

IL Y A 100 ANS...
**1012 MORTS
AU LARGE DE
SAINTE-LUCE-
SUR-MER**

Le Canada connaissait en mai 1914 la pire tragédie maritime de son histoire avec le naufrage, au large de Sainte-Luce-sur-Mer, dans le Bas-Saint-Laurent, de l'*Empress of Ireland*. Le navire avait quitté Québec le 28 mai au soir. Dans la nuit de brume qui suivit, le transatlantique a été heurté et a coulé en 14 minutes, causant la mort de 1012 des 1477 passagers. Des cérémonies sont organisées ces prochains jours, notamment à Rimouski, pour commémorer le drame. *Le Soleil* participe à sa manière à ce devoir de mémoire.



ILLUSTRATION YVES BÉRUBÉ
COLLECTION MUSÉE MARITIME DU QUÉBEC

LA TRAGÉDIE EN CINQ MOMENTS MARQUANTS

28 mai 1914

Vers 16h30 : départ du port de Québec

29 mai

1h20 : ralentissement du paquebot à la hauteur de la station de pilotage de Pointe-au-Père, à Rimouski, et transfert du pilote au bateau pilote. L'*Empress of Ireland* poursuit sa route.

1h55 : collision avec le *Storstad*

2h09 : naufrage, 14 minutes après la collision et 9 heures et demie après son départ de Québec. Peu de temps après la collision, les marins du *Storstad* ont été les premiers à porter secours aux naufragés.

Vers 3h15 : arrivée de plusieurs embarcations en provenance du quai de Pointe-au-Père, 75 minutes après l'appel de détresse.



Les belles affiches faisant la promotion des voyages transatlantiques.



CARL THÉRIAULT
Collaboration spéciale

RIMOUSKI — Le 28 mai 1914, le R.M.S. (pour Royal Mail Steamer) *Empress of Ireland* est à quai à Québec. Vers 16h30, le paquebot lève l'ancre pour sa destination, Liverpool, en Angleterre, avec à bord 1477 personnes.

Le capitaine Henry George Kendall est à la barre de l'*Empress* pour la première fois. Ce sera son premier voyage — et le dernier — sur le fleuve Saint-Laurent à bord de ce transatlantique, propriété du Canadien Pacifique. Au même moment, plus loin dans le golfe Saint-Laurent, le *Storstad*, un charbonnier, remonte le fleuve vers Québec pour livrer 10 400 tonnes de charbon à Montréal.

Vers 1h40 dans la nuit du 29 mai 1914, la vigie du *Storstad* signale la présence d'un navire qui remonte le fleuve à environ huit milles sur tribord. Plusieurs manœuvres de la part des deux navires aboutiront à la fatale collision, 15 minutes plus tard. Le *Storstad* heurte l'*Empress* en son flanc à un angle d'environ 45 degrés avec la proue, presque en plein centre du navire.

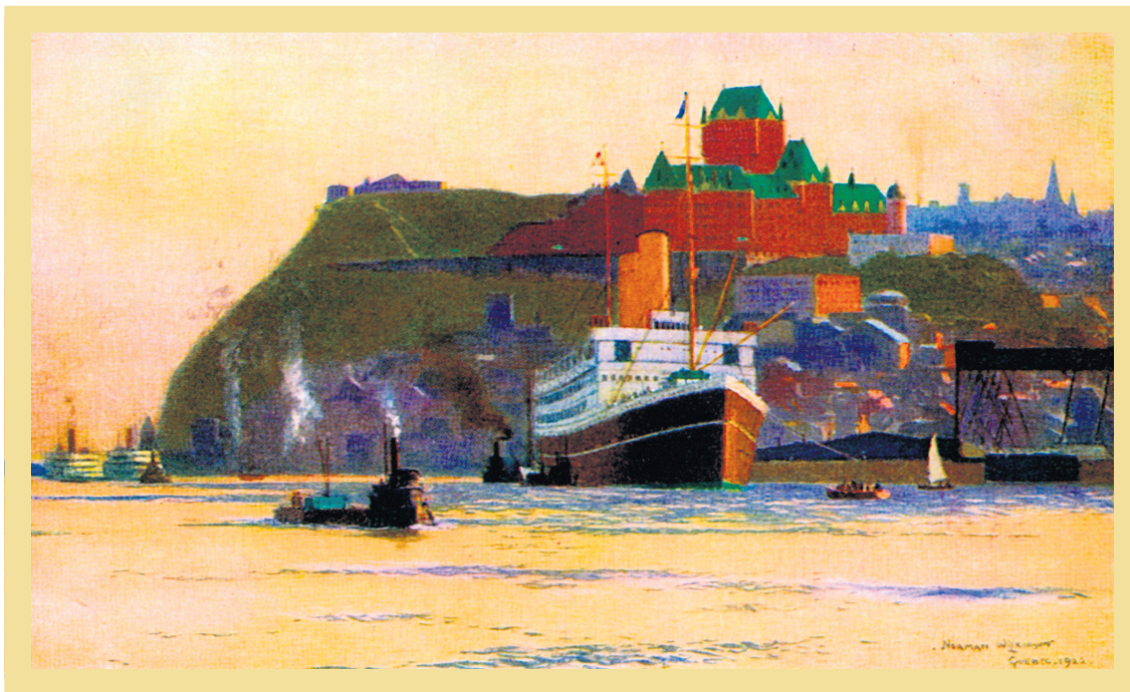
Tout sera terminé en 14 minutes pour les passagers plongés dans les eaux froides du Saint-Laurent.

Le capitaine Kendall ordonne de fermer les portes étanches et de mettre les chaloupes à la mer. Avec la gîte de plus en plus forte du paquebot sur tribord et la rapidité à laquelle il coule, très peu de portes étanches peuvent être fermées.

Les passagers, affolés, doivent gravir en pleine noirceur les ponts avant de parvenir aux chaloupes sur un navire qu'ils ne connaissent pas.

Certaines chaloupes en acier de deux tonnes se détachent de leurs amarres à bâbord et glissent sur le pont jusqu'à tribord, écrasant tout sur leur passage. On parvient tout de même à descendre quelques chaloupes du côté tribord.

Seulement 10 minutes après le choc, le bateau chavire



Au départ de Québec — PHOTOS SITE HISTORIQUE MARITIME POINTE-AU-PÈRE

LE FIL DES ÉVÈNEMENTS

PLUS DE PASSAGERS DÉCÉDÉS QUE SUR LE TITANIC

complètement sur tribord, ses deux immenses cheminées jaune et noir frappent l'eau et écrasent du même coup une chaloupe chargée de passagers.

Des minutes horribles se vivent un peu partout alors que le paquebot glisse sous l'eau. Le drame se conclut en 14 minutes.

Le capitaine du charbonnier décide de mettre à l'eau ses chaloupes de sauvetage et de partir à la recherche de survivants. Ces opérations se poursuivent jusqu'à ce que l'*Eurêka* et le *Lady Evelyn* arrivent de Pointe-au-Père sur les lieux environ 75 minutes après l'appel de détresse.

Sur les 1477 passagers montés à bord à Québec, 1012 sont morts, 465 ont survécu, dont

248 membres d'équipage. Parmi les victimes, 134 des 138 enfants ayant pris le départ à Québec. Les corps repêchés (environ 250 corps sont remontés à la surface) sont déposés dans les hangars du quai.

En raison du déclenchement de la Première Guerre mondiale un peu plus d'un mois après le naufrage, la catastrophe est pratiquement oubliée du grand public jusqu'au milieu des années 60.

LE BLÂME AU STORSTAD

Une commission royale d'enquête, présidée par Lord Mersey, commence ses travaux à Québec, le 16 juin 1914, qui conclut que les deux navires avaient commis une faute de navigation. Un blâme est adressé à Alfred Toftenes, premier

officier du *Storstad*, pour avoir tardé à appeler son capitaine par temps de brume. Le naufrage en 14 minutes a été causé par la non-fermeture des portes étanches. Les commissaires ont recommandé qu'à l'avenir, les portes étanches et les hublots soient fermés toute la nuit et par temps de brume. Des embarcations de sauvetage devront être libres sur les ponts supérieurs qui pourraient flotter d'elles-mêmes en cas de naufrage. Une solution de rechange à l'approche des stations de pilotage devrait être mise en place afin d'éviter que les navires ne se croisent de trop près.

Source : Site *Empress2014* avec autorisation du Site historique maritime de la Pointe-au-Père.
www.empress2014.ca/accueil

3481021

LES CABINES DU PHARE Rimouski



9 cabines et 1 suite VIP en bordure du fleuve avec une vue sur les plus beaux couchers de soleil au monde.

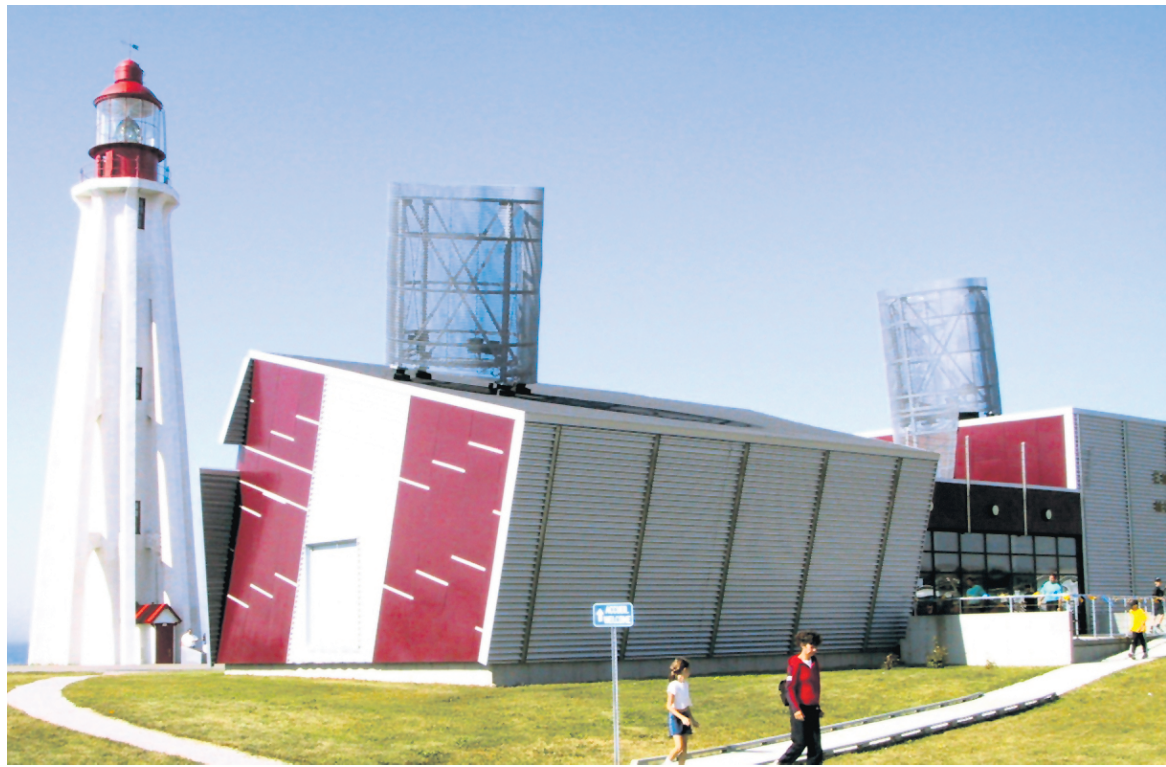


Réservez : 418 723-0059

www.cabinesduphare.com

DU CENTRE-VILLE AU SITE HISTORIQUE MARITIME

La passion de l'Empress of Ireland



Une partie du Site historique maritime de la Pointe-au-Père, dont le pavillon de l'Empress of Ireland — PHOTO COLLABORATION SPÉCIALE, CARL THÉRIAULT

CARL THÉRIAULT
Collaboration spéciale

RIMOUSKI – L'histoire du Site historique maritime de la Pointe-au-Père (SHM) à Rimouski est celle de la passion que vouaient, il y a 35 ans, un groupe de plongeurs fascinés par l'épave de l'Empress of Ireland, entré dans l'oubli dans la foulée du déclenchement de la Première Guerre mondiale.

«Je me souviens que le plongeur Philippe Beaudry est venu me voir alors que j'étais directeur de l'Institut maritime du Québec. On s'est finalement ramassé une dizaine de personnes pour fonder une corporation sans but lucratif. J'étais

le président et Philippe Beaudry, vice-président. L'Empress of Ireland occupait une place prépondérante mais on voulait aussi rappeler l'histoire maritime régionale de Trois-Pistoles à Matane, le pilotage, les bateaux de la Clark vers la Côte-Nord et d'autres accidents maritimes alors que Pointe-au-Père était le point d'arrivée des transatlantiques», se souvient Donald Tremblay, ex-directeur de l'Institut maritime du Québec (IMQ).

C'est au Manège militaire de Rimouski qu'a été présentée, en 1979, une première exposition sur cette tragédie, un premier pas de ce qui allait devenir quelques décennies plus tard une des plus importantes institutions muséales à l'est de Québec.

Le 29 avril 1980 naîtra la corporation du Musée de la mer de Rimouski, une initiative de ce groupe de plongeurs. Le Musée s'installera d'abord dans des locaux de l'Institut maritime du Québec de Rimouski afin d'exposer les artefacts récupérés sur le navire.

ENTENTE AVEC PARCS CANADA

Dès l'été 1982, la jeune corporation se met à la recherche d'un nouveau lieu d'exposition pour déménager ses activités dans les bâtiments de l'ancienne station de phare de Pointe-au-Père, propriété de Parcs Canada, grâce à une entente avec cet organisme.

Une localisation pertinente à proximité du quai d'où est parti l'Empress pour son dernier et fatidique voyage.

La contribution d'Yves Bérubé

L'illustration de la première page de ce cahier spécial est l'œuvre d'Yves Bérubé, l'un des peintres de marine les plus talentueux et respectés au Canada. Ses œuvres figurent dans de nombreux documentaires en plus d'illustrer la couverture de plusieurs livres. Ses productions sont exposées dans des musées et font partie de nombreuses collections privées dans le monde. La Monnaie royale canadienne lui a commandé, entre autres, deux pièces commémorant le centenaire du naufrage du Titanic. Yves Bérubé vit en Nouvelle-Écosse où sa maison, qui abrite également sa galerie d'art, surplombe l'océan Atlantique. Le Soleil tient à remercier le peintre pour sa collaboration. Pour en savoir plus sur Yves Bérubé et son œuvre, visitez le www.marineartgallery.com. Le Soleil remercie aussi le Musée maritime de la Pointe-au-Père pour son étroite et constante collaboration dans la cueillette des informations relatives à cette tragédie maritime. **LE SOLEIL**

«Cette étape a été importante pour l'avenir du musée. À l'époque, on n'avait pas beaucoup d'argent. C'était une bonne entente avec Parcs Canada. Au début, on ne savait pas que ce projet allait devenir aussi grand, comme tout pionnier. Il y a eu l'arrivée à la direction de Serge Guay et Anne-Marie Bourassa qui a amené beaucoup de développement», précise M. Tremblay.

En 1988, le ministère du Transport du Canada cède une propriété à Parcs Canada. Le Musée monte une exposition sur l'Empress of Ireland. Les grands virages s'amorcent. Le Musée de la mer décide de construire un nouveau bâtiment, le pavillon Empress of Ireland, qui sera inauguré en juin 2000.

À la même époque, le Musée de la mer obtient le statut d'institution muséale reconnue par le ministère de la Culture et des Communications du Québec et reçoit un soutien financier pour l'installation, dans ce nouveau pavillon, d'une exposition permanente sur le tristement célèbre navire.

En 2005, le Musée élargit ses activités et se porte acquéreur du sous-marin Onondaga, désarmé par la

Défense nationale canadienne en 2000. Au printemps 2009, le sous-marin ouvre officiellement ses portes. Plus de 92 000 personnes sont depuis venues visiter le seul sous-marin accessible au public au Canada.

En décembre 2006, pour adapter son nom à son développement, le Musée de la mer devient le Site historique maritime de la Pointe-au-Père (SHM) et met le cap sur le 100^e anniversaire du naufrage de l'Empress.

RECONNAISSANCE

Plusieurs prix ont jalonné la vie du Site historique maritime. En 2000, le SHM décroche la médaille d'or des Grands Prix du tourisme québécois dans la catégorie Attraction touristique de l'année au Québec des sites de moins de 100 000 visiteurs en plus d'être lauréat au provincial dans la catégorie Site intérieur, budget d'opération de moins de 400 000 \$ dans le cadre du concours Attractions Canada 2001. En 2004, le Musée rafle la médaille de bronze des Grands Prix du tourisme québécois dans la catégorie Attraction touristique de l'année au Québec dans la catégorie des sites de moins de 50 000 visiteurs.

3431074



NOTRE PRIORITÉ

mer

Formation et sécurité en







Institut maritime du Québec

Centre de formation en mesures d'urgence
Centre de formation en plongée professionnelle

www.imq.qc.ca

CFMU
CFPP

«Il l'embrassa et sauta dans les eaux glacées du fleuve»

TÉMOIGNAGES DE
DESCENDANTS
DES SURVIVANTS.
EXTRAITS DES
MESSAGES ENVOYÉS
AUX RESPONSABLES
DU SITE HISTORIQUE
MARITIME DE LA
POINTE-AU-PÈRE

CARL THÉRIAULT
Collaboration spéciale

JUNE IVAVY
(Etobikoke, Ontario)



«Mon grand-père **John Delamont**, ma grand-mère **Seraphine**, mes oncles **Leonard** et **Arthur** ainsi que ma tante **Lizzie** faisaient partie des passagers de troisième classe de l'*Empress*. Tous ont survécu sauf mon oncle **Léonard**.

«Mon grand-père a tout de suite réalisé que quelque chose de grave arrivait. Il réveilla ses deux fils, qui étaient dans la même cabine que lui, et les pressa de se rendre le plus vite possible sur le pont supérieur. Ensuite, il courut jusqu'à la cabine où dormaient sa femme et sa fille. Il dut défoncer la porte, car elle était verrouillée. Ils se rendirent tous les trois sur le pont.

«Juste un peu avant que le navire ne sombre, leur fils **Leonard** grimpa le long de la coque pour les rejoindre. Sachant que le navire se coucherait complètement sur son côté

d'une minute à l'autre, il détacha sa ceinture de sauvetage et la donna à sa mère. Sentant la fin proche, il l'embrassa et sauta dans les eaux glacées du fleuve. On ne le revit jamais.

«**John Delamont**, se retrouvant alors à la mer, cherchait à retrouver sa femme et sa fille. Aussi incroyable que cela puisse paraître, sa femme et sa fille, qui s'étaient hissées sur une chaloupe à la renverse, entendirent son appel au secours et reconnaissant sa voix, elles l'appelèrent immédiatement. **John** put se diriger vers elles et, lui aussi, trouva refuge sur la chaloupe. Le fait que la mère et la fille se soient retrouvées après plus d'une heure d'errance tient du miracle! De son côté, **Arthur Delamont**, l'autre fils, se jeta à l'eau et nagea pour s'éloigner du navire. Après avoir erré pendant près de 90 minutes, il fut finalement hissé dans une des chaloupes de sauvetage. (Histoire rapportée dans le *Toronto Sunday World* du 2 juin 1914)

LOIS FUNKE DE ONTONAGON
(Michigan, États-Unis)



«Mon arrière-grand-mère, **Liisa Lydia Lampinen**, est née à **Rantsila**, en Finlande, en 1840. Elle est morte lors du naufrage de l'*Empress of Ireland*. Lors du naufrage, sentant sa fin proche, elle donna sa ceinture de sauvetage à une jeune fille inconnue.»

CLAIRE WILLIAMS
(Southport, Merseyside, Royaume-Uni)

«Selon mon père, mon arrière-grand-père, **Michael Mc Aleavey**, qui était pelletier de charbon sur



l'*Empress of Ireland*, a survécu au naufrage (même si nous croyons qu'il ne savait pas nager). Son cousin, **Patrick Mc Aleavey**, qui travaillait dans les cuisines, a lui aussi survécu. On a raconté que les deux cousins dormaient quand un steward, en frappant à leur porte, leur a dit que le bateau coulait. Nous ne savons pas qui était ce steward, mais il semble qu'il n'ait pas survécu... Grâce à lui, de nombreuses vies furent sans doute sauvées cette nuit-là, bien qu'un grand nombre de passagers périrent dans leur sommeil.»

PETER WILSON
(Kelowna, Colombie-Britannique)

«Mon grand-père, **Frank Ernest Abbott**, est né à **Liverpool**, en Angleterre, en 1872. En 1908, **Frank** émigra au Canada avec sa femme **Edith**. **Arthur** le suivit peu de temps après, avec sa femme **Carrie**, et les deux frères fondèrent une entreprise qui devait devenir une prospère maison de modistes à **Toronto**. Le nom de **Frank** apparaît sur la liste des passagers de première classe (**Frank Ernest Abbott**). Lors du naufrage, il réussit à survivre en nageant et en s'agrippant à un débris qui flottait. Il fut finalement rescapé et ramené sur la terre ferme, encore vêtu de son pyjama rayé! Ma famille a eu longtemps ce pyjama en sa possession, jusqu'au jour où un incendie le détruisit à tout jamais.»



ENRICHETTA BRAGA
(Italie)

«**Egildo** et **Carolina Braga** survécurent au tragique naufrage de l'*Empress of Ireland*, mais non leur fils **Rino**.

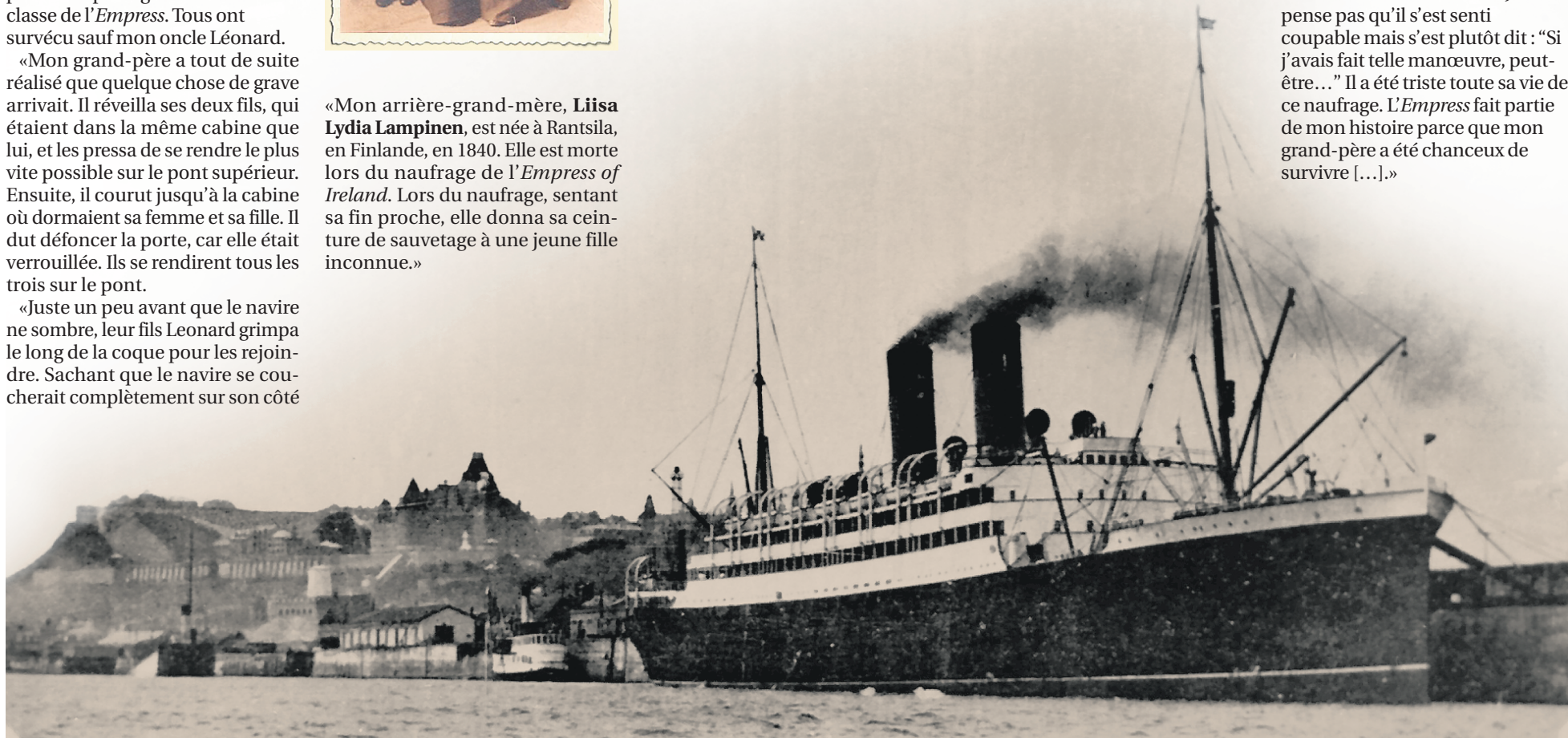
«Quand le *Storstad* heurta l'*Empress of Ireland*, **Egildo** se réveilla en sursaut et courut immédiatement pour voir ce qui était arrivé. "*Carolina, sta li ca vos ù a vide* [Carolina, attends-moi, je vais voir ce qui se passe]". Il revint rapidement lui dire: "*Carolina, al funda!* [Carolina, on coule!]."

«La brume, la peur, la grande agitation de la foule, le petit **Rino**, tout contribuait à rendre la situation dramatique, mais il semble qu'**Egildo** eut les nerfs solides. Il trouva le moyen d'attacher son fils à son corps et réfléchit à la façon dont ils pourraient s'en tirer. **Carolina** avait peur; ils avaient endossé des gilets de sauvetage, mais se jeter à l'eau dans le noir n'était pas facile. Ils craignaient les remous puisque le navire était en train de couler. Ils arrivèrent de peine et de misère à rejoindre le pont. **Egildo** dut lutter de toutes ses forces contre un type à moitié fou qui lui bloquait le passage avec sa valise!

Puis ils se jetèrent à l'eau. Soudain, **Egildo** constata que la force de l'eau lui avait arraché **Rino**. Il le chercha désespérément et perdit de vue **Carolina**. Elle avait reçu une poutre sur la tête et s'était blessée au front. Elle coula dans les eaux glacées, mais réussit à remonter et s'accrocha à une chaloupe de sauvetage renversée.» (Propos recueillis par **Ernesto Milani**)

JOE SAWARD, ARRIÈRE-PETIT-FILS DE HENRY GEORGE KENDALL

«Mon grand-père **Henry George Kendall** ne parlait pas de ce naufrage avec la famille parce que c'était trop douloureux. Pour moi, il était un peu amer de la vie comme sa carrière de commandant était ruinée. Je ne pense pas qu'il s'est senti coupable mais s'est plutôt dit: "Si j'avais fait telle manœuvre, peut-être..." Il a été triste toute sa vie de ce naufrage. L'*Empress* fait partie de mon histoire parce que mon grand-père a été chanceux de survivre [...].»



Saviez-vous que...

LA TRAGÉDIE DE L'EMPRESS OF IRELAND VOUS INTÉRESSE? METTEZ VOS CONNAISSANCES À L'ÉPREUVE ET TENTEZ DE RÉPONDRE AUX QUESTIONS SUIVANTES.



L'escalier de l'Empress of Ireland — PHOTOS SITE HISTORIQUE MARITIME DE LA POINTE-AU-PÈRE

1. À seulement deux ans d'intervalle, deux grands paquebots transatlantiques ont coulé, le Titanic en 1912 et l'Empress of Ireland, en 1914. Une personne, qui était à bord de ces deux navires, a survécu aux deux naufrages. Quel est son nom?
2. Pour naviguer sur le fleuve Saint-Laurent, l'Empress of Ireland avait à son bord un capitaine québécois qui a pris ses fonctions à la station de pilotage de Pointe-au-Père à Rimouski. Il n'était pas aux commandes quand l'Empress of Ireland a repris la mer en direction est pour son rendez-vous fatidique. Qui est-il?

3. Le charbonnier norvégien Storstad qui a éperonné l'Empress of Ireland a aussi connu une fin tragique, trois ans après le naufrage de ce dernier. Que lui est-il arrivé?
4. En 1904, pour profiter de la vague d'immigration qui a transformé le Canada, la compagnie Canadian Pacific

Railway avait mis en chantier deux paquebots jumeaux longs de 167 mètres, dont l'Empress of Ireland. Quel est le nom de son jumeau?

5. Les deux paquebots ont aussi joué de malchance sur le fleuve Saint-Laurent où les conditions météorologiques sont plutôt variables le printemps. Certains parleront d'une

sorte de malédiction. Qu'est-il arrivé avant la collision?

6. Combien de rivets assemblent la coque de l'Empress of Ireland, construit à Belfast?
7. Quel est le nom de la dernière personne survivante de cette catastrophe maritime? Cette personne, qui avait sept ans lors du naufrage, a vécu en

Ontario. Elle est décédée en 1995 à l'âge de 87 ans.

8. L'enquête sur la tragédie du Titanic, comme celle de l'Empress of Ireland, a été dirigée par une même personne. Quel est son nom?
9. Le centenaire du naufrage sera souligné à Pointe-au-Père par la construction d'un nouveau bâtiment qui abritera une nouvelle salle d'exposition. L'exposition qui sera ouverte au public le 19 juin fera découvrir aux jeunes la vie au Québec en 1914 en insistant sur les aspects qui se distinguent de la réalité d'aujourd'hui. Quelle est l'appellation de ce nouveau bâtiment?
10. Alors que Henry Kendall était commandant du Montrose, il a démasqué, en juillet 1910, alors qu'il était commandant du Montrose, un médecin britannique, accusé d'avoir décapité sa femme. Ce dernier a été mis en arrestation à Pointe-au-Père et a lancé à Kendall «qu'il paierait pour cette trahison». Il fut pendu le 23 novembre 1910. Qui est-il?

INFORMATIONS COLLIGÉES PAR CARL THÉRIAULT

Sources : Site historique maritime de la Pointe-au-Père et archives du journal Le Soleil

LES RÉPONSES > Z7

3477874

Le Navigateur
GROUPE HÔTELIER

Pour le 100^e anniversaire du naufrage de l'Empress of Ireland, Venez accoster dans l'un ou l'autre de nos hôtels.

NAVIGATEUR (centre-ville)
EMPRESS (cité des achats)
VILLÉGIATURE (plage Ste-Luce)

Réservations et informations : 1 888 724-6944
www.groupenavigateur.com
Rimouski

3487202

À RIMOUSKI
beau mauvais TEMPS
l'air salin me fait du bien!

Parc national du Bic
Excursion Île Saint-Barnabé
Jardins de Métis
Site historique maritime de la Pointe-au-Père
Le Canyon des Portes de l'Enfer
Maison Lamontagne
Théâtre du Bic
Musée régional de Rimouski

tourismerimouski.com

L'EMPRESS OF IRELAND

«LE TITANIC CANADIEN», DE RIMOUSKI À GATINEAU

CARL THÉRIAULT
Collaboration spéciale

RIMOUSKI — Deux autres institutions muséales au Canada souligneront les 100 ans du naufrage de l'Empress of Ireland en plus du Site historique maritime de Pointe-au-Père à Rimouski.

Le Musée canadien de l'histoire à Gatineau consacrera une grande exposition basée sur la collection Philippe Beaudry acquise en 2012. Le Musée maritime du Québec à L'Islet soulignera aussi l'événement centenaire.

L'exposition au Musée canadien de l'histoire intitulée *Le Titanic canadien, l'Empress of Ireland* présentée en partenariat avec le Musée canadien de l'immigration du Quai 21 à Halifax sera ouverte au public du 30 mai 2014 au 6 avril 2015.

L'histoire de la plus grande tragédie maritime au Québec sera racontée sous l'angle de l'expérience vécue par les passagers et les membres de l'équipage avant et après le naufrage.

«Il y a cinq grandes zones dans notre exposition [...] Par exemple, dans la troisième zone, nous avons prévu une intensification des événements du son de la cloche de brume de l'Empress qui était alors dans une nappe de brouillard jusqu'à la description des 14 minutes du naufrage. Nous parlons de ce qui est arrivé à la famille des Taavettila (d'origine finlandaise, résidents de Thunder Bay, Ontario), des Barbour (la mère Sabena, et ses deux filles Florence et Evelyn) et des Bragas, Egildo et Carolina, qui voyageaient avec leur fils Rino», explique John Willis, conservateur de cette exposition.

PÉRIODE CHARNIÈRE DE L'IMMIGRATION

Un naufrage qui est aussi une page d'histoire de l'immigration au Canada. «Cette catastrophe fait partie de la grande période d'immigration et de migration au Canada

par le port de Québec [...] C'est l'époque où la compagnie Canadien Pacifique amenait ses passagers jusqu'à Québec par le train dont elle était propriétaire. Plusieurs passagers couchaient au Château Frontenac, qui était aussi propriété du CP. L'Empress of Ireland était un bateau pour les touristes qui voulaient aller en Europe et les Britanniques qui voulaient visiter le Canada, des gens qui voulaient faire du *business* de part et d'autre de l'Atlantique, et les migrants.»

Au Musée maritime du Québec à L'Islet, le 29 mai 2014, on dévoilera les résultats de recherches menées sur le contenu de bouteilles d'alcool provenant de l'épave. Plusieurs experts des milieux maritime et scientifique présenteront des conférences les vendredis 4 juillet, 11 juillet, 18 juillet, 25 juillet, 1^{er} août et 8 août sous forme de 5 à 7. Le Musée abordera aussi la thématique des naufrages. Un jeu de serpents et échelles géant maritime sera également mis à la disposition des visiteurs qui veulent connaître les faits marquants de l'histoire du paquebot naufragé.

L'ÉTAT DE L'ÉPAVE SOUS OBSERVATION

Grâce à deux firmes de la Mauricie, des images captées par un sonar, numérisées par un système de modélisation 3D unique au Canada, montrent l'épave de l'Empress of Ireland comme vous ne l'avez jamais vue jusqu'ici, de ses zones à risque au repérage d'objets.

«Nous avons utilisé un sonar de fabrication écossaise Echoscope 3D qui sert à des inspections maritimes comme des faces de quai, des ponts ou en sécurité maritime. Nous avons grâce à ce sonar unique au Canada capté des images à 150 pieds sous l'eau qui montrent très bien les détails de l'épave. On voit, par exemple, le trou dans la coque quand des plongeurs sont allés chercher les lingots d'argent et les sacs de la poste», explique Philip Courchesne de l'entreprise MSI 3D de Shawinigan qui a réalisé ce travail en partenariat avec la firme Expertises archéologiques Laser 3D Iscan de Trois-Rivières et les équipements et services maritimes de MVC Océan.

Le travail de ces deux firmes et une application pour iPad de l'épave seront présentés le 1^{er} juin au Site historique maritime de la Pointe-au-Père. «Nous travaillons sur un projet avec le Site historique pour un relevé d'images plus à la hauteur du navire et nous voulons en faire d'autres pour voir le degré de dégradation de l'épave au fil des années.»

Une épave en face de Lévis a aussi fait l'objet d'un scan pour un chercheur montréalais. **CARL THÉRIAULT, COLLABORATION SPÉCIALE**



Un scaphandrier en plongée sur l'Empress — PHOTO SITE HISTORIQUE MARITIME DE POINTE-AU-PÈRE

Six plongeurs disparus

RIMOUSKI — La visite de l'épave de l'Empress of Ireland constitue un point de mire pour la plongée technique dans l'Est du Canada, facilement accessible à partir du quai de Rimouski. Accessible oui, mais une épave dangereuse qui gît, inclinée depuis 100 ans, à 45 mètres de profondeur.

La dernière victime a été Serge Cournoyer, 33 ans. Le drame est survenu le 4 août 2002. M. Cournoyer devenait le sixième plongeur à y laisser sa vie, victime de la «malédiction» de l'Empress of Ireland. Le scaphandrier new-yorkais Edouard Cossboom a été le premier plongeur à mourir en voulant se rendre aux ruines du bateau. Chargé de récupérer les corps et les lingots d'argent dans les soutes de du navire quelques jours après le naufrage, M. Cossboom a été victime d'une conduite d'air qui s'est brisée.

HECTOR MOISSAN

Le 24 juin 1981, Hector Moissan, 29 ans, de Rimouski, descendu sans difficulté jusqu'à l'épave, a péri, victime d'un manque d'air dans sa bonbonne.

LISE PARENT ET XAVIER ROBLAIN

Lise Parent, 41 ans, se lance à son tour à la conquête de l'épave, le 28 septembre 1996. Une expédition

assistée de son conjoint Marc Hardenne, à bord d'une embarcation, et de son compagnon de plongée, Xavier Roblain. Ce dernier plonge pour porter secours à Lise Parent après avoir constaté qu'il n'y avait plus de tension sur le câble que la plongeuse devait fixer à une bouée. Il y laissera aussi la vie. Le corps de Lise Parent a été retrouvé sur le dos, à 100 pieds de profondeur, le détenteur hors de la bouche. L'enquête a conclu que M^{me} Parent s'est noyée et que Xavier Roblain est mort de multiples embolies gazeuses.

PIERRE LEPAGE

Le 24 juin 2001, Pierre Lepage, 46 ans, de Victoriaville, qui connaissait bien l'Empress, plonge seul vers l'épave. Lepage et son compagnon de plongée, Dany Saint-Cyr, cumulent plus d'une centaine de plongées sur le site. Lepage passe une quinzaine de minutes sous l'eau avant de remonter à la surface. Il appelle à l'aide et, quelques secondes plus tard, il coule. Dans ce cas comme pour quelques autres auparavant, une enquête du coroner a eu lieu.

En général, il y aurait plus de 300 plongées par année vers l'épave de l'Empress of Ireland. Ces plongées sont bien encadrées pour assurer la sécurité des plongeurs. **CARL THÉRIAULT, COLLABORATION SPÉCIALE**



La cloche de brume de l'Empress of Ireland, l'une des pièces majeures de l'exposition du Musée canadien de l'histoire sur le «Titanic canadien» — PHOTO FRANK WIMART

Le dernier grand voyage de l'Empress

«Nous sommes le 28 mai 1914, quelques heures avant que *L'Empress of Ireland* lève l'ancre et quitte le port de Québec en direction de Liverpool. La fin de journée est douce, les passagers et passagères sont insouciantes.

«C'est l'appel du repas, le capitaine du navire souhaite la bienvenue aux passagers, là où dans une lumière de fin de journée, par cette belle soirée de printemps, les gens viennent prendre l'air sur le pont saluant au passage le capitaine Kendall en grande conversation avec Frank Brooks, un membre de la fanfare de l'Armée du Salut.

«Un paysage paisible fait d'un chapelet impressionnant d'îles défile devant leurs yeux. Le temps devient plus frais, la nuit fait son nid. À bâbord, on devine l'embouchure du Saguenay et les quelques lumières de Tadoussac; à tribord

se profileront prochainement l'île Verte puis les terres de légendes et autres contes des Trois-Pistoles et du Bic.

«Le pilote quitte le navire au poste de pilotage de Pointe-au-Père. Une brume se lève. Le drame va se jouer. La plupart des passagers dorment profondément. Le cri lugubre de la corne de brume. Une silhouette de navire devinée. Un bruit aussi terrifiant que soudain. Les lumières de la salle vacillent; un autre bruit, sorte de frottement métal contre métal et des cris dans la nuit. Puis le silence et le noir. Un naufrage fatal a eu lieu.» **CARL THÉRIAULT, COLLABORATION SPÉCIALE**

Extraits du texte préparé par Denis Leblond pour la compagnie G Communication Marketing de Rimouski, responsable de la scénarisation de cette soirée du 28 mai.

ACTIVITÉS PRINCIPALES DE LA SEMAINE DE COMMÉMORATION

MERCREDI 28 MAI

9H-18H : Ouverture du Site historique maritime de la Pointe-au-Père pour la saison 2014 des 100 ans du naufrage de *l'Empress of Ireland*

17H : Grand souper-spectacle à l'Hôtel Rimouski

JEUDI 29 MAI

1H55 : Les cloches des églises de Rimouski et de Sainte-Luce-sur-Mer ainsi que des paroisses avoisinantes résonneront pendant une minute.

10H : Excursions en bateau sur les lieux de l'épave (images en direct, etc.)

16H30 : Dévoilement de la pièce de monnaie et du timbre commémoratifs (en collaboration avec Postes Canada et la Monnaie royale canadienne)

17H : Inauguration de l'œuvre commémorative du naufrage en présence des descendants des capitaines Kendall (*Empress of Ireland*) et Andersen (*Storstad*) suivie d'un cocktail d'honneur au hangar 14

VENDREDI 30 MAI

9H15 : Pièce de théâtre *Empress of Ireland* présentée au Cégep de Rimouski par les élèves de l'école Saint-Yves de Rimouski-Est.

10H : Cérémonie au monument du Canadien Pacifique dans le quartier Pointe-au-Père

11H : Présentation de Karen Autio (en anglais seulement) qui a écrit un livre sur l'immigration finlandaise au Canada.

13H30 : Présentation d'un nouveau documentaire sur l'épave de *l'Empress of Ireland* en collaboration avec la Société Radio-Canada

16H : Causeries des descendants de passagers, de membres d'équipage et des Rimouskois

SAMEDI 31 MAI

10H : Rassemblement des membres et des descendants de membres de l'Armée du Salut

10H : Excursion en bateau sur les lieux de l'épave

11H30 À 15H : Dîner au-dessus de l'épave à bord du navire *CNM Évolution* (150 passagers)

16H : Présentation du documentaire *Sombré dans l'oubli*

DIMANCHE 1^{er} JUIN

10H : Messe commémorative à l'église de Sainte-Luce

14H : Causeries avec des plongeurs

17H : Cocktail et échanges. Clôture de la semaine de commémoration

La programmation complète est disponible sur le site www.empress2014.ca/programmation.

RÉPONSES DE LA PAGE 5

- 1 - William Clark, chauffeur des chaudières au charbon
- 2 - Le capitaine Adélard Bernier
- 3 - Le *Storstad* a été torpillé par un sous-marin allemand le 8 mars 1917 lors de la Première Guerre mondiale.
- 4 - *L'Empress of Britain*
- 5 - Une nappe de brume a enveloppé les deux navires.
- 6 - 1,1 million de rivets
- 7 - Grâce Martyn-Hannagan de Ste. Catherines, en Ontario
- 8 - Le juge Charles Bigham, plus connu sous le titre de Lord Mersey
- 9 - Le Hangar 14. Le chiffre 14 pour l'année 1914 et le temps écoulé, soit 14 minutes, avant le naufrage du navire
- 10 - Harvey Crippen

3477878


185 CHAMBRES DONT 52 SUITES

RESTAURANT ET BAR

CENTRE DE SANTÉ


Savourez notre confort... et notre forfait vedette de l'été!

ONONDAGA+
EMPRESS OF IRELAND





1914-2014

à partir de
95\$
par pers.
occ. double
taxes en sus



Hôtel Rimouski
HÔTEL • SUITES • CENTRE DE CONGRÈS

225, boul. René-Lepage E.
418 725-5000 • 1 800 463-0755
hotelrimouski.com





3493682

DÈS LE 30 MAI


EMPRESS OF IRELAND

- LE TITANIC CANADIEN -




REVIVEZ LA PLUS GRANDE CATASTROPHE MARITIME DE L'HISTOIRE DU CANADA

MUSÉE CANADIEN DE L'HISTOIRE



CANADIAN MUSEUM OF HISTORY




#Empress100 100, rue Laurier, Gatineau QC | museedelhistoire.ca/empress


Musée canadien de l'immigration du Quai 21
Canadian Museum of Immigration at Pier 21

Une exposition réalisée par le Musée canadien de l'histoire, Gatineau, en partenariat avec le Musée canadien de l'immigration du Quai 21, Halifax.

Partenaire officiel



Partenaire média





Le centenaire d'un naufrage



- Musée *Empress of Ireland* et Hangar 14 **Nouvelle exposition**
- Sous-marin *Onondaga* • Phare



RIMOUSKI

du 28 mai au 5 octobre

Sortie 621, 1000 rue du Phare. 418 724-6214. shmp.qc.ca

