements du propriétaire et de ses invités, munis de tout le confort moderne et décorés avec un goût parfait. Le salon occupe toute la largeur du bateau. En arrière de cette vaste pièce, un couloir donne accès à la chambre du propriétaire, longue de 4,60 m et à la salle de bain. Une très belle chambre d'invités, également avec salle de bain aménagée à tribord. Enfin, la partie arrière comprend encore quatre chambres séparées. »

Toutes ces informations m'ont été fournies par un ami français, internaute, M. Bernard Pharisien, qui, à Paris, a pu dépouiller un certain nombre de documents au Musée de la Marine. Nous lui en sommes fort reconnaissant.

⁶ *Chasse-Marée*, n° 106, p. 34.

⁷ *Id.*, p. 35.

⁸ *Les Barons Empain*, p. 244.

⁹ M. de Saint-Germain sera, en mai 1940, avec M. Jacques de Brabant, autre collaborateur du baron Louis Empain, l'un des deux premiers officiers belges appelés à rejoindre leurs régiments dans leur pays natal. Le quotidien *La Presse* publiera les photos des deux officiers en uniforme dans son édition du 13 mai. Jacques de Brabant sera le premier mari de la très célèbre animatrice de télé canadienne Michelle Tyssère.

¹⁰ Dans une lettre à l'auteur, le 25 octobre 2004, Geneviève Hone Empain ajoute les détails suivants : Miss Jean Richardson a épousé un militaire anglais et a vécu en Angleterre. Elle avait emporté avec elle, à bord, *Les sept piliers de la sagesse* de Lawrence d'Arabie. Quant à Charles Taschereau, il était le neveu du premier ministre du Québec, Alexandre Taschereau, et il était membre du conseil d'administration de la Belgo-canadienne de crédit, holding du Groupe Louis Empain au Canada.

¹¹ En passant devant la pointe Platon, un des invités a dû signaler que, derrière la ligne d'arbres, se cachait le domaine Joly-de-Lotbinière, datant de 1851.

¹² Entre 1863 et 1960, c'est à cet endroit que les pilotes québécois prennent charge des bateaux qui remontent le fleuve vers Québec. Depuis 1960, le transfert s'effectue désormais aux Escoumins sur la rive nord, en face de Trois-Pistoles. (*Noms et Lieux du Québec*, p. 540, à l'article « Pointe-au-Père »)

¹³ *Noms et Lieux du Québec*, p. 36.

¹⁴ Yvonne Rialland, qui fut secrétaire du holding Empain à Montréal, dira un jour à l'auteur que « Hébécourt fut la seule compagnie qui permit des rentrées d'argent avant la guerre ».

¹⁵ Cf. *Noms et Lieux du Québec*, p. 19 et p. 385.

¹⁶ Site Internet de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent : Historique.

¹⁷ *Note de l'auteur* : Le mardi 25 janvier 2005, M. Rodolphe Boucher nous racontera ce qu'il a vu ce soir-là.

¹⁸ *Note de l'auteur* : À l'été 1936, c'est Alain Joly De Lotbinière, seigneur de Lotbinière, qui a dû accueillir en son manoir le baron Louis Empain et ses invités. Issu d'une vieille famille de la noblesse française, Alain était le fils d'Edmond-Gustave Joly de Lotbinière, avocat de Québec, et de Lucy Geils Campbell, fille de William Darling Campbell, notaire du même lieu et petit-fils de Sir Henri Joly de Lotbinière, membre de l'Assemblée législative de Québec de 1861 à 1885 et premier ministre de la Province de Québec de 1878 à 1879. Alain avait fait ses études à l'Université Bishop et à l'Université de Toronto, en sciences forestières. À la mort de son père en 1911, il abandonna ses études et assura la direction des opérations forestières de l'immense domaine de la seigneurie de Lotbinière. Geneviève Hone, en écrivant « devant la propriété des de Lotbinière-Harwood » commet un impair. Les Harwood constituent une autre branche de cette famille. (Réf. : OUMET, R., *Biographies canadiennes-françaises*, 1937, p. 87 et le site Internet du Collège Marianopolis : *Quebec History*.)

¹⁹ *Note de l'auteur* : « Je n'ai pu trouver trace dans les journaux de cette conférence de presse. »