

Jean-Pierre Fillion

Préface de Stéphan Parent

EMPRESS OF IRELAND

LE VRAI

COUPABLE



**Analyse implacable
d'une enquête contestée.**

**Un siècle plus tard,
les preuves décodées.**

Empress of Ireland le vrai coupable

Jean-Pierre Fillion

Préface de Stéphan Parent

Illustrations de l'auteur

© Jean-Pierre Fillion Août 2016

Publié au Québec

**À ceux et celles
qui pensent que toute la vérité
n'a pas été faite
sur cette tragédie maritime
qui a marqué la vie
ou la fin de vie
de tant de gens.**



R.M.S. Empress of Ireland

Propriétaire : Canadien Pacifique

Type : paquebot transatlantique

Tonnage : 14 000 tonnes

Longueur : 550 pieds (184 m)

Route : Québec <=> Liverpool



S.S. Storstad

Propriétaire : Klaveness

Type : cargo vraquier (charbon)

Tonnage : 6 000 tonnes

Longueur : 440 pieds (134 m)

Route : Sydney (N.E.) <=> Montréal

Préface

Ce livre raconte une enquête et une recherche de plusieurs années sur le plus grand naufrage de l'histoire du Canada en temps de paix. Avec une rigueur systématique, Jean-Pierre Fillion analyse les témoignages, les références ainsi que le rapport de la commission d'enquête, afin d'avoir une image complète de l'autre version des faits que nous connaissons depuis le naufrage de l'Empress of Ireland survenu en mai 1914.

Ce livre est un véritable rapport d'enquête. Jean-Pierre a fait un excellent travail de recherche et d'analyse avec toute l'objectivité nécessaire afin de se faire une meilleure idée de ce qui a pu se passer cette nuit fatidique du 29 mai 1914.

À titre d'exemple, suite au naufrage, une commission royale d'enquête, dont l'impartialité est maintenant mise en doute, avait blâmée sévèrement le premier officier Alfred Toftenes pour ne pas avoir réveillé son capitaine malgré le brouillard. Mais étrangement, il a été complètement blanchi par une enquête norvégienne.

On ne saura probablement jamais ce qui s'est réellement produit, mais on sait que le Storstad, ce charbonnier norvégien qui a percuté l'Empress of Ireland, avait recueilli la majorité des 420 survivants de cette catastrophe.

Si le brouillard finit toujours par se lever sur le Saint-Laurent, ce livre le dissipera un peu plus sur cet épisode tragique de notre histoire.

Stéphan Parent

Cinéaste documentariste



Avant-propos

J'ai été directeur du Musée de la Mer de Pointe-au-Père, auteur de deux pièces de théâtre, d'un document historique, d'animations web et de conférences sur le sujet. J'ai eu le temps à souhait de développer mon opinion quant aux circonstances de cette tragédie, aux manœuvres des deux navires et aux témoignages subséquents à la commission d'enquête. J'ai aussi été témoin à plusieurs reprises de malaises lorsque je mettais la version du Storstad en évidence. C'était comme si on ne voulait pas savoir.

Je ne suis ni historien professionnel, ni spécialiste de l'histoire de l'Empress. J'invite ceux qui prétendent être l'un ou l'autre à appuyer mes arguments ou à les réfuter. Dans ce dernier cas, ils devront fournir des preuves incontestables, sinon inutile de s'y frotter, le doute subsistera... De plus, je ne suis qu'un amateur du monde maritime et un néophyte en plongée. J'invite donc également tout professionnel de ces domaines à ne pas se gêner pour corriger, préciser et même contester mes propos. Enfin je ne suis pas ni marin ni professionnel des procédures d'enquête. Je suis simplement un amateur de la navigation et du patrimoine maritime et c'est ainsi que j'ai analysé toute cette histoire et rédigé ce livre.

Ce volume contient le texte bonifié de pages web publiées depuis plusieurs années. Quant à elle la page du premier argumentaire remonte à novembre 2014. En date du 29 mai 2016, je n'avais reçu que des appuis (documentariste, chercheur, avocat...) et je n'ai lu ou vu que des avis semblables à mes propos (ingénieur maritime, plongeur...). Aucune contestation.

La **Partie 1** partage cette première analyse¹ de l'enquête officielle sur ce malheureux naufrage, suite à la lecture d'un article d'un journal local où il était question des versions de la collision.

La **Partie 2** comprend mon second argumentaire² apporté à la suite de la lecture des archives officielles de l'enquête. Cette lecture appuie et complète ma première analyse. Elle comporte également un argumentaire supplémentaire en regard du respect du règlement maritime par les deux commandants impliqués.

¹ http://www.jpfil.com/empress/empress_of_ireland_questions.php

² http://www.jpfil.com/empress/analyse_enquete.php

J'avais écrit en 1983 un résumé du livre de James Croall, *Fourteen Minutes*, traduit en français par Serge Proulx. Ce document, *La tragédie oubliée*, a été publié quelques années plus tard, sans mon autorisation. Quoiqu'il en soit il constitue une excellente mise en contexte de toute cette histoire pour quiconque ne la connaît pas déjà. Je l'ai jointe en annexe.

Bonne lecture et que la vérité soit avec vous!

Jean-Pierre Fillion

Amateur de patrimoine maritime

Partie 1 : Et si c'était l'Empress...



Questionnement

Je n'affirme rien; je n'y étais pas... Je ne porte pas d'accusations; à quoi bon. Mais je pose des questions, beaucoup de questions. Trop de faits ont été ignorés lors de cette commission pour qu'on puisse affirmer qu'elle a été synonyme de justice, sinon de justesse. En toute objectivité, sans être ni « pro-Empress » ni « pro-Storstad », on n'a pas le choix d'avouer que la version la plus « consistante » est celle des marins du Storstad.

Si vous décelez un quelconque parti pris dans mon constat, dites-vous qu'après 100 ans de réciproque il est peut-être plus à propos qu'on le croit. De plus, je peux me justifier en

clamant que je ne fais que reproduire l'attitude de la commission d'enquête, à un tout petit détail près... sa finalité!

Notez que certaines parties de ce premier argumentaire ont été écrites pendant la lecture des archives, d'où des possibilités de recoupement avec mon second argumentaire (Partie 2), qui lui a été rédigé une fois la lecture complétée.

Remise en question

J'avais un peu gardé pour moi ces réserves quant aux conclusions de la commission. J'appris un jour que le Site historique maritime de Pointe-au-Père (SHMP) avait refusé de collaborer au film de Stéphan Parent sur l'Empress parce qu'il proposait une vision différente de « l'officielle ». Pourtant il me semble que les deux versions sont présentées au SHMP. Le cinéaste me confiera : « Lorsque votre business roule bien sur une version dite officielle, alors vous ne voulez sûrement pas remettre en question cette version ». Voilà de quoi laisser perplexe.

Puis je suis tombé sur le site Facebook de Ian Kinder, un plongeur et chercheur qui a consacré des dizaines d'années à analyser les détails techniques autant des navires que de l'enquête. Il a entre autres décortiqué le rapport officiel de l'enquête, le livre de bord du précédent capitaine de l'Empress et les documents de la compagnie d'assurance Lloyd's. Il ne fait pas que soulever de sérieux doutes sur l'enquête, il remet en question ses conclusions! Il considère le capitaine Kendall comme étant le vrai responsable de la tragédie. Les résultats de certaines de ses recherches sont publiées dans *Tale of two sisters*, volume endossé par David Zeni, auteur pour sa part de *Forgotten Empress*. Ce qu'il avance est troublant, très troublant.

Sur le site web³ de Kinder on retrouve une foule d'informations toutes aussi intéressantes les unes que les autres. On ne peut nier l'intérêt porté à l'Empress et à la commission d'enquête. C'est ainsi qu'on apprend que l'Empress of Britain, le jumeau de l'Empress of Ireland, était entré en collision avec un iceberg le 29 avril 1912, 15 jours après le naufrage du Titanic...

Enfin, voilà cet article de l'Info-UQAR⁴ qui surgit dans mon moteur de recherche web et qui fait état de la visite récente de deux historiens norvégiens à Pointe-au-Père, Harald Breievne et Atle Johnsen. Ils ne ménagent pas leurs mots sur la commission, après la découverte du journal intime du capitaine Andersen.

Je me suis alors remémoré mon passé au Musée de la Mer, où mes opinions « pro-Storstad » n'étaient pas bien vues par les administrateurs. J'ai commencé à me demander si une espèce d'omerta collective ne s'était pas installée implicitement dans les esprits pour perpétuer l'image de ce « splendide et valeureux paquebot coulé par un sale charbonnier étranger ».

Voilà les circonstances qui m'ont amené à publier ce texte. Il n'est pas question ici de refaire l'histoire mais bien tenter d'établir qu'il y a quelque chose qui sonne faux dans toute cette affaire. Mon intention est claire : démontrer « hors de tout doute raisonnable »⁵ que trop de faits ont été ignorés ou minimisés pour pouvoir affirmer que la commission a rendu un verdict juste et loyal, exempt de toute suspicion. Il m'apparaît important que le respect qu'on doit aux victimes et à leur famille

³ <http://www.theempresofireland.com/>

⁴ Le journal de l'Université du Québec à Rimouski.

⁵ La notion de « doute raisonnable » s'applique seulement en matière criminelle. Je la maintiens tout de même pour l'enquête, ne serait-ce que parce qu'une autre notion de même catégorie, celle de « négligence criminelle », pourrait être en cause suite à un examen judiciaire approfondi.

soit enfin libéré de ces non-dits centenaires. Et si cela peut contribuer à enterrer cette fausse affirmation du classique et tendancieux « paquebot coulé par un charbonnier »...

En gros, lorsqu'on analyse sérieusement les témoignages des marins de l'Empress, et en particulier celui du capitaine Kendall, on ne peut faire autrement que constater de sérieuses divergences avec la réalité. Ces témoignages ne sont pas appuyés par les faits. Ils sont contredits par ceux des marins du Storstad, qui sont eux d'une évidence trop imposante.

Attitudes

Deux attitudes sont alors possibles. La première nous fait accepter sans sourciller la version de la commission d'enquête. Ça ne met personne mal à l'aise, ça ne remue rien. Ça n'affecte pas la réputation du capitaine Kendall ni celle de la compagnie Canadien Pacifique. Ça ne remet pas en question la fiabilité technique de l'Empress. Tout est beau alors pourquoi ne pas continuer ainsi?

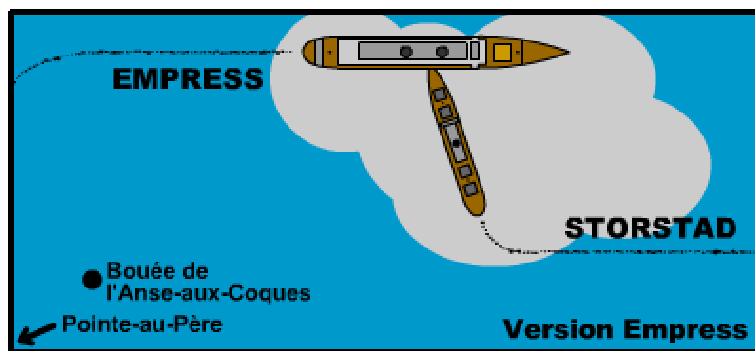
La seconde attitude est plus pragmatique : on questionne et relie les faits, les contradictions, les omissions de la commission. On ne se laisse pas berner par ce qui peut nous apparaître une entreprise très sérieuse, mais qui peut dissimuler un parfait simulacre d'enquête. On accroche sur tout ce qui ne tourne pas rond dans cette histoire. On ne craint pas de mettre un peu d'embrouille dans ce beau paysage historico-touristique. Certaines personnes refusent en effet d'accepter sans sourciller une seule version de la tragédie et les conclusions de la commission. Surtout si on se met à fouiller un peu plus dans ses tenants et aboutissants. Les victimes de cette tragédie méritent mieux que des hommages posthumes

sans soucis de la véritable cause de leur malheur. Ils méritent la vérité, parce qu'il devient de plus en plus évident que la commission n'a peut-être pas tout fait pour la faire ressortir.

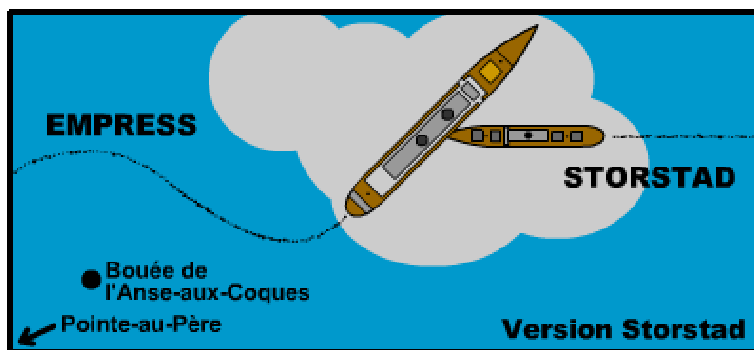
Voici donc quelques-uns de ces faits et hypothèses qui méritent une réflexion, une sérieuse réflexion. Peut-être n'est-ce pas la première fois qu'on soulèvera toutes ces questions, alors ce petit rappel aura au moins le mérite de les ramener dans l'actualité.

Versions

Mais auparavant, rappelons succinctement les deux versions de la collision. Kendall prétend que son navire filait en droite ligne et que le Storstad a viré pour venir le percuter.



Toftenes, officier du Storstad, affirme au contraire que c'est l'Empress qui, par une série de zigzags, s'est retrouvé dans le chemin du Storstad.



Dans le texte qui suit, pour faciliter la lecture, tout comme James Croall sans son *Fourteen minutes* (traduit par le rimouskois Serge Proulx), j'utiliserai le terme gauche au lieu de bâbord et droite au lieu de tribord. Les illustrations ont été ajoutées non pas pour reproduire exactement des situations mais uniquement pour en permettre une meilleure compréhension.

Feux de navigation

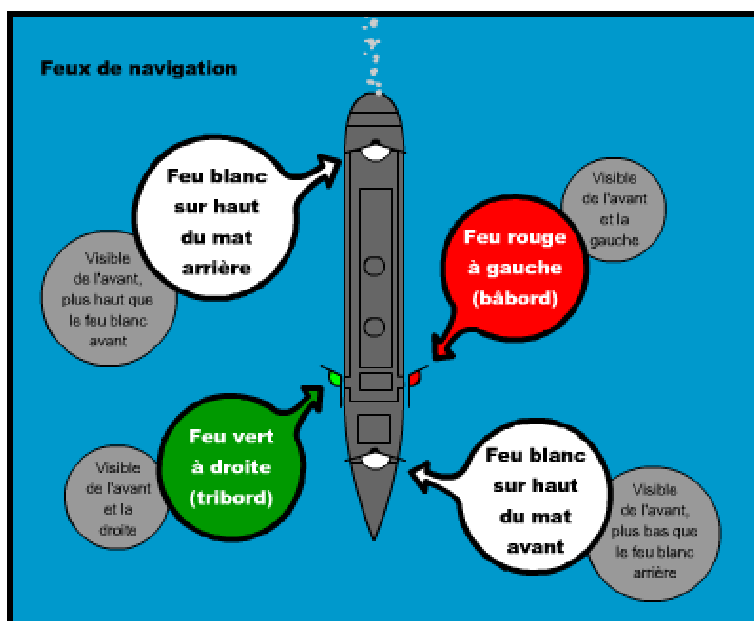
Les feux de navigation et leur interprétation étant des éléments-clés dans cette histoire, il convient de rappeler leur fonction.

Tout grand navire⁶ est équipé de deux types de feux de navigation. D'une part les feux de tête de mat, blancs, visibles de l'avant, le feu avant plus bas que le feu arrière. D'autre part les feux latéraux de couleur, le rouge à gauche et le vert à droite. Les feux latéraux de couleur sont visibles de face, mais seul le feu rouge apparaît si le navire présente son côté gauche

⁶ Les navires à un seul mat n'ont... qu'un seul feu de tête de mat. Dans notre cas, les navires avaient deux mats chacun.

et le seul feu vert apparaît lorsqu'il nous présente son côté droit. Le code lumineux est ainsi fait pour que sa lecture et sa signification ne puissent pas porter à confusion.

Les Norvégiens affirment que la dernière vision qu'ils ont eue de l'Empress entrant dans la brume est qu'il présentait son feu rouge et que les feux de tête de mât étaient écartés, le plus bas à gauche (comme dans l'image l'entrée de la Partie 1). Cela les a persuadés qu'il allait passer à leur gauche (tel que le prescrit d'ailleurs le règlement maritime). Pendant l'enquête publique on a bien essayé de décrédibiliser leur témoignage, mais sans succès; ils demeurèrent constants dans leur affirmation. Pourquoi d'ailleurs auraient-ils menti, eux qui ont par la suite indiqué avoir tourné leur gouvernail vers la droite pour ne pas être déporté vers l'Empress qu'ils pensaient à leur gauche? Ils n'ont rien caché.



On a entre autres supposé que, même s'ils voyaient le feu rouge, ils avaient peut-être perdu le feu vert dans l'éblouissement général du paquebot. Ce n'est pas exclu mais cela ne fait que prouver que l'Empress naviguait alors directement vers le Storstad ou très légèrement à sa gauche, donc sur une route beaucoup trop rapprochée et non sécuritaire.

Victime

*Sur le fleuve, calme nuit. Deux inconnus, sur le lit.
Se parleront-ils? Se toucheront-ils?
L'impératrice distinguée, sa silhouette élancée.
Le charbonnier, du loin pays, le ventre plein d'énergie.*

*Ils se regardent. Restent sur leur garde.
Ils s'approchent, doucement, s'examinent, longuement.
Mais tout à coup, tout s'embrume, tout partout.
Où es-tu, majesté? Que fais-tu, étranger?*

*Ils sont là, dans la nuit. Elle a peur, elle frémit.
Et il pointe vers elle une menace mortelle.
Puis, il se révèle enfin, inévitable destin,
et l'atteint tout au creux de son cœur de feu*

*Le choc est léger, l'effet instantané.
Et paniquent les esprits, mille cris dans la nuit⁷!
Devant ses plaintes, son délire, impuissant il se retire.
Dans la troublante obscurité, il s'efface, désespéré.*

⁷ Un roman sur ce naufrage, de Francine Carrier, porte ce titre.

*Tout son corps qui s'étire, qui pousse un grand soupir.
Lentement, ravagée, elle se tourne sur le côté.
Pourquoi t'es-tu sauvé, coupable charbonnier?
Ton geste me tue. Mais où donc te caches-tu?*

*Ses entrailles remplies du liquide plein de vies,
elle s'enfonce dans le lit et meurt dans la nuit.
Belle impératrice disparue, régner tu ne pourras plus.
Mais toi étrange charbonnier, quel fut donc ton péché?*

Cette allégorie est quelque peu tendancieuse car elle nous présente le tout comme une agression. Cependant, c'est ce dont la pensée populaire de l'époque était persuadée. L'Empress est une victime, certes, nous ne pouvons en douter. Le navire lui-même, son destin mais aussi et surtout ses passagers et ses membres d'équipage qui ont perdu la vie lors du naufrage. La question n'est donc pas là.

La question, la simple question est celle-ci : victime de quoi, au juste? Victime d'une collision? Certes mais encore trop simpliste comme réponse. De plusieurs erreurs et négligences? Voilà de bien meilleures pistes vers la recherche de la vérité.

Et s'il y a victime, il y a donc coupable. Le Storstad? Encore une fois trop facile. Un conducteur qui tente à tout prix de franchir le passage à niveau et se fait heurter par le train est victime, oui, mais de sa propre témérité. Le train a bien causé sa mort mais n'en est coupable en rien.

État d'esprit

Les documents d'époque parlent d'un Kendall affaibli, voire malade, lors de son témoignage devant la cour. Cela ne signifie pas pour autant que son témoignage était aussi

affaibli, mais cela ne garantit pas un témoignage exempt d'erreurs, d'exagération et de mauvaises perceptions de la réalité, volontaires ou non. Ce sera tout de même le principal témoin de l'Empress.

Imaginez : à peine une demi-heure après avoir pris le véritable contrôle d'un si grand navire pour la première fois en descendant le fleuve, (car depuis Québec il ne faisait que suivre les directives du pilote Bernier), il le voit disparaître à jamais! De l'enthousiasme de commander un fameux Empress pour sa première grande traversée, il tombe au drame de l'avoir perdu, peut-être par sa propre faute. Il y a de quoi brouiller un esprit même des plus solides.

Partialité

Bien que l'Empress soit enregistré au nom du Canadien Pacifique, on peut avancer qu'il s'agissait en fait d'un navire canado-britannique, propriété d'une compagnie canadienne et qui transportait des passagers canado-britanniques et américains. L'enquête officielle qui a suivi le naufrage était dirigée par un groupe de commissaires canado-britanniques. Ils avaient à trancher entre une version canado-britannique et une version norvégienne. À moins de faits d'une solide et incontestable évidence, peut-on imaginer en arriver à une conclusion différente « en faveur » de l'équipage du navire canado-britannique? Rappelons que l'empire britannique était encore assez puissant à cette époque. Il n'était sûrement pas question de laisser ternir la réputation de sa marine, civile ou militaire, surtout après la bévée catastrophique du Titanic, un autre navire sous commandement britannique. S'il était admis que l'enquête n'ait pas été confiée à un arbitre neutre et dans un pays autre, il peut tout de même y avoir sérieuse apparence

de conflit d'intérêt puisque un des intimés était de même nationalité qu'elle.

On confia la présidence de l'enquête à Charles Bigham, dit Lord Mersey. Rappelons que ce Lord Mersey est le même Mersey qui, quelques années plus tôt, avait présidé la contestée enquête britannique sur le naufrage du Titanic. Dans ses conclusion il n'avait blâmé ni la compagnie White Star, propriétaire du Titanic, ni le capitaine Smith, commandant du Titanic. Pourtant la compagnie White Star savait très bien que le nombre chaloupes de son navire était insuffisant pour le nombre de passagers et craignait qu'en augmenter le nombre ferait fuir la clientèle. Pourtant, malgré de nombreux avertissements d'autres navires signalant la présence d'icebergs, le capitaine Smith n'a pas ordonné de ralentir les machines en entrant dans la zone dangereuse, sous prétexte qu'il se conformait aux habitudes de l'époque, soit traverser le plus rapidement possible l'Atlantique, et aux demandes pressantes du président de la White Star. Aucun blâme! Toutes des distorsions de la réalité qui n'avaient pour but, aux yeux des spécialistes de l'époque, que de protéger la réputation de la marine britannique. Et c'est ce Mersey qu'on venait de nommer à l'enquête sur le naufrage d'un autre navire britannique. Ne pas porter ombrage à la marine britannique... avait-il reçu le même mandat en se voyant confier l'enquête sur l'Empress? Ou savait-on qu'il se sentirait investi d'une telle mission, compte tenu de ses antécédents?

Mersey était appuyé par les très conservateurs juges Adolphe Routier et Ezekiel McLeod. De plus, son jury assesseur, genre de conseil technique, était composé de deux marins, d'un ingénieur et d'un architecte, tous issus de la marine britannique ou canadienne, cette dernière étant très fortement teintée de la tradition britannique. Avaient-ils eux

aussi comme mandat de collaborer à sauvegarder la réputation de la marine britannique?

Par ailleurs, un an plus tard, plusieurs faits très troublants entoureront l'enquête sur le naufrage du Lusitania : sélection très partielle des témoins, rejet de plusieurs dépositions, tentative de l'Amirauté britannique d'en orienter les conclusions etc. Et qui présidera cette enquête? Vous l'avez deviné : Lord Mersey, encore lui! Malgré les souhaits de blâme de l'Amirauté contre le capitaine Turner du Lusitania, Mersey le lavera de tout reproche, félicitant même son comportement. On n'aura la certitude que le Lusitania transportait des munitions qu'en 1972, ce qui transgressait les ententes internationales et rendaient d'une certaine manière le capitaine Turner complice involontaire de cette tragédie. De plus, malgré le fait que son navire se dirigeait vers une zone de guerre et que même l'Allemagne avait publié une mise en garde, la compagnie Cunard ne sera pas blâmée. « Le Lusitania est trop rapide pour les sous-marins allemands. » ajoutera un porte-parole de la compagnie. Mersey ira même jusqu'à faire une apologie du jugement du capitaine Turner en tentant d'expliquer pourquoi ce dernier n'avait pas respecté les consignes de l'amirauté quant aux précautions de navigation à prendre dans une zone réputé être fréquentée par les sous-marins allemands. Encore une fois un capitaine britannique et une compagnie maritime anglo-saxonne semblent profiter de la bienveillance de Mersey.

Le journaliste irlandais Senan Molony est quant à lui persuadé que Mersey avait un préjugé très favorable envers les compagnies maritimes. Ses conclusions, ou l'absence de conclusions sur leur comportement dans au moins deux de ces trois naufrages en apportent une preuve assez embarrassante.

Quelques autres faits illustrant les jugements (ou manque de jugement, dirons certains) de Mersey. En 1905 il préside une cause impliquant une collision entre deux

automobiles, une conduite par une championne conductrice et l'autre occupée par une dame âgée. Mersey tranche en faveur de la dame âgée, veuve de Thomas Henry Ismay, un des dirigeants de la White Star Line. Il condamne à 10 ans de prison fermes le coupable (un Noir faut-il préciser...) d'un premier vol sans violence, mais impose seulement 3 ans de prison à un meurtrier (d'un Noir faut-il préciser...). En 1902 il avait condamné à une amende ridicule une femme trouvée coupable de négligences, de mauvais traitements et même de torture contre un enfant (une dame de la haute société, faut-il préciser...).

Directive aux capitaines

Voici une directive de la compagnie Leyland Line donnée vers 1912 à ses capitaines :

« Les commandants ne doivent courir aucun risque qui peut résulter d'un accident à leur navire. Il est à espérer qu'ils gardent toujours à l'esprit que la vie et la propriété demeurent au centre de leurs préoccupations et la règle qui dicte la gouverne de leur navire et qu'aucun avantage sur le matériel ni sur le temps du voyage ne doit primer sur le risque d'accident. La compagnie tient à maintenir la réputation de sécurité et toute recherche de vitesse pendant les traversées doit l'être avec une navigation sécuritaire et prudente. »

Il est à supposer que toutes les compagnies de l'époque émettaient des directives semblables à leurs capitaines. Je n'ai pas retrouvé⁸ celles du Canadien Pacifique mais on peut raisonnablement penser qu'elles auraient été

⁸ Je ne les avais pas trouvées à ce moment. On en prendra connaissance dans la Partie 2.

similaires. Peu importe, Kendall a-t-il respecté le principe de cette directive pourtant fondamentale? La réponse n'est-elle pas : 1012 fois, non?

Complaisance

La commission a identifié la faune de Kendall à l'effet de « ne pas avoir donné assez de champ au Storstad ». Si on y pense bien, on pourrait presque lire après, en petits caractères : « pour lui laisser plus de place pour effectuer son virage coupable à droite »! Autrement dit, Kendall aurait dû prévoir le geste imprévisible du Storstad, il aurait dû « prévoir l'avenir », ce que d'aucun jugera impossible. Kendall ne peut donc pas être coupable!

Rappelons quatre étapes cruciales de l'événement : 1) le virage de l'Empress vers le golfe après la bouée de l'Anse-aux-Coque, 2) l'arrivée du brouillard, 3) l'entrée du Storstad dans le brouillard et 4) l'entrée de l'Empress dans le brouillard. À quelle étape la faute de Kendall pourrait-elle s'appliquer? Mais à toutes voyons! Peut-être plus précisément à la première car c'est à ce moment que Kendall aurait dû agir, c'est à ce moment qu'une simple manœuvre préventive de Kendall aurait tout changé.

Mais pour les étapes 2, 3 et 4, « ne pas avoir donné assez de champ au Storstad » représente une faute secondaire. La véritable faute de Kendall à ces étapes, n'est-elle pas de s'être dirigé et d'être entré dans un banc de brouillard où il savait la présence d'un autre navire qui venait vers le sien, le tout alors qu'il avait tout le loisir du monde pour s'en écarter? Il avait le choix libre et total entre 1) faire tourner son navire plus au large, et peut-être ainsi contourner la brume, ou 2) foncer dans l'incertain, le risqué et le téméraire qu'elle

représentait. Il a choisi la seconde option, avec les conséquences qu'on connaît. On n'accuse pas un conducteur coupable de négligence criminelle ayant causé la mort de « ne pas avoir laissé assez de champ de manœuvre aux autres automobilistes »...

En fait, et si comme la cour on ne retient que la version de Kendall, il aurait été beaucoup plus juste et réaliste de libeller sa ainsi : « avoir maintenu la direction de son navire vers une situation à risque alors qu'il avait une alternative réelle, c'est-à-dire le choix de mettre son navire en sécurité dans une zone libre de navire et de brume à sa portée immédiate ».

Contradictions

Les témoignages des marins du Storstad sont sans nuances, constants, d'une logique et d'un enchaînement implacables. À moins de prouver qu'ils ne se soient très habilement concertés sur une version commune avant l'enquête, on doit admettre que leur témoignage collectif apporte la lumière complète sur le déroulement de la collision. Tous les faits se recoupent, se complètent et recoupent et complètent plusieurs autres témoignages. Peut-on en dire ainsi pour ceux des marins de l'Empress, avec leurs imprécisions, leurs inexactitudes et leurs contradictions?

Par exemple, le capitaine Kendall a affirmé que le Storstad filait vers l'Empress à toute vitesse. C'est impossible selon les témoignages des Norvégiens, qui jurent que leur navire était en léger déplacement avant pour assurer une prise de son gouvernail. Le doute sur les dires de Kendall devient plus criant lorsqu'on sait que le Storstad était chargé à bloc, que sa coque était renforcée pour la navigation hivernale et

que sa construction Isherwood lui assurait une exceptionnelle résistance dans le sens de la longueur! Il n'est pas faux de penser, comme l'a affirmé son capitaine, qu'à pleine vitesse le Storstad aurait tout simplement traversé la coque de l'Empress de part en part, surtout dans son point le plus faible, entre les deux cheminées. « filait vers l'Empress à toute vitesse »... faux témoignage de Kendall, erreur d'appréciation, de jugement, amnésie...?

Le capitaine Kendall a aussi affirmé que le Storstad l'a percuté à angle droit. Or le capitaine Andersen affirme au contraire que le Storstad a frappé l'Empress dans un angle beaucoup plus faible. Kendall poursuit en jurant que son navire était immobile. Andersen réplique que l'Empress avançait, à faible vitesse certes, mais avançait quand même, et que son navire a été projeté hors de la brèche à cause du mouvement de l'Empress en pivotant sur lui-même. Kendall persiste en affirmant que le Storstad avait fait machine arrière pour se retirer de la brèche. C'est pratiquement impossible, compte tenu des explications précédentes, du mouvement inertiel d'un si lourd navire et du temps de manœuvre qui en résulte. D'ailleurs Andersen rétorque qu'il avait remis son navire en marche avant toute. Qui dit vrai? On ne le saura jamais de manière catégorique. Cependant, la configuration des dommages du Storstad, avec sa proue tordue, respecte la version du capitaine Andersen. En tous points. Tiens donc.

Et le télégraphiste de l'Empress de déclarer : « La cabine de la radio était tout en haut. Tout de suite après le choc j'ai vu des lumières passer ». Les lumières c'était celles du Storstad. C'est impossible si l'Empress était immobile...

La version d'Andersen est aussi confirmée par un survivant de l'Empress, Louis A. Gosselin, qui raconte à un journal local ce qu'il a vu en cette nuit du 29 mai : « Le Storstad était entré un peu obliquement dans l'Empress par l'avant, vers

le tiers de la longueur de notre navire [...] obliqua un peu sous le choc cependant que, l'autre vaisseau agrandissant la blessure, tournait sur la proue perpendiculairement à l'Empress ; de sorte qu'au moment où les deux navires se séparèrent, la poupe [arrière] du Storstad venait presque toucher la poupe de l'Empress ». Dans la suite de son entrevue, ce passager accuse les Norvégiens de lenteur de leur sauvetage, alors que le contraire a été clairement établi (une chaloupe du Storstad était même à l'eau avant que l'Empress ne coule). On ne peut donc pas dire que Gosselin était « pro-Storstad ». Il n'avait aucune raison de modifier la vérité sur la collision comme telle car il ne savait pas qu'il appuyait alors totalement le témoignage du capitaine du charbonnier. Peut-on conclure encore ici que le capitaine Kendall avait perdu le sens de la réalité ou qu'il a tout fait pour dénigrer l'autre et s'auto-disculper? Ou qu'il avait quelque chose de grave à cacher, quelque chose de très grave...

Une reconstitution du département d'architecture navale et de génie maritime de l'Université de Glasgow a prouvé que l'affirmation de Kendall à l'effet que son navire était arrêté était fausse. De plus une équipe de plongée professionnelle a prouvé que, contrairement à son témoignage, Kendall n'avait pas donné l'ordre de fermer les portes étanches avant la collision. Un docu-vidéo a démontré avec conviction que Kendall aurait donc menti lors de son témoignage au moins à ces deux occasions et en vient à la stricte conclusion que la version norvégienne de la collision est la seule valide.

Kendall persiste en affirmant qu'après sa sortie de Pointe-au-Père il avait tourné de manière à donner assez d'espace suffisant au Storstad. Compte tenu des aléas de la navigation et de sa version de la collision, peut-on conclure que ce n'était pas le cas, puisque le Storstad a franchi toute cette « espace sécuritaire » pour l'emboutir?

Toutes ces affirmations du capitaine Kendall s'avèrent non fondées. Qu'en est-il pour le reste de son témoignage? Par exemple, il avance que la collision a provoqué un choc terrible et qu'il y a eu une explosion à bord de l'Empress. Tous les témoins, même ses officiers, ont témoigné que tel n'en fut pas le cas. Avec toutes ces contradictions et imprécisions, pouvons-nous encore prétendre que le témoignage du capitaine Kendall, malgré sa réputation et son expérience, était et demeure recevable? Dans la négative, peut-on, ou doit-on, invalider le verdict de la commission?

Un des officiers de l'Empress a même affirmé que son navire allait toute vitesse, mais en marche arrière! Un peu trop de zèle à vouloir détruire la version des Norvégiens et protéger son capitaine fautif? Cette affirmation plus que gratuite et ne fait qu'ajouter un autre accroc à la crédibilité des témoignages des Britanniques et à la justesse des conclusions de la commission.

Une autre contradiction dans l'équipage de l'Empress : l'ingénieur en chef a affirmé qu'aucun travail n'avait été fait sur le gouvernail à sa connaissance. Son assistant réplique au contraire qu'il y en avait eu huit mois plus tôt!

Négligences

Tout capitaine devant toujours agir selon la règle de précaution, pourquoi Kendall a-t-il tourné si tôt vers le golfe alors qu'il avait un mini-océan à sa portée? Pour faire défiler son navire au plus près de la côte et ainsi afficher sa prestance à quelques anciens ou futurs clients de première classe encore éveillés à Métis-Beach? Trop loufoque comme hypothèse? Parlez-en aux passagers du Costa Concordia. Dans le milieu de la marine, on sait mais sans le crier que l'orgueil de certains

capitaines de grands navires est parfois sans borne et, rappelons-le, Kendall venait tout juste de prendre le commandement du paquebot. A-t-il pris cette téméraire direction vers le Storstad afin de répondre aux exigences (non-écrites) de sa compagnie quant à la rapidité des traversées transatlantiques?

Mais laissons encore là les hypothèses; peu important les raisons qui l'ont amené à virer trop tôt, la seule vérité qui demeure dans cette manœuvre est que s'il avait allongé sa sortie de Pointe-au-Père, par simple prudence élémentaire, il n'y aurait pas eu de collision. De plus, si Kendall dit vrai dans sa version, il a eu plus de 10 minutes pour constater qu'il était trop près de la route de l'autre, mais n'a pas réagi. L'Empress ne serait peut-être même jamais entré dans ce banc de brouillard. Personne ne serait en train de s'interroger sur cet apparent camouflage de la vérité qui colle aux conclusions de l'enquête.

À trois reprises Kendall a eu l'occasion de s'éloigner de l'autre de manière sécuritaire : lors de son premier virage en provenance de Pointe-au-Père, quelques instants après alors qu'il avait l'autre toujours en vue et juste avant d'entrer dans la brume. Il était parfaitement au courant des risques de changement de cap soudain d'un navire : fausse manœuvre, erreur de navigation, manœuvre d'évitement volontaire, collision avec un objet flottant ou une grosse baleine etc. Trois occasions, mais il ne l'a pas fait. La Cour n'en a considérée qu'une, et l'a minimisée.

La vigie

Après avoir lu et relu le témoignage de la vigie de l'Empress, et compte tenu de son contenu pour le moins étonnant, j'ai jugé opportun d'en faire un chapitre distinct.

La vigie, un marin au poste dans le « nid de corbeau », en hauteur sur le mât avant, est celui qui avait la meilleure vue sur ce qui se trouvait en avant et sur les côtés de l'Empress. Il a témoigné avoir vu le Storstad au loin, et qu'il n'y avait pas d'autres navires dans les parages. Puis il s'est mis à regarder partout, sauf dans la direction du charbonnier! Pour quelle raison? S'il avait continué de surveiller le Storstad, aurait-il pu l'apercevoir bien avant ses officiers de passerelle et donner l'alarme plus tôt?

Si on examine bien le témoignage de cette vigie lorsque interrogé par Haight, il dit clairement qu'après avoir aperçu le Storstad, alors à 6 miles, il n'y a plus porté attention. Comment expliquer que le marin dont la seule tâche à ce moment était de « regarder » ce qui se passe autour de son navire n'ait pas été capable de la remplir adéquatement? Il suffit de moins de 15 secondes pour porter un examen visuel complet de 360 degrés. Pendant 10 minutes, on peut donc faire 40 examens complets des environs du navire! Et pendant plus de 10 minutes son regard n'aurait plus jamais croisé le Storstad? De plus, il ajoute n'avoir toujours vu qu'un seul feu de mat du Storstad avant l'arrivée du brouillard; est-ce à dire que le second feu était brûlé ou que les deux feux étaient alignés pour ne faire qu'une seule lumière brillante, signifiant que l'Empress était carrément dans la route du Storstad? Que cache donc cette incongruité? L'incompétence de la vigie, sa vue déficiente ou une information préjudiciable à la cause de l'Empress qu'on lui a demandé de cacher?

De son côté Kendall a témoigné avoir vu les feux des deux mats du Storstad, et non un seul. Comment expliquer que la vigie, beaucoup mieux placée que le capitaine, n'en ait toujours vu qu'un seul? Il y a contradiction des deux témoignages. Si le témoignage de la vigie est vrai, il valide

aussi la version des Norvégiens. Est-ce pour cela qu'on lui aurait imposé un « embargo de témoignage »...?

La première fois qu'on demande à la vigie ce qu'il a fait après la collision il ne s'en souvient aucunement. Quelques secondes plus tard il décrit précisément ce qu'il a fait. Se méprenait-il sur les « directives » qu'il avait reçues avant son témoignage?

Voici comment il répond à la question de savoir si son navire était immobile au moment de la collision : « Il se tenait immobile sur l'eau, sans faire un seul mouvement ». Le pléonasme « sans faire un seul mouvement » ressemble étrangement à une consigne, un mot d'ordre. On insiste, on en met plus que le client en demande; parce que la simple vérité ne suffit pas?

Le naufrage

La collision, c'est une chose. Le naufrage en est une autre. Les règles internes du C.P. stipulaient que les portes étanches devaient être abaissées en cas de brouillard. Les voici.

Règle 44. En cas de brouillard ou de neige la vitesse doit être réduite. Les portes étanches doivent être prêtes à être fermées instantanément et toutes les précautions prises pour assurer la sécurité du navire.

Règle 130. En cas de brouillard ou de temps couvert en eaux étroites⁹, les portes étanches doivent être fermées

⁹ La principale caractéristique d'une situation en « eaux étroites » est que les navires naviguent très près les uns des autres à cause de l'espace restreint à leur disposition. L'Empress n'était pas proprement dit en « eaux étroites », bien au contraire mais, en naviguant aussi près de la route du Storstad, Kendall n'a-t-il pas tout fait pour se placer dans une telle situation?

entre les salles des machines, des chaufferies et des soutes. Toutes les portes à fermeture automatique [à guillotine] doivent être maintenues fermées.

- Est-ce que les portes étanches étaient prêtes à être fermées automatiquement? Non.
- Est-ce que toutes les précautions ont été prises pour assurer la sécurité du navire? Non.
- Est-ce que les portes étanches entre les salles des machines, des soutes et des chaufferies étaient fermées? Non.
- Est-ce que toutes les portes à guillotine étaient fermées? Non.

La cour n'en a pas tenu compte de ces règles. Elle n'a même pas voulu qu'on les lise. Parce que ce sont des procédures internes au C.P. et non partie prenante des règles maritimes officielles de l'Amirauté britannique? Est-ce que la chaîne de commandement du Storstad faisait partie des règles maritimes officielles de l'Amirauté? Non, pourtant la Cour en a tenu compte dans ses conclusions.

En ce qui a trait aux hublots, les règles de sécurité maritime adoptées suite au naufrage du Titanic stipulaient qu'ils devaient être fermés dès que le navire quittait le port. Or, plusieurs avaient été laissés ouverts, autant par les passagers que les membres d'équipage. En tant que commandant du navire, ne revenait-il pas à Kendall de faire appliquer ces règles.

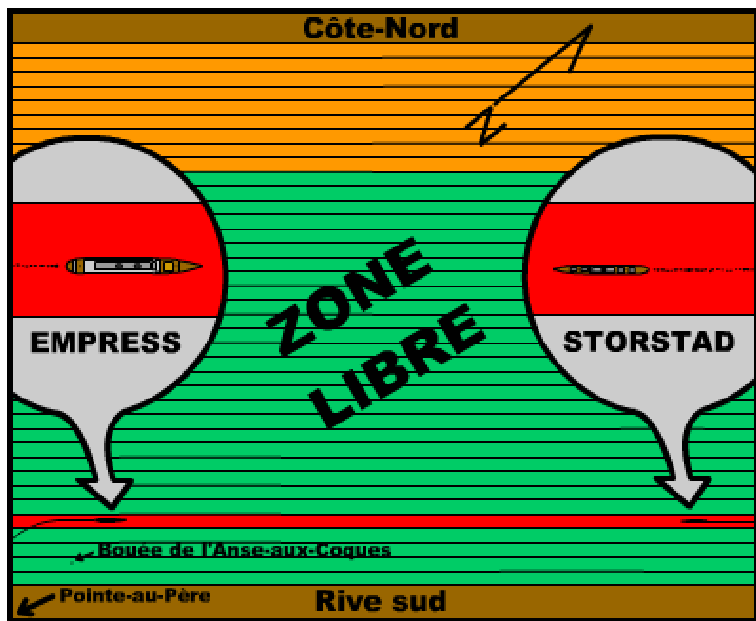
Les portes étanches n'étaient pas fermées et bon nombre de hublots avaient été laissés ouverts, ce qui a accéléré la vitesse du naufrage et du fait même augmenté le nombre de victimes. Même si Kendall n'est pas coupable de la collision, son manquement aux directives de sa compagnie et sa négligence que certains qualifient de criminelle n'en ont-ils pas le principal responsable du nombre aussi élevé de

victimes? Ironie du sort, Kendall avait fait un exercice de sauvetage au départ de Québec : 30 secondes et toutes les portes étanches étaient fermées! Comme va-t-il pu rater cette opération de manière si lamentable quelques heures plus tard?

Pendant son témoignage, l'architecte qui avait contribué aux plans de l'Empress, Percy Hillhouse, demeura très vague sur l'opération des portes étanches qu'il avait lui-même conçues! Pour minimiser cet aspect et ne pas mettre trop l'accent sur la faute de Kendall? Il n'avait même pas idée du temps de fermeture des portes qu'il avait dessinées! D'ailleurs, la commission n'a pas vraiment voulu savoir combien de portes étanches avaient été laissées ouvertes. Le mandat n'était-il pas de trouver le coupable de la collision, après tout...?

NOTE. Comme plusieurs navires l'Empress ne possédait pas de cloisons longitudinales au milieu du navire, ce qui empêchait l'eau d'envahir un seul côté du navire et ainsi lui donner un gîte trop important. On espérait alors que l'entrée d'eau provoquée par une collision se dirige vers l'autre partie du navire et que l'inondation se répartisse également dans les compartiments, rétablissant le navire à l'horizontale. Cependant, dans le cas de l'Empress, la quantité d'eau amenée par la collision a été très importante. Le navire a pris un gîte presque immédiatement. L'eau n'a pas vraiment eu le temps de s'égaliser dans les compartiments surtout parce que les portes étanches et les hublots ouverts n'ont pas permis le rétablissement à l'horizontal du navire, qui a continué de pencher à tribord, avec les conséquences connues.

Couloirs de navigation



Pour mieux illustrer les choix de routes qui s'offraient à Kendall, divisons longitudinalement le fleuve à la hauteur de Pointe-au-Père en une quarantaine de couloirs de 1 km de largeur.

En supprimant les couloirs de trop faible profondeur et ceux inutilement éloignés de la rive sud, il reste une trentaine de couloirs sécuritaires, libres de navires et de brume à ce moment.

Un seul couloir où circule le Storstad, en rapprochement. C'est pourtant dans ce couloir que Kendall va engager son navire à sa sortie de Pointe-au-Père...

Pensons-y juste un petit peu : si Kendall avait préféré, par prudence élémentaire, ne serait-ce qu'un seul couloir

voisin, même un zigzag causé par un gouvernail en trouble ou une fausse manœuvre n'aurait eu aucune autre conséquence que dans le livre de bord. Le Storstad aurait pu faire tous les virages du monde qu'il n'aurait touché que de la brume!

Gouvernail

Par ailleurs James Galway, quartier-maître et rescapé de l'Empress, affirme que son navire connaissait des troubles de gouvernail en cette soirée fatidique du 29 mai 1914. De plus, un capitaine de cargo a fait état de zigzags de l'Empress quelques heures avant l'accident dans le passage de la Traverse, peu après l'île d'Orléans. Ces deux faits donnent un sérieux appui à la version des marins du Storstad concernant les virages erratiques de l'Empress avant la collision. Curieux de constater que celui de Galway est un des seuls témoignages des marins de l'Empress qui n'a pas été retenu. On a mis en cause son « attitude » devant le tribunal. Un hasard? Le fait qu'il ne soit pas un officier haut-gradé? Deux éléments qui se confondent et se complètent mais la commission n'en a pas tenu compte. Bien entendu ils sont en défaveur de l'Empress. Peut-on toujours parler d'impartialité? Même que le C.P. aurait tenté de le retourner en Angleterre avant l'enquête¹⁰. Pour le soustraire à la barre des témoins?

Le pilote Bernier, sur l'Empress, aurait expliqué que ces zigzags étaient en fait des manœuvres pour éviter des goélettes. Certes, mais on en revient alors à ceci : l'Empress, sous la direction de Bernier, manœuvre pour s'éloigner de goélettes mais l'Empress, sous la direction de Kendall, ne fait aucune manœuvre pour s'éloigner d'un banc de brouillard dans lequel circule un autre navire. Deux risques de collision mais

¹⁰ On verra plus loin qu'il s'agissait peut-être d'un malentendu.

une seule manœuvre d'évitement. Malgré le danger imminent que constituait ce banc de brume Kendall n'a pas modifié sa route. Que se passait-il donc dans son esprit? Son orgueil l'empêchait-il à ce point de céder le passage à un vulgaire cargo? Car, rappelons-le, ce n'était pas au Storstad d'amorcer des manœuvres d'évitement puisqu'il était sur « sa » route, vers un point bien précis, la bouée de l'Anse-aux-Coques. C'était l'Empress qui était en pleine manœuvre de sortie de Pointe-au-Père, sans but précis que le golfe, alors large d'une trentaine de milles; c'était donc à lui de le faire de manière sécuritaire, évidente et opportune, ce qu'il n'a pas fait.

Et comme si ce n'était pas assez, Kinder a trouvé que l'Empress avait eu un trouble de gouvernail le 21 février 1914. Oui, oui, trois mois seulement avant le 29 mai! Lors de son interrogatoire, le chef ingénieur de l'Empress (le même qui a été contredit par son assistant) ne se souvenait pas de cet incident.

Oui, oui, vous avez bien lu. Pour être certain de bien me faire comprendre, je reprends, dans un paragraphe distinct. Primo, le chef ingénieur de l'Empress est celui qui sait tout sur les systèmes du navire. Secondo, on parle ici du gouvernail, un système essentiel et incriminé dans la collision subséquente. Tertio on a la preuve qu'il était resté bloqué trois mois avant le naufrage. Pas seulement quelques minutes mais pendant... 6 heures! Et le chef ingénieur ne s'en souvenait pas! Abyssal trou de mémoire! La commission Charbonneau¹¹ n'a rien inventé! Que votre volant bloque sur l'autoroute, vous allez vous en rappeler toute votre vie! Laisser tomber aussi facilement un événement aussi significatif; comment les commissaires-enquêteurs ont-ils pu... ou pourquoi ont-ils dû? D'ailleurs, l'ont-

¹¹ Commission (québécoise) sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction où plusieurs témoins ont « souffert » de trous de mémoire.

ils vraiment su, ou ont-ils vraiment voulu le savoir? La question ne porte plus sur un hypothétique trouble de gouvernail le 29 mai au matin mais bien sur un réel trouble de gouvernail documenté trois mois plus tôt. Qui donc avait intérêt à cacher un tel fait à la commission?

Faisons le compte. Un : la preuve d'un trouble de gouvernail trois mois avant le naufrage de l'Empress. Deux : un témoignage de zigzag de l'Empress quelques heures avant la tragédie. Trois : le témoignage des Norvégiens sur les zigzags de l'Empress avant qu'ils entrent dans le brouillard. Quatre : le témoignage du quartier-maître de l'Empress quant à un trouble de gouvernail quelques minutes avant la collision.

Et la commission n'en a rien retenu. Et on veut nous convaincre d'objectivité!

Enfin, trouble de gouvernail ou non, un expert maritime de l'époque dira plus tard que ce genre de navire était de direction imprécise, rendant sa manœuvre difficile. Encore un appui à la thèse des zigzags.

Ajoutons enfin que l'Empress of Britain a connu deux troubles majeurs de gouvernail en août 1914. L'Empress of Britain et l'Empress of Ireland étaient des navires jumeaux, de conception semblable, même pour leur système de gouvernail...

Du temps où le gouvernail des gros navires était contrôlé par une barre, on ordonnait « barre à gauche » pour tourner... à droite! Le timonier devait en effet pousser la barre vers la gauche pour faire tourner le navire vers la droite. Et inversement. Même lorsque sont apparus les roues de gouvernail, on conserva longtemps cette tradition, si bien qu'à une certaine époque, les deux protocoles étaient en vigueur. Se peut-il qu'il y ait eu confusion entre le commandant et le timonier sur la passerelle de l'Empress? La commission ne semble pas avoir étudié la question.

On parle de trouble de gouvernail, mais on devrait plutôt dire trouble de direction, car le gouvernail n'est qu'une partie de tout le système. Ce dernier est composé d'une roue, tenue par le timonier. La roue actionne un téléMOTEUR qui, par un système de pistons, pousse un fluide par une tuyauterie jusqu'à la salle du gouvernail, à l'arrière. La pression de la tuyauterie y est alors retransmise à un système mécanique actionné par la vapeur et relié directement au gouvernail. Un trouble de direction a pu survenir autant à la roue, au téléMOTEUR, à la tuyauterie qu'au mécanisme arrière.

Une roue de gouvernail auxiliaire est située sur la passerelle arrière et permet de manœuvrer le navire si le téléMOTEUR est défaillant. Y avait-il un officier en fonction sur ce gouvernail (pas en veille mais bien en fonction)? Aucune information en ce sens ne nous parvient de la commission et on ne semble pas avoir voulu le vérifier.

Incertitudes

Kendall avait rencontré deux autres bancs de brouillard avant Pointe-au-Père mais n'y avait pas arrêté les machines. Pourquoi l'avoir fait dans le troisième, alors que le règlement maritime ne l'impose pas? Parce qu'il y avait un autre navire quelque part à proximité? Peut-être. Peut-être aussi pour ne plus donner prise au gouvernail, qui causait alors des problèmes? Et même si le gouvernail fonctionnait correctement, pourquoi arrêter, sinon parce que le capitaine s'était rendu compte qu'il avait viré trop tôt vers le golfe, donc trop près du trajet présumé de l'autre navire, ou qu'il s'était précipité trop témérairement dans la brume, où se trouvait le charbonnier?

Le capitaine Kendall cumulait d'excellents états de service et jouissait d'une très bonne réputation. Pourquoi le

C.P. ne lui a-t-il pas redonné le commandement d'un autre navire après le naufrage de l'Empress, s'il n'était, comme il le prétendait, aucunement responsable de cette tragédie? De plus, comment un homme si rigoureux et intuitif avant le 29 mai 1914 a-t-il pu produire un témoignage si truffé de contradictions et de demi-vérités, sinon parce qu'il savait bien qu'il venait de commettre la pire gaffe de sa vie? À cet effet, il aurait été intéressant de consulter les archives du Canadien Pacifique sur cet incident mais elles ont été détruites par le feu! Hasard fortuit? Permettez-moi d'en douter...

Et le second officier Toftenes, il ne devait pas être si incompetent que cela puisqu'il s'est retrouvé capitaine l'année suivant ce drame. Alors que Kendall n'a plus jamais commandé de navire de sa vie. Un est promu, l'autre est rétrogradé. Un lien de cause à effet?

Si la théorie du trouble de gouvernail avait été prise au sérieux par les autorités, aurait-on pu dépêcher une équipe de plongeurs pour vérifier les faits? Impossible dites-vous? C'est ce qu'on a pourtant fait pour récupérer les lingots d'argent du coffre de l'Empress, quelques temps seulement après le naufrage. Il aurait été tout à fait réalisable d'accéder à la chambre du gouvernail ou au système du télémoteur pour au moins vérifier leur état et leur configuration. Le moindre indice était primordial, mais on le l'a pas fait. On plonge pour l'argent mais pas pour la vérité, diront les sceptiques... Kinder avance que ce compartiment était habituellement fermé afin de réduire la source de bruits incommodants pour les passagers. Il n'était ouvert qu'en cas de problème. Or, le compartiment du gouvernail était-il ouvert au moment du naufrage...? Cela aurait été une bonne chose d'aller vérifier à ce moment et non pas 100 ans plus tard alors que l'état de dégradation de l'épave risque d'avoir supprimé toute preuve « recevable »...

La position de l'épave au fond du fleuve correspond parfaitement à la version des officiers du Storstad. S'il est admis que la position d'un navire coulé ne coïncide pas nécessairement avec celle qu'il avait en surface, ça correspond quand même...

Autant de faits qui, s'ils ne sont pas légalement incriminants pour Kendall, n'en sont pas moins troublants au point de soulever tous ces doutes sur cet événement et ses suites. Pourquoi Kendall a-t-il viré si tôt alors qu'il avait amplement de place pour le faire plus tard? Pourquoi est-il arrêté dans le brouillard alors qu'il ne l'avait pas fait auparavant? Pourquoi n'a-t-il pas ordonné la fermeture des portes étanches? Pourquoi réfuter le seul témoignage incriminant d'un marin de l'Empress, pourquoi ne pas insister sur cet étonnant trou de mémoire du chef ingénieur? Pourquoi, pourquoi, pourquoi?

Que signifie la réflexion de Kendall à son arrivée sur le Storstad : « J'aurais dû aller plus vite... »? Qu'il admettait son erreur? Qu'il avait tout fait pour masquer une fausse manœuvre de son équipage ou un bris de son navire? Si « aller » signifie ici « avancer », cela veut dire qu'il avançait, mais pas assez vite. S'il avançait, cela ne contredit-il pas son propre témoignage devant la cour selon lequel l'Empress était immobile au moment de la collision?

Code maritime

L'enquête norvégienne (expéditive, il faut le dire) mettra en évidence que Kendall n'a pas respecté les règles de navigation en forçant un croisement droite-droite alors qu'elles imposaient un passage gauche-gauche. Voici ce qu'en dit la réglementation nautique canadienne : « Lorsqu'un bateau [...] fait route directement opposée à un autre bateau [...] et qu'il

existe un risque de collision, l'opérateur doit se diriger sur tribord [sur sa droite] afin de passer l'autre navire par bâbord [par la gauche]. » Nous retrouvons aussi : « Dans le cas où deux [...] navires vont se croiser et qu'il existe un risque d'abordage, l'opérateur qui voit l'autre bateau sur tribord [sur sa droite] doit manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement de lui... ». Précisons que si les navires sont suffisamment éloignés l'un de l'autre, ces règles ne s'appliquent pas. Peu important les versions, Kendall a manœuvré son navire de manière à le placer en situation de collision. Il voyait l'autre navire par sa droite mais ne s'est pas éloigné « franchement de manière à s'écarter largement de lui ».

Le mot « risque de collision » prend ici toute son importance; le fait que la collision ait bel et bien eu lieu prouve qu'il y avait effectivement et réellement un « risque de collision ». Donc les règles s'appliquaient, mais n'ont pas été respectées.

En effet, si on considère la version de l'Empress, ce dernier faisait route parallèle vers le Storstad mais à si faible écart entre les deux routes qu'on pourrait assimiler la situation à une « route directement opposée ». Il a pourtant forcé un passage droite-droite alors que, selon les règles maritimes, il aurait dû choisir un passage gauche-gauche. Par contre si on retient la version du Storstad, après avoir trop tourné vers la droite et en voyant Storstad disparaître dans le brouillard, Kendall aurait dû, toujours selon les règles maritimes, ne pas redresser sa course vers le large pour forcer un passage droite-droite mais plutôt continuer parallèle au rivage et poursuivre sa route à droite du Storstad, pour un passage... gauche-gauche.

Les routes maritimes ne sont pas tracées comme les routes terrestres mais on peut quand même faire une

comparaison. Même dans le meilleur des cas pour l'Empress, c'était comme si celui-ci, naviguait sur la ligne médiane d'une route à circulation à double-sens ou même légèrement dans la voie inverse sur laquelle arrivait le Storstad!

Par ailleurs, si on analyse les témoignages, n'apparaît-il pas évident que des marins du Storstad ont interprété les manœuvres de l'Empress avant le brouillard en supposant que ce dernier allait appliquer ces règles maritimes? Lorsque l'Empress a croisé leur route, ils ont estimé qu'il ferait un passage droite-droite, l'écart entre les deux étant assez important. Mais ils se sont ravisés lorsque l'Empress, s'étant rapproché, a croisé de nouveau leur route, estimant qu'il allait plutôt effectuer un passage gauche-gauche, comme le prescrit le code maritime. Mais il ne l'a malheureusement pas fait.

Les navires se sont échangé des coups de sirène (sifflet) une fois dans le brouillard. On doit présumer que les marins en ont bien interprété la signification. Leur provenance semble cependant être un enjeu plus important. Les marins du Storstad affirment qu'ils entendaient ceux de l'Empress en provenance de leur gauche. Mais on ne peut pas certifier la provenance d'un son à 100%, surtout s'il a des risques de rebondir sur des couches plus denses de brouillard. La question qui demeure est de savoir si les signaux sonores ont été émis à bon escient. Lorsque l'Empress a signalé qu'il était arrêté, l'était-il vraiment? Les faits nous portent à croire que non. Voilà une autre question qui demeure sans réponse véritable.

Dans le règlement international pour la prévention des collisions on retrouve :

7. Le risque de collision : Les navires doivent utiliser tous les moyens disponibles afin de déterminer le risque d'une collision [...]

8. Action pour éviter la collision : Les mesures prises pour éviter la collision doivent être positives, évidentes et faites en temps utile.

De toute évidence Kendall ne semble pas avoir utilisé « tous les moyens disponibles afin déterminer le risque d'une collision ». Il semble avoir délibérément ignoré ce risque, que la suite des événements nous a prouvé très réel. Il n'a pris aucune mesure positive, évidente et faite en temps utile pour éviter la collision, préférant plutôt plonger dans un banc de brouillard où il savait la présence d'un autre navire. Encore une fois : que dire de plus...?

Comment se fait-il que les experts maritimes consultés sur cette collision attribuent la faute à Kendall, tout comme d'ailleurs leurs ancêtres de 1914? Leurs ancêtres sauf ceux qui assistaient Mersey dans son enquête, bien entendu. Aucun n'a osé demander à Kendall la première question qui vient à l'esprit : pourquoi n'avait-il pas prolongé sa sortie de Pointe-au-Père de seulement quelques minutes pour assurer un passage sécuritaire?

Dans le règlement sur les abordages en mer, on définit ainsi un risque d'abordage (Règle 7, article d.2) : « il y a risque d'abordage si le relèvement au compas d'un navire qui s'approche ne change pas de manière appréciable ». Compte tenu des trajectoires connues des deux navires, il est impossible que la position du Storstad vue de l'Empress ait changé « de manière appréciable » durant les minutes précédant la collision tellement les deux navires allaient un vers l'autre. Kendall n'aurait-il pas dû appliquer cette règle, il ne l'a pas fait, plaçant ainsi son navire en « risque d'abordage ». Cette question n'a pas vraiment été traitée lors de la commission, encore moins dans ses conclusions.

Manœuvres identiques

Kendall affirme qu'il a fait tourner son navire dans la brume dès le moment où il a vu le Storstad foncer sur lui, pour diminuer l'angle de collision et espérer faire glisser l'autre sur sa coque. Il a donc tourné dans la brume mais il n'en a pas été blâmé. Toftenes a peut-être aussi tourné dans la brume mais a été blâmé. Deux actions similaires mais un seul blâme.

Certes il est évident que le virage de Kendall s'est effectué sous circonstances exceptionnelles, à quelques secondes d'une collision qu'il avait peut-être provoqué mais qu'il voulait amoindrir. Mais le virage de Toftenes n'était-il pas également dû à des circonstances toutes aussi exceptionnelles, alors n'était qu'à quelques dizaines de secondes d'une collision qu'il voulait non pas amoindrir, mais éviter!

Toftenes vs Kendall

Le second officier du Storstad, Alfred Toftenes, a été blâmé par la commission pour ne pas avoir réveillé son capitaine selon ses directives. Il n'a pas respecté les consignes de commandement. Bon, d'accord mais ce geste n'a pas de rapport direct avec la collision comme telle. Il ne touche que la chaîne de commandement. Andersen affirmant qu'il aurait agi de la même manière, il est donc certain que cela n'aurait rien changé à la situation et que la collision aurait eu lieu quand même.

Par ailleurs, la commission n'a pas retenu le fait que Kendall ait tourné si tôt après la bouée de l'Anse aux Coques. Sachant qu'il avait connaissance d'un autre navire remontant le fleuve vers lui, on peut avancer tout au moins qu'il n'a pas respecté les principes de précaution. Mais le geste n'a pas été

retenu, ni blâmé bien entendu. Or un virage précipité vers le golfe n'est pas plus en lien direct avec la collision comme telle que le geste de Toftenes, mais il s'en distingue d'une manière éloquente : si Kendall avait respecté les principes de précaution, de prévention ou de sécurité, il aurait tourné plus au large et la collision ne se serait jamais produite.

Biographie de Kendall

Voici quelques passages relatifs à cet incident, tels que Kendall les a écrits dans son autobiographie :

« Ce ne fut pas un mince honneur d'être maître d'un navire si magnifique, mais un jour le S.S. Storstad est entré en collision avec nous dans le fleuve Saint-Laurent et ce fut la fin de l'Empress. Même le jour de ce triste incident est trop douloureusement gravé dans ma mémoire pour m'étendre sur la question. Il suffira que je déclare qu'à la suite de l'enquête, le tribunal a jugé tout le blâme reposait sur le Storstad. L'entreprise m'a ensuite promu à surintendant de marine [...] à Anvers... ».

« Ce ne fut pas un mince honneur d'être maître d'un navire si magnifique » : de quoi alimenter l'orgueil de n'importe quel officier. *« mais un jour le S.S. Storstad est entré en collision avec nous »* : une manière bien simpliste de résumer l'affaire. *« Il suffira que je déclare qu'à la suite de l'enquête, le tribunal a jugé tout le blâme reposait sur le Storstad. »* : c'est faux et c'est autre manière de simplifier l'histoire en passant sous silence la faute que la commission lui a attribuée. *« L'entreprise m'a ensuite promu à surintendant de marine... »* : il parle de promotion alors que dans les faits il s'agit bel et bien d'une rétrogradation.

Sunday post 1924

Ci-après un très intéressant article du Sunday Post de 1924 qui relate des propos de Kendall sur le thème des coïncidences, dix ans après la tragédie de l'Empress.

"Il y a aussi quelque chose de très remarquable dans l'accident qui m'est arrivé après avoir quitté le Montrose. Je commandais alors l'Empress of Ireland.

Nous étions dans le brouillard presque exactement au même point où je hissai les signaux qui ont amené le bateau-pilote et l'inspecteur Dew qui arrêta le Dr. Crippen. Tout à coup, sans avertissement un autre navire est venu se précipitant vers nous et s'est écrasé dans l'Empress of Ireland. L'Empress a coulé, non sans certaines pertes de vies.

C'était en soi une coïncidence, mais il y a une autre qui n'est pas sans intérêt.

Après l'arrestation de Crippen, je suis venu à Londres. Des détectives m'ont demandé à Scotland Yard pour une entrevue. J'ai été reçu par M. Frank Froest, qui m'a emmené voir le chef de police, M. Bigham.

Lorsque l'Empress of Ireland a coulé une enquête a été menée au Canada. Cela se passait dans la même salle dans laquelle le Dr Crippen avait été jugé après son arrestation. De plus, l'enquête sur l'Empress, où je fus acquitté de tout blâme, a été menée par Lord Mersey, le père du chef de Scotland Yard, M. Bigham!

Tout cela est très curieux et mystérieux, mais comme je l'ai dit, rien que la loi du hasard. "

Outre les coïncidences dont il est question, la manière dont Kendall traite de l'affaire de l'Empress est très significative.

« presque exactement au même point » : en fait la collision s'est produite à plus de 10 miles de l'endroit où le bateau-pilote aborde habituellement les navires.

« sans avertissement un autre navire est venu se précipitant pour nous » : une formulation pour le moins sans nuances. C'est comme si il ne connaissait pas la présence du Storstad dans les environs de son navire!

« non sans certaines pertes de vies » : comme si plus de 1000 victimes n'était qu'un simple détail...!

« où je fus acquitté de tout blâme » : il a été officiellement reconnu qu'il aurait pu laisser « plus de champ au Storstad ». Ce n'est pas un blâme comme tel mais cela ne le laisse pas blanc de neige comme le laisse supposer ses propos... Même formule tronquée que dans ses mémoires.

En fait, c'est comme si le drame de l'Empress of Ireland n'était pour lui qu'un fait divers, un banal incident de parcours. Aucune empathie, aucun regret.

Biographie de Jones

Edward John Jones, premier officier de L'Empress, qui a aussi survécu, se remémore également cette tragédie. Voici comment il décrit les faits : « Les navires se sont aperçus à environ dix milles de distance sur une nuit calme et claire. Des ajustements ont été faits par les capitaines des deux navires pour assurer un passage en toute sécurité. Un dense brouillard est soudainement descendu, obligeant les deux capitaines à pêcher par excès de prudence ce qui, ironiquement, a contribué à la catastrophe. Le capitaine de l'Empress of Ireland a ralenti le navire afin d'attendre le passage de l'autre navire avant de faire route correctement ».

Notons au départ qu'il était sur l'Empress. Il ne peut savoir ce qui se passait sur le Storstad autrement que par le

biais de l'enquête. Concentrons-nous donc sur ce qu'il a vu en tant que témoin direct sur la passerelle de l'Empress.

« Des ajustements ont été faits par les capitaines des deux navires pour assurer un passage en toute sécurité. » Nulle part dans son témoignage Kendall indique avoir changé de cap après son virage vers le golfe. Alors qu'il a appuyé son capitaine lors de l'enquête et qu'il n'a mentionné aucun changement de cap ou d'autres « ajustements » dans son témoignage, Jones semble se contredire ici et contredire son ancien capitaine. De quels « ajustements » parle-t-il donc ? Kendall aurait-il fait des manœuvres qui n'ont pas été mentionnées lors de l'enquête ?

« Un dense brouillard est soudainement descendu, obligeant les deux capitaines à pêcher par excès de prudence ce qui, ironiquement, a contribué à la catastrophe. » Jones dit clairement que « l'excès de prudence » de son capitaine a contribué à la catastrophe. Il émet ici un jugement de valeur très défavorable pour son ancien capitaine. Il s'en était abstenu pendant l'enquête. Par ailleurs comment peut-il parler d'« excès de prudence » alors que tout porte à croire qu'il y a plutôt eu lacune de prudence ?

« Le capitaine de l'Empress of Ireland a ralenti le navire afin d'attendre le passage de l'autre navire avant de faire route correctement. » Lorsque le règlement sur les abordages en mer est appliqué convenablement, un navire n'a aucune obligation d'arrêter pour en laisser passer un autre. Ce n'est écrit ni prescrit nulle part. Le règlement indique des manœuvres à faire pour que les navires s'évitent l'un et l'autre tout en continuant de naviguer. Si « Des ajustements ont été faits par les capitaines des deux navires pour assurer un passage en toute sécurité », comment expliquer un tel arrêt pour laisser passer l'autre ? Parce que les « ajustements » étaient absents ou inappropriés ?

Par ailleurs, Jones indique que son ex-capitaine a « ralenti » alors que Kendall dans son témoignage a affirmé avoir stoppé. Considérant l'incertitude entourant l'arrêt complet ou non de l'Empress peut-on en conclure que si l'Empress avait été vraiment arrêté l'impact se serait produit beaucoup plus en avant du navire, ce qui eut aurait probablement moins de conséquences.

Enfin Jones se contredit en affirmant que le but de l'arrêt était « d'attendre le passage de l'autre navire » alors que dans son témoignage il indiquait que l'arrêt visait à prendre plus de temps pour estimer la position du Storstad.

Mauvaise interprétation ou mensonge

Dans leur témoignage les marins du Storstad ont affirmé que leur dernière vision de l'Empress avant leur entrée dans la brume est qu'il présentait son côté gauche. En analysant en détail leur témoignage et en considérant leur expérience individuelle et cumulée, il est impossible qu'ils aient pu se tromper à ce point sur la direction d'un navire. L'erreur d'interprétation est donc à rejeter.

S'ils ne se sont pas trompés, la seule autre explication de leur témoignage unanime est qu'ils ont menti. S'ils ont menti c'est que l'Empress présentait donc son côté droit en entrant dans brume, en conformité avec le témoignage de Kendall. Et les Norvégiens auraient tout de même tourné vers la droite en sachant pertinemment que l'Empress y était? Ce serait un geste délibéré? Un acte de terrorisme? Un suicide collectif? Trop énorme comme scénario.

La seule autre hypothèse valable qui demeure est donc qu'ils avaient raison de croire que l'Empress se dirigeait vers leur gauche parce que c'est la dernière vision qu'ils en ont eu. Et s'ils avaient raison en fin de compte...

Vengeance ou malédiction

La recherche des causes de la collision a poussé certains à élaborer des hypothèses à côté desquelles les miennes paraissent plus que réservées.

En 1910, le capitaine Kendall, alors commandant du Montrose, avait contribué à l'arrestation d'un criminel, le docteur Crippen, accusé du meurtre de sa femme et en fuite vers l'Amérique. En quittant le navire sous escorte policière, Crippen avait lancé un « sort » contre Kendall. « Le sort s'est concrétisé », diront les superstitieux.¹²

En 1912 l'Empress of Britain, navire jumeau de l'Empress of Ireland, entra en collision et coulait le charbonnier norvégien Helvetia. « Les Norvégiens se sont vengés » affirmeront les machiavéliques.

Le chat mascotte de l'Empress, qui n'avait jamais quitté le navire, a sauté sur le quai au moment du départ du navire de Québec, le 28 mai au soir. On l'a ramené à bord mais il s'est échappé de nouveau et n'est jamais revenu... « Il anticipait la catastrophe » concluront les clairvoyants.

Et si vous pensez que ces anecdotes sont de la rigolade, n'oubliez pas cette presque folie collective d'une population convaincue de la « culpabilité » du Storstad, ses marins ayant même craint pour leur vie.

Et on n'en est pas à une bizarrerie près : le tas de ferraille que devient de plus en plus l'Empress of Ireland a été

¹² Il est intéressant de constater que toute cette affaire est remise en question, parce qu'elle s'apparente à une grossière mise en scène : contrairement à ce qui est généralement colporté, aucun cadavre de femme n'a été trouvé dans le sous-sol de Crippen. La supposée veuve assassinée de Crippen aurait été vue par après, bien vivante. Kendall ne serait cependant pas mêlé à la supercherie (mais pourquoi donc n'a-t-il pas encaissé le chèque de la récompense...?).

classé bien patrimonial québécois. Oui, oui, patrimoine québécois! Mais ça c'est un autre débat...

D'ailleurs saviez-vous que l'Empress of Ireland devait à l'origine s'appeler Empress of Germany! Le mauvais sort aurait-il joué suite à un changement de nom?

Et voyez de quelle manière le gouvernement canadien a traité de cette tragédie, dans cette page web au français douteux et avec un parti pris évident. « Le bateau ramasse le courrier à Rimouski et continue jusqu'à Father Point » : pas capable d'écrire Pointe-au-Père... « 1 h 30 le matin du 30 mai, le capitaine Kendall est prévenu qu'un cargo norvégien qui transporte du charbon... » : dans la nuit profonde, comment ont-ils su qu'il transportait du charbon? « se dirige vers le navire canadien à grande vitesse » : comment peuvent-ils l'affirmer? « Kendall s'efforce avec courage de faire accoster le bateau » : « avec courage », quelle objectivité! « Le Storstad [...] porte secours à quelques-uns des 473 survivants » : il a porté secours à TOUS les survivants. « le capitaine du Storstad sera trouvé coupable de l'accident. » : faux.

Dans les archives de la Garde côtière canadienne, on retrouve « Peu de temps après, un vaisseau émergeait du brouillard à pleine vitesse... » : faux. « 1,012 personnes s'étaient noyées, avaient été tuées par le choc de la collision ou avaient disparu » : le « choc » de la collision n'a tué personne car choc il n'y a pas eu. « Avec l'aide du bateau pilote Euréka sous les ordres du capitaine J. B. Bélanger, de Pointe-au-Père, et du câblier Lady Evelyn que commandait le capitaine Pouliot, de Rimouski, 465 survivants furent repêchés au moyen de bateaux de sauvetage. » : faux, c'est le Storstad qui a repêché tous les survivants. « Le capitaine Kendall était parmi les survivants et son témoignage fut clair » : bien au contraire, il fut imprécis et contredit.

Encore aujourd'hui, on continue de colporter toutes sortes de faussetés sur cette affaire, le plus souvent en défaveur du Storstad, bien entendu. À preuve cet article du 23 mai 2014 publié sur le site web du Globe and Mail où on lit : « Pendant ce temps, le Storstad, en route pour Montréal, filait à toute vitesse vers la côte pour prendre son pilote ». Imaginez en 1914...!

Ailleurs, on peut lire « Le naufrage rapide du navire suscite de longues interrogations. L'eau engouffrée par la gigantesque brèche allant du pont supérieur au pont principal et la manœuvre arrière du Storstad pour se dégager n'arrangea pas la situation... La commission conclut que les deux navires avaient commis une faute; l'Empress en s'arrêtant sans y être obligé et le Storstad en changeant de route. » Le Storstad n'a pas fait de manœuvre arrière pour se retirer de l'Empress. La faute reprochée à l'Empress par la commission est « de ne pas voir laissé assez de champ au Storstad ».

Voyez enfin un exemple parfait des mensonges colportés sur le Storstad dans le témoignage d'un survivant de l'Empress : « À bord du Storstad on ne paraissait pas vouloir bouger. L'équipage, à un arpent du lieu du sinistre, semblait parfaitement indifférent, et ne cherchait aucunement à porter secours aux naufragés. Nous pûmes enfin approcher du navire et monter à son bord. Sur le pont du Storstad, devant l'insouciance odieuse de tout l'équipage, je dus insister auprès du capitaine pour qu'on se préoccupât enfin d'aider au sauvetage. On se décida... Cependant le Storstad ne mit aucune chaloupe à la mer. Et même, les chaloupes sauvées de l'Empress s'étant approchées, chargées de naufragés, il fallut insister pour que l'équipage tirât sur les câbles tendus du pont vers les embarcations, et aidât ainsi les pauvres naufragés à demi-morts de froid et d'épuisement, à monter à bord. Personne n'aurait songé à cela et la majorité des rescapés était

pourtant dans l'impuissance absolue de se hisser sur le pont ». Retour sur quelques propos : « semblait parfaitement indifférent » : bien au contraire, il était très préoccupé par ce qui venait de se passer; « ne cherchait aucunement à porter secours aux naufragés » : l'équipage du Storstad a porté secours très activement aux survivants de l'Empress; « Cependant le Storstad ne mit aucune chaloupe à la mer » : le Storstad avait même lancé une de ses chaloupes alors que l'Empress n'était pas entièrement disparu

Géométrie et trigonométrie

Pour les plus techniques, allons-y avec un calcul théorique, rudimentaire même, mais qui pourra servir de base à la discussion.

Dans sa version des faits, Kendall prétend avoir viré puis filé en ligne droite après sa sortie de Pointe-au-Père pour laisser un « espace suffisant » entre son navire et le Storstad. Si le Storstad l'a percuté c'est donc qu'il a franchi cet « espace suffisant ». Tentons d'en mesurer la taille...

Direction

Toftenes affirme ne pas avoir viré dans le brouillard. Si on analyse la version de Kendall, il aurait viré de 80 degrés. Entre 0 et 80 degrés, il y a une énorme marge. Supposons tout de même que le Storstad ait légèrement viré, disons de 10 degrés, ce qui demeure hypothétique mais possible.

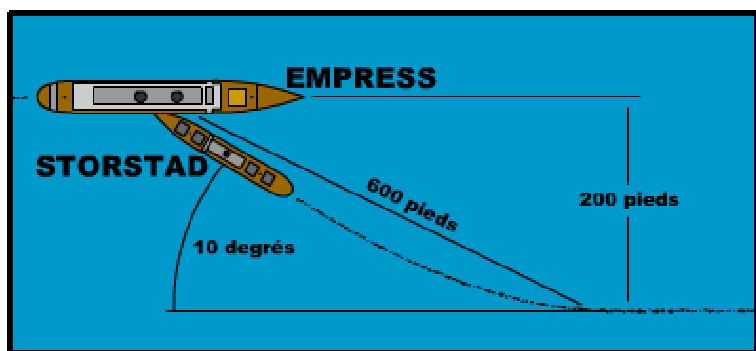
Vitesse

Par ailleurs, le Storstad était en accélération. D'immobile, on lui avait ordonné marche avant 1/3 (ou marche avant lentement). Si machine avant 3/3 faisait avancer le Storstad à 10 nœuds, alors avant 1/3 devait correspondre à

une vitesse entre 1 et 3 nœuds¹³. Retenons la plus rapide, 3 nœuds. Ce serait sa vitesse maximale lors de la collision, ce qui apparaît tout de même incertain compte tenu de sa masse et du temps à atteindre cette vitesse de déplacement. Mais bon, mettons 3 nœuds.

Temps

Enfin on situe à environ 2 minutes l'intervalle entre la mise à droite de la barre du Storstad et la collision.



Si on fait le calcul, le Storstad aurait donc eu le temps de parcourir 600 pieds au total mais seulement 200 pieds dans « l'espace suffisant » pour aller frapper l'Empress. Même pas deux fois la longueur du phare de Pointe-au-Père! Les spécialistes recommandent une distance d'au moins une longueur de navire lors des rencontres en canaux étroits afin d'éviter toute interaction hydrodynamique entre les navires. L'Empress mesurait 550 pieds, il aurait donc dû être au moins à 550 pieds de la route du Storstad. Les navires n'étaient pas

¹³

Le capitaine Andersen estime cette vitesse entre 4 milles à l'heure (p. 107). On ne sait si on parle ici de milles terrestres ou marins. Ailleurs dans l'enquête on ne parle que de nœuds (milles marin à l'heure) pour parler de vitesse des navires.

dans un canal étroit, mais dans un estuaire de plus de 40 km de largeur. L'Empress avait donc beaucoup plus de latitude. De plus, Kendall savait que le brouillard se levait. Il aurait dû dépasser de beaucoup ces limites sécuritaires. Au contraire, il ne les aurait même pas respectées, étant bien en deçà! A-t-on ici un indice que l'Empress était beaucoup trop près de la route du Storstad, même dans la version de son propre capitaine?

Trop extravagant comme exercice? Qu'on en propose un autre!

Scénario

Regroupons les témoignages des Norvégiens et les contradictions des Britanniques et tentons de savoir par un journal personnel fictif ce qui aurait bien pu se passer dans la tête du capitaine de l'Empress en cette nuit fatidique de mai 1914.

Le 29 mai 1914

Minuit vient de sonner. Je monte sur la passerelle. Mon premier officier a bien mené le navire.

Je n'ai pas dormi. Depuis que nous avons quitté Québec en soirée, il me tarde de prendre la commande entière de mon navire. Nous devons cependant nous fier totalement aux habiletés de notre pilote, le canadien Adélard Bernier. Il quittera sous peu mon navire et alors...

Nous venons de doubler les îles du Bic. Notre vigie vient d'apercevoir le phare de Pointe-au-Père. Nous approchons du débarquement du pilote.

Nous sommes au large de Rimouski. Nous ralentissons pour donner la chance au Lady Evelyn de nous livrer les

derniers sacs postaux du continent. Leur contenu sera en Angleterre dans moins d'une semaine. Je suis anxieux de revoir ma patrie. J'ose espérer un accueil spécial pour mon premier retour du Nouveau monde à bord de l'Empress of Ireland. À Québec, l'accueil fut plus que modeste. Par chance quelques représentants de la compagnie m'ont fait sentir moins seul dans cette colonie.

Voilà enfin l'Euréka qui vient chercher notre pilote, que je salue sincèrement. C'est un brave homme après tout.

Le pilote a quitté l'Empress. Je suis maintenant le seul maître à bord, après Dieu. Enfin le moment tant attendu.

Je sens le regard de mes officiers et des marins de la passerelle fixés sur moi. Regards admiratifs? J'en suis certain. J'ai amplement mérité ce poste et je suis fier de l'occuper.

Mais qu'aie-je donc à éprouver autant d'anxiété? Parce que c'est le plus beau jour de ma vie? Ou la plus belle nuit? Aux commandes du fameux Empress of Ireland? Vers l'Angleterre où m'attendent familles et connaissances?

J'ordonne de tourner vers le large, jusqu'à la bouée de l'Anse-aux-coques, que nous allons contourner. Elle marque le « début de la mer libre », là où le fleuve ne présente plus tous ces caprices rencontrés depuis Québec.

Je prévois virer vers le golfe aussitôt passée la bouée de l'Anse-aux-Coques, au large de Sainte-Luce-sur-Mer. Je vais demeurer près de la côte, en eau sécuritaire tout de même. On m'a parlé d'un lieu de villégiature nommé Métis Beach. Il paraît que des compatriotes y possèdent de luxueux cottages et que certains y seraient même déjà installés pour l'été. Peut-être vont-ils prolonger leur veillée pour voir passer l'Empress. Ce doit quand même est un beau spectacle que de

voir défilé un si beau navire, illuminé de tous ses feux. Je vais leur offrir ce spectacle...

Notre vigie vient d'apercevoir un autre navire remontant le fleuve. Je suis un peu contrarié car mon intention de longer la côte est compromise.

Voilà la bouée de l'Anse-aux-coques. J'aurais voulu tourner immédiatement vers le golfe mais il y a l'autre. Laissons-nous quelques brasses et tournons.

Nous avons coupé et dépassé la route de l'autre. Il nous présente un angle suffisant. J'estime que nous pouvons tourner. Mon premier officier me regarde, interrogateur, lorsque j'ordonne la manœuvre. J'estime que nous sommes assez éloignés de la route de l'autre. De toute manière je pourrai éventuellement réagir, je le vois parfaitement. La nuit est belle, le temps est clair. Mais, mais...

Que se passe-t-il? L'Empress vire trop sur tribord. Le timonier a dû trop tourner la roue! Ou serait-ce encore ce gouvernail qui nous cause des problèmes? Misère, on recroise la route de l'autre et on retourne au sud vers la côte... Rétablissons notre course. Voilà qui est quelque peu humiliant...

Ah malheur, le brouillard. Encore lui. Il arrive du rivage. Il va envelopper l'autre. Il ne manquait plus que cela.

Je devrais demeurer au sud et faire un passage rouge-rouge, comme le dit le règlement. L'eau est encore assez profonde ici, mais peut-on se fier aux cartes maritimes d'ici...?

L'autre a disparu dans le brouillard. Il devrait ralentir et donc demeurer à bonne distance. Nous avons le temps de croiser de nouveau sa course et regagner le large.

Nous ne serions pas dans cette situation embarrassante si j'avais prolongé ma sortie de Pointe-au-Père de quelques milles plus au large... Demeurons flegmatique, il ne faut pas que mes hommes constatent mon embarras...

J'ordonne donc le retour au large. Peut-être pourrons-nous échapper au... oh non, le brouillard va nous rejoindre. Où en est l'autre?

Nous voilà dans le brouillard aussi. Mais où est donc ce navire fantôme? Aurais-je mal évalué sa distance? Mal jugé sa course? Aurais-je pris une mauvaise décision en préférant corriger notre route et retourner vers le large? Je ne sais plus exactement où est l'autre.

Je ne peux foncer davantage. Je ne veux pas être impliqué dans un autre naufrage de charbonnier, comme il y a deux ans après une collision avec l'Empress of Britain, notre navire jumeau. Aucune victime, certes, mais incident fâcheux tout de même.

La règle veut que je réduise la vitesse dans le brouillard, mais je ne sais plus où est l'autre. Je ne sais plus où nous sommes. Je ne ralentirai pas, je vais stopper l'Empress, je vais ordonner l'arrêt du navire.

Mon second officier confirme que nous sommes stoppés. Mais sommes-nous dans le courant et avançons-nous quand même? Nous ne faisons pas de sillage; je signale donc que nous sommes bel et bien arrêtés.

L'autre répond qu'il est arrêté aussi. Mais son signal est plus à tribord que je ne le pensais; je l'aurais cru plus en avant. Et son signal est fort; très fort. Il ne doit pas être loin. Je me demande...

Mais qu'est-ce que... un feu de mat, ses feux de positions qui apparaissent à tribord...

Horreur, il est là! Il nous pointe! Il se dirige vers nous! À toute vitesse! Il va nous percuter! Pourquoi ai-je stoppé? Pourquoi donc ai-je stoppé?

Il va nous frapper en plein milieu. Non il ne faut pas... Machines avant toutes! Machines avant toutes, pour qu'il nous frappe plus en arrière! Et si je le faisais glisser sur notre coque... Barre à droite toute!

Pourquoi n'ai-je pas mis mon navire en sécurité plus tôt? Pourquoi n'ai-je donc pas fait un passage rouge-rouge? Pourquoi...? Sale orgueil, sale orgueil!

Les portes étanches, je les avais oubliées! J'ordonne leur fermeture. J'espère qu'il n'est pas trop tard...

Mon navire s'incline. Dangereusement. Nous n'avons plus le choix. Il faut l'abandonner.

Mon Dieu, qu'est-ce que je viens de faire...?

Titanic vs Empress

L'exposition sur l'Empress présentée en 2015 par le Musée canadien de l'histoire de Gatineau s'intitulait *Le Titanic canadien ; l'Empress of Ireland*. Certaines bonnes gens se sont opposées à cette appellation, pour toutes sortes d'aussi bonnes raisons. Mais en y regardant de plus près, on peut trouver au moins quelques rapprochements assez significatifs.

Le capitaine Smith du Titanic savait qu'il se dirigeait vers un couloir d'icebergs dont il connaissait la présence en cette période de l'année. Il n'a pas ralenti la vitesse de son navire pour autant pour en augmenter la sécurité de navigation. Le capitaine Kendall de l'Empress savait qu'il se dirigeait vers un banc de brouillard. Il n'a pas manœuvré pour s'en écarter et ainsi placer son navire en sécurité. Ni l'un ni l'autre n'ont été blâmés.

Lorsqu'il en a été averti par radio par d'autres navires dans les environs, le capitaine Smith a su qu'il y avait effectivement des icebergs sur sa route. Il n'a pas ralenti la vitesse de son navire pour assurer sa sécurité. Une fois le Storstad entré dans le banc de brouillard, le capitaine Kendall a su qu'il y avait effectivement un navire dans la brume. Il n'a pas mis son navire en sécurité en se dirigeant vers la mer libre. Ni l'un ni l'autre n'ont été blâmés.

Deux situations semblables à risque. Deux négligences comparables.

Autre rapprochement ultime : deux naufrages, deux enquêtes, deux disculpations de capitaines britanniques, mais un même juge, britannique: Lord Mersey...

Courants et marées

La manœuvre des Norvégiens de mettre barre à droite et machine avant 1/3 visait, selon leur témoignage, à donner prise à leur gouvernail pour contrecarrer l'effet du courant qui pouvait les amener sur leur gauche, où ils étaient persuadés que l'Empress se trouvait.

Selon un expert consulté, la marée était au début du montant à ce moment. De plus, les courants peuvent être plus ou moins capricieux selon les conditions météo du moment. En consultant des modèles de prévisions océaniques on s'aperçoit que, au début du montant au large de Pointe-au-Père, certains courants proviennent du large et se dirigent vers le rivage. Un navire immobile se trouvant à cet endroit serait donc rabattu vers le rivage. C'est ce que craignaient les Norvégiens. Le courant était donc une pièce majeure dans toute cette affaire. Leur appréhension était donc tout à fait justifiée. La commission a rejeté toute allusion au courant.

New York Times - 1914

Ces faits sont rapportés par les journalistes qui assistaient à l'enquête. Je ne sais quelle crédibilité accorder à ces reportages. Considérant qu'il était à l'époque très difficile de contre-vérifier il leur était facile d'enrober la sauce à leur saveur, quitte à l'épaissir! Je n'ai cependant aucune raison particulière de douter de leurs propos. J'ai fait des démarches pour voir si les propos rapportés concordent avec le rapport officiel de l'enquête. À prendre donc avec circonspection...

Pendant son témoignage, l'officier Toftenes a indiqué qu'il avait signalé par sifflet que son navire était immobile et qu'il avait ensuite ordonné d'avancer lentement. Mersey lui aurait répondu que le signal et l'ordre étaient inconsistants. Il est difficile de comprendre la position de Mersey; le signal indique que le Storstad était immobile et l'ordre de Toftenes avait pour but de le faire sortir de cet état, ce qui aurait été sûrement signalé par la suite, si ce n'eut été de la collision.

Kendall aurait expliqué le naufrage rapide de son navire par le fait que la chaudière droite aurait été projetée vers la gauche par la collision et aurait débalancé l'Empress. Pas un mot sur les portes étanches et hublots ouverts...

Un architecte naval, John Reid, a affirmé durant l'enquête que le gouvernail de l'Empress était trop petit. De plus, il prétend que les dommages de la proue du Storstad prouvent qu'il n'aurait pas entré assez profondément dans l'Empress pour atteindre la chaudière, infirmant ainsi l'hypothèse de Kendall sur le naufrage rapide de son navire.

Le 1^{er} juin le capitaine du Storstad, suite aux rumeurs de conduite dangereuse qui commençaient à se répandre sur le compte de son équipage, fit paraître un avis décrivant les manœuvres de son navire. Il terminait sa déclaration en

demandant une enquête impartiale. Soupçonnait-il déjà que le contraire se préparait?

Toftenes aurait indiqué avoir écrit le livre de bord du moment de la collision quelques jours plus tard, après consultation de son capitaine. Cela peut paraître un peu paraître étrange mais la commission n'en parle nullement dans ses conclusions.

Dans un échange entre l'avocat du Storstad et Mersey, ce dernier a clairement affirmé qu'il n'aimait pas le quartier-maître Galway qui a témoigné d'un trouble de gouvernail le soir du drame. Est-ce dans les prérogatives d'un juge d'aimer ou non publiquement un témoin?

Le capitaine du cargo Alden a témoigné de zigzags répétés de l'Empress à la hauteur du Cap de la tête au chien. L'avocat de l'Empress a démontré que le Alden était aussi un navire norvégien, convoyait pour le même client que le Storstad et que les deux équipages se connaissaient. Cependant, le pilote à bord de l'Alden, le pourtant très québécois Honoré Lapierre, a confirmé le comportement erratique de l'Empress

La question finale

Dans ses conclusions, la Cour a orienté le débat autour de la question suivante : quel navire a tourné dans le brouillard? Si on s'en tient à cette seule et unique question, la réponse était tracée d'avance : le Storstad! En effet, les marins du Storstad n'ont jamais dit que l'Empress avait viré dans le brouillard. Donc ce n'est pas lui. De plus, ils ont indiqué qu'ils avaient tourné leur propre gouvernail vers la droite pour contrebalancer un mouvement vers la gauche. Donc, pour la Cour, et sans aucune preuve concrète, ils ont tourné! Voilà, l'affaire était dans le sac, le reste n'avait pas d'importance... Une manière plus que simpliste de résumer l'affaire et de

détourner à nouveau l'attention du véritable indice? Bien sûr que l'Empress n'a pas tourné dans le brouillard; il l'a fait avant d'y entrer, pour rétablir sa route vers le large, après son zigzag! Non? Et pourquoi pas? Si on s'en tient à la stricte version de Kendall, le Storstad aurait viré non pas de quelques degrés mais bien de 80 degrés vers la droite, presque à angle droit! L'avocat de la Klaveness inclura dans sa plaidoirie que c'est impossible.

Mais pourquoi donc se limiter à cette seule question? Parce que son effet réducteur nous oblige à mettre de côté des faits bien plus aggravants pour l'Empress, soit son virage précipité vers le golfe, sa négligence à éviter l'autre dans brouillard et sa tentative d'arrêt dans la brume? Pourquoi se limiter à cette question alors que, selon la version du Storstad, aucun navire n'a tourné dans le brouillard? Parce que la Cour avait tous les éléments voulus pour ne s'en tenir qu'à cet aspect? Ça rappelle l'histoire du nez collé sur l'arbre qui empêche de voir la forêt...

Voici d'ailleurs une comparaison qui nous permet de mieux apprécier le tout. Une automobile noire zigzague de gauche à droite sur une route à voie simple. Dans l'automobile rouge qui vient en sens inverse, le conducteur se prépare à réagir. Il ne sait de quel côté la voiture noire passera. À la dernière seconde il est persuadé que la voiture noire va le percuter, il dévie donc sur l'autre voie pour l'éviter. La voiture noire revient sur sa voie et frappe la voiture rouge. Quiconque arrivant sur les lieux verra une voiture rouge en sens inverse emboutie dans une voiture noire dans sa voie. Les apparences sont parfois assez trompeuses...

Edward Newcombe, sous-ministre, représentait la justice canadienne lors de l'enquête et était responsable des procédures. Il prit la parole à la fin des interrogatoires. Il fut loin d'être tendre envers la témérité de la conduite de Kendall,

rejoignant ainsi plusieurs de mes propos et ceux de bien d'autres analystes. Cela n'eut aucune influence sur les conclusions de Mersey. Assistions-nous à la tentative d'un jeune pays de s'affirmer en matière de justice maritime face à son ancienne « mère-patrie »? Mais, en fin de compte, la loi britannique n'était-elle pas plus importante que celle d'une simple colonie...?

Il paraît bon de préciser que ce n'est pas la compétence de Kendall comme capitaine qui est ici remise en doute. Nous ne pouvons douter de celle-ci. Il connaissait parfaitement les dangers autant d'un croisement à faible distance d'un autre navire que d'une rencontre évitable dans un banc de brouillard. Les raisons de son absence de mesure sécuritaire relèveraient bien plus de sa témérité et de son orgueil.

La véritable question qu'on doit se poser, celle qui ne permet pas d'échappatoire, est celle-ci : quelle faute attribuée par la commission est présente dans les deux versions? Celle de Kendall. Variante : quelle faute, si elle n'avait pas été commise, aurait évité la collision et ce dans les deux versions? Celle de Kendall

Rapport officiel

Plus haut dans le texte, j'ai bien écrit que la conclusion de la commission était « en faveur de l'Empress », car la commission, même si elle s'est bien gardée d'établir une responsabilité claire quant à la collision et qu'elle a noté une faute de part et d'autre, a quand même porté un blâme au second officier du Storstad. Ce n'est pas ce qu'on peut appeler légalement un « verdict de culpabilité ». Mais pour la population et les élus, oui.

La première faute est attribuée à l'Empress, pour ne pas avoir pris les mesures pour s'éloigner de la route de l'autre à l'approche du brouillard. La seconde vise le Storstad, pour avoir viré dans la brume. D'aucuns diront que les commissaires ont fait preuve de neutralité en ciblant aussi « équitablement ». Rien n'est plus fallacieux.

La faute de Kendall est très grave et elle est prouvée : ne pas avoir manœuvré pour laisser plus de champ au Storstad. Mais pourquoi aurait-il dû le faire? Parce qu'il avait viré trop tôt après sa sortie de Pointe-au-Père? La véritable faute n'est-elle pas là? Mais la Cour n'en parle pas. La Cour poursuit en affirmant que l'arrêt de l'Empress dans le brouillard n'a pas contribué à la collision. C'est à n'y rien comprendre; le fait d'avoir tenté d'arrêter a placé l'Empress directement dans la route de l'autre! La faute du Storstad semble toute aussi grave, mais sa réalité et son amplitude sont inconnues. Elle demeure très subjective. En effet, le capitaine Andersen jure que son navire faisait route ouest-quart-sud (258 degrés), soit généralement parallèle au rivage vers l'amont. Entre « parallèle au rivage », comme il l'affirme, et « tourné au point d'aller éperonner l'Empress », comme le dit Kendall, il y a une marge si importante qu'il est pratiquement impossible de conclure à un virage aussi prononcé.

- Est-ce que le Storstad a tourné dans la brume? : peut-être.
- Si oui, de combien de degrés? : on ne le sait pas.
- De 80 degrés? : impossible.
- Est-ce que l'Empress a tourné trop tôt vers le golfe? : oui.
- Est-ce qu'il a tenté de s'éloigner de l'autre à l'arrivée du brouillard? : non.

- Est-ce qu'il a tenté un passage gauche-gauche sécuritaire, comme le demandent les règles maritimes? : non.
- Est-ce qu'il a tenté d'arrêter dans le brouillard alors que les règles ne le demandaient pas? : oui.

Trois fautes réelles et une faute ambiguë contre l'Empress et une faute hypothétique contre le Storstad. C'est quand même ce dernier qu'on « accusera »... Si on ne conservait que les fautes réelles, ne resterait-il pas trois fautes contre l'Empress et aucune contre le Storstad...?

En réfléchissant davantage, on pourrait en fait décrire les fautes ainsi : Kendall a négligé d'effectuer une manœuvre sécuritaire préventive pour mettre son navire en totale sécurité; Toftenes a amorcé une manœuvre préventive de contre-virage dans la brume. Une « faute » qui s'apparente à de la négligence contre une « faute » faite par précaution, cela ne met-il pas encore plus en évidence la gravité de l'erreur de Kendall? D'autant plus qu'il était responsable de la vie de près de 1 500 personnes!

Bien que la cour ait affirmé ne pas pouvoir prendre position officielle quant aux deux versions, c'est bel et bien celle des Britanniques qu'elle retiendra pour identifier les deux fautes. En effet, si la faute de Kendall peut s'appliquer aux deux versions, celle du Storstad ne s'applique que pour la version de l'Empress. N'est-ce pas une autre preuve de la partialité de la commission?

Dans une cour de justice la notion de « hors de tout doute raisonnable » est celle sur laquelle on doit s'appuyer pour trouver un accusé coupable ou non. Or il est clair que la faute de l'Empress a été prouvée hors de tout doute. Il est tout aussi clair que la faute du Storstad n'a pas été prouvée hors de

tout doute. Mais la cour en a quand même fait une vérité et l'a retenue.

La cour estimait que l'Empress n'avait pas donné un champ suffisant au Storstad à l'arrivée de la brume. La vraie faute ne remonte-elle cependant pas au moment où l'Empress a viré à droite trop tôt à la bouée de l'Anse-aux-Coques? Il a conservé cette route, ce qui l'a placé en situation risquée à l'arrivée de la brume. Pourquoi Kendall n'a-t-il pas manœuvré pour s'écarter davantage de la route de l'autre? Pour ne pas mettre en évidence aux yeux de ses hommes son erreur d'avoir viré trop tôt en sortant de Pointe-au-Père?

En relevant ainsi une faute « officielle » de part et d'autre, ce qui lui attribuait une apparente objectivité, la commission a ajouté ce fameux blâme au second officier du Storstad, Toftenes, pour avoir tardé à réveiller son capitaine à l'arrivée de la brume. Un blâme qui n'a aucun rapport avec la collision comme telle. Pour détourner l'attention des vraies causes de la catastrophe? Pour faire passer la faute du côté du Storstad? C'est évident pour certains mais ça reste à prouver. Toujours est-il que cela a définitivement fait pencher la barre des accusés vers le navire étranger. Voilà pour la forme.

Alors qu'il porte une grande attention sur le blâme envers Toftenes, il est intéressant de constater que dans une autre enquête Mersey passera totalement sous silence les circonstances préalables au torpillage du Lusitania et se limitera à la seule cause physique du naufrage. Un fait circonstanciel est retenu pour un naufrage, mais pas pour un autre. Un officier norvégien est impliqué dans le premier, un officier britannique dans le second.

Cette « forme » n'avait-elle pas pour but obscur de paver la route aux procédures subséquentes? Citons cette poursuite du C.P. devant un tribunal canadien contre la compagnie norvégienne Klaveness, propriétaire du Storstad,

six jours seulement après le verdict de Mersey, pour une somme de 2 000 000 \$. Encore là, ce ne sont que des spéculations. Mais rien n'empêche d'y réfléchir...

D'ailleurs Kendall n'a pas attendu le prononcé du verdict pour retourner en Angleterre. Le capitaine impliqué dans la plus grande catastrophe maritime au Canada, peut-être même responsable de plus de 1 000 victimes, n'attend même pas les conclusions de l'enquête dont il est le principal témoin pour quitter le territoire! Avait-il des craintes de se voir inculper ou au contraire l'avait-on rassuré qu'il n'y avait pas de soucis à se faire...?

Voici trois extraits de la commission. « Cependant, nous ne croyons pas que cet arrêt [de l'Empress], fait par précaution, ait été une fausse manœuvre ». « Nous ne considérons pas non plus que de ne pas avoir laissé plus de champ au Storstad ait contribué au désastre ». « Le Storstad a changé de course. En agissant ainsi il a produit la collision ». En fait, au risque de se répéter, tout ce qui était contre Kendall a été rejeté et tout ce qui était contre le Storstad a été retenu. De plus, peu importe de quelle manière dont on tourne les choses, autant la preuve de la « culpabilité » du Storstad que celle de l'innocence de Kendall n'ont été pas prouvées hors de tout doute raisonnable. Cette enquête aurait dû mener à un non-lieu.

Et voyez en quels termes la Cour traite du sujet. « fait par précaution »; Kendall a-t-il plutôt tenter de stopper parce qu'il avait perdu ses repères? « ait été une fausse manœuvre »; cela n'a-t-il pas laissé l'Empress directement dans la route du Storstad? « ne pas avoir laissé plus de champ au Storstad ait contribué au désastre »; avoir laissé « plus de champ » au Storstad aurait-il pu permettre d'éviter la collision? De toute évidence, oui.

On évoque des fautes qui ne sont pas prouvées hors de tout doute, on laisse de côté des faits essentiels et on ajoute un blâme au Storstad. La classe politique et l'opinion publique avaient ce qu'elles voulaient et ont fait le reste pour continuer de « disculper » l'Empress.

Nulle surprise de lire dans un journal de l'époque : « L'opinion publique favorisait la version de l'Empress, les experts celle du Storstad »...

Mais pourquoi le Storstad aurait-il ainsi viré, alors que la règle l'interdit dans un banc de brouillard? Et, surtout, pourquoi aurait-il viré à tel point d'aller « chercher » l'Empress? Comment un navire de 6 000 tonnes peut-il virer de presque 90 degrés sans qu'aucun officier du Storstad n'intervienne? Quelque chose ne tient pas. Et même si c'était vrai, cela veut dire en fin de compte que l'Empress était effectivement, définitivement et dangereusement trop près de la course de l'autre, ne lui laissant aucune marge de manœuvre. Voilà qui apparaît comme la vraie faute de l'Empress, celle qui a tout déclenché : son virage précipité vers le golfe. Pourquoi Kendall n'a-t-il pas fait virer son navire plus au large, plus à l'écart de la route du Storstad, alors qu'il avait ce dernier encore bien en vue? Parce que son orgueil de capitaine lui interdisait de laisser paraître toute apparence d'erreur de navigation? Si cette faute avait été évitée, nous n'aurions jamais entendu parler de l'hypothétique virage du charbonnier. Nous n'aurions pas de doutes sur le véritable mandat de la commission; elle n'aurait pas eu lieu! On se retrouve avec une faute « officielle » de l'Empress qui en masque une autre et une faute « officielle » du Storstad qui demeure non prouvée, alors que la vraie faute est occultée. Un peu alambiqué, non?

L'opinion publique avait cependant tranché, sans discernement, en faveur du luxueux paquebot commandé par le fameux capitaine Kendall, plutôt que pour le sale charbonnier

étranger. Pour tous, l'Empress était une « victime », le Storstad le « bourreau ». On en est même venu à affirmer que c'est le capitaine Andersen qui avait été accusé d'avoir coulé l'Empress. Encore aujourd'hui, sur de nombreux sites web, on lit que le capitaine du Storstad a été trouvé coupable de la collision alors que c'est totalement faux.

L'enquête ne s'est-elle pas placée tout naturellement dans le sens du courant populaire et des pressions politiques et financières? Il n'y a pas que la réputation du C.P. et d'un capitaine britannique qui étaient en jeu, mais, rappelons-le, des sommes colossales en dédommagements, en assurance et en indemnités. En jetant le blâme sur le Storstad, ce qui concluait plus ou moins à une « non-responsabilité » de l'Empress, n'a-t-on pas fait épargner une fortune au C.P.?

Kinder avance même que le commissaire Mersey aurait tiré avantages d'un verdict non incriminant pour l'Empress. Assez grave comme affirmation, mais peut-on, en toute honnêteté, et compte tenu de tous les faits troublants mis de côté durant son enquête, ignorer cette possibilité? Une enquête truquée, mais c'est tout à fait inconcevable et farfelu! Ah oui? Et l'affaire Dreyfus, ça vous dit quelque chose? Seulement 20 ans auparavant... Et l'affaire Crippen, montée de toutes pièces...?

Faut-il alors s'étonner de voir le mot « complot » dans les propos des deux historiens norvégiens mentionnés plus haut! C'est un peu fort ça aussi mais peut-on vraiment l'écarter complètement?

Après la poursuite contre la Klaveness, le Storstad fut vendu aux enchères pour moins de 200 000 \$. Quelques temps plus tard, il fut racheté par... la même compagnie Klaveness! Curieux de constater que, même s'il était en « déficit légal » de 1 800 000 \$, le C.P. semble avoir cessé ses démarches pour récupérer son dû légal. Pourquoi donc tourner le dos à une

somme aussi colossale pour l'époque? Parce qu'en fait il avait eu ce qu'il voulait de la commission : sa « disculpation »?

Le verdict de la commission ouvrit la porte à un total de 300 000 000 \$ en réclamations. Contre la compagnie Klaveness, propriétaire du Storstad, bien entendu.

Tout est tombé dans l'oubli avec le début de la première guerre mondiale. Puis on a redécouvert l'épave dans les années 1960. Kinder soutient que le C.P. ne l'aurait pas trop apprécié; allait-on remettre cette histoire sur la table et risquer d'en découvrir également tous les secrets

Si on ne s'en tenait qu'aux faits

Laissons maintenant tomber les hypothèses, approximations, incertitudes et ne retenons que les faits.

Kendall avait plus de vingt milles marins de largeur à sa disposition pour faire route vers le Golfe. Un mille ou deux de plus vers le Nord auraient été non significatif sur le temps et la consommation en charbon de son navire pour la traversée. Il savait qu'un autre navire remontait le fleuve, exactement dans sa direction, et savait que ce navire ne changerait pas de route puisqu'il visait la bouée de l'Anse aux coques. Kendall n'a pas manœuvré pour virer et placer son navire sur une route plus sécuritaire. C'est un fait.

Kendall a vu le banc de brouillard se lever et il pouvait se douter qu'il envelopperait le navire montant. Il n'a pas manœuvré pour mettre son navire en sécurité alors qu'il avait près de vingt milles marins pour le faire. C'est un fait.

Quelques minutes plus tard, la possibilité que le navire montant entre dans la brume était devenue une réalité; le Storstad était bel et bien dans le brouillard. Kendall n'a rien fait pour mettre son navire en sécurité, malgré le fait qu'il avait

toujours à sa portée une vingtaine de milles marins de fleuve dégagé de brume et de navires. C'est un fait.

Quelques minutes plus tard, sachant qu'il y avait un autre navire venant à sa rencontre dans le banc de brume, Kendall s'y est tout de même engagé, alors qu'il avait toujours à sa gauche une vingtaine de milles marins libre de brume et de navires pour s'en éloigner. C'est un fait.

Si ces faits n'avaient pas été tels ou s'ils avaient été corrigés, il n'y aurait pas eu collision.

Malgré les règles de sa compagnie, Kendall n'a pas pris les mesures pour assurer la fermeture instantanée des portes étanches de son navire. C'est un fait.

Malgré les règles de sa compagnie, Kendall n'a pas ordonné la fermeture des portes étanches automatiques. C'est un fait.

Si ces faits n'avaient pas été tels ou s'ils avaient été corrigés, il n'y aurait pas eu naufrage aussi rapide.

On dit que les faits parlent... on ne peut avoir plus parlant

Conclusion de la première analyse

La balance de la justice ne semblant pas pencher du bon côté, en a-t-on délibérément retiré le poids du gouvernail et ajouté de l'autre côté celui d'un délai qu'on a qualifié de « manquement aux ordres »? Il ne faut souvent que quelques détails de plus ou de moins pour la faire pencher du côté désiré, cette balance... Si « justice » a été rendue, « justesse » n'en est pas comblée pour autant. Devant l'apparente contradiction des versions, la commission, ne sachant quoi faire d'autre, a-t-elle choisi d'ajouter un blâme au Storstad pour orienter définitivement le projecteur vers « ses » coupables?

Bien sûr la commission avait toute l'apparence d'une organisation crédible et sérieuse, avec protocole et décorum, surtout après une enquête de près de 9 000 questions où on a l'impression que tous les faits ont bien été évalués. Peut-on dire pour autant que cela est synonyme d'une conclusion juste? Les appareils ne sont pas une garantie contre l'erreur, la partialité, voir même la manipulation. Il est plus que troublant de noter que, systématiquement, tous les témoignages en faveur de l'Empress ont été retenus et tous les témoignages en faveur du Storstad ont été rejetés, même en provenance de marins de l'Empress.

Que Kendall ait plus ou moins volontairement altéré les faits en sa faveur, c'est une chose. Mais que la Cour y ait mordu à belles dents pour en arriver à son verdict, c'en est une autre. Que Kendall soit reconnu comme le véritable responsable de la tragédie, ça ne changera pas grand-chose. Plusieurs d'ailleurs en sont convaincus. Mais que la Cour ait tout fait pour masquer ses fautes et exagérer celles des marins du Storstad, ça change tout car un jugement historique a été rendu, et ce jugement est entaché d'incertitudes.

Les « pro-Empress » avanceront qu'elle a eu lieu cette enquête et qu'on ne peut refaire l'histoire. Certes, mais pourquoi alors choisissent-il les conclusions de l'enquête canado-britannique plutôt que celles de l'enquête norvégienne? Celle-ci était toute aussi légitime et a bien évidemment disculpé totalement l'équipage du Storstad, s'appuyant sur les règles maritimes. Pourquoi n'admettent-ils pas qu'il y a trop de faits troublants dans la version de l'Empress pour ne pas amener ne serait-ce qu'un minime risque d'erreur de jugement de la commission? Non, on préfère ne pas en parler, ça donne toujours meilleure presse, on le sait, on l'a déjà entendu.

Un trouble de gouvernail, ce n'est pas une faute, c'est un incident technique. La faute c'est de vouloir le cacher. La

faute attribuée au Storstad par la commission étant hypothétique, la seule et unique faute qui demeure tangible dans la collision est le virage trop hâtif diront les uns, téméraire diront les autres, de l'Empress vers le golfe. La seule et unique raison d'un naufrage aussi rapide est l'absence de précautions prises à l'arrivée de la brume. De graves erreurs de Kendall. C'est pourtant le blâme au second du Storstad qu'on retiendra! Un bel essai pour masquer l'évidence dans un brouillard politico-financier...?

Trois erreurs de Kendall? En fait quatre si on ajoute le fait qu'il a voulu stopper son navire dans le brouillard, contrairement à la règle qui n'exige que l'on poursuive en ligne droite à vitesse réduite. Nous ne connaissons pas les vraies raisons qui l'ont amené à faire cette manœuvre. Il demeure cependant que s'il s'était conformé à la règle de navigation dans la brume la collision ne se serait pas produite, et cela peu importe la version retenue! En effet, si on considère la version de l'Empress qui le fait virer et filer en ligne droite vers le golfe, il aurait déjà dépassé le Storstad lorsque ce dernier a effectué son prétendu virage vers la droite. D'un autre côté, si on retient la version du Storstad à l'effet d'un zigzag de l'Empress, ce dernier aurait été déjà loin de l'endroit où le Storstad l'a percuté.

Une telle tragédie aurait-elle pu être évitée si Kendall avait été plus prudent, s'il avait respecté strictement les règles maritimes de navigation et s'il avait appliqué les consignes de sécurité de sa compagnie? Nous ne le saurons jamais, mais l'affirmative demeure la réponse la plus valable.

Pouvons-nous, honnêtement, rendre véritablement hommage aux victimes sans tenir compte de toute cette possible altération de la vérité qui entoure l'enquête? Et les marins du Storstad qu'on aurait alors faussement accusés, on y

a pensé? Ils ont passé le reste de leur vie avec la certitude d'avoir été accusés à tort.

Bien sûr il est plus facile de se réfugier derrière la version « officielle ». Nous ne nous doutons pas alors que nous devenons peut-être les complices d'une manipulation fort habile, mais manipulation tout de même. Car le véritable enjeu n'est pas autant de savoir lequel des témoignages est le plus près de la vérité, mais de voir de quelle manière la commission les a traités.

Les formulations de l'analyse de la commission sont assez surprenantes. Elle note que l'Empress n'a pas donné assez de champ mais que cela n'a pas causé la collision. Elle note aussi que l'Empress a stoppé dans la brume mais que cela n'a pas causé la collision. Mais que lui faut-il donc de plus? À cette lecture, on ne peut que conclure qu'il aurait fallu que le Storstad soit amarré au quai et que l'Empress lui rentre dedans pour que celui-ci soit déclaré coupable! Et encore...!

Quiconque est contre toute injustice et tout camouflage de la vérité ne peut demeurer indifférent devant ces dits et non-dits. Compte tenu de tous ces éléments, nous ne pouvons plus affirmer que le verdict de la commission a été juste. Nous ne pouvons modifier l'Histoire entourant cet événement, le jugement a été rendu. Nous pouvons du moins lui rendre ses lettres de noblesse en démontrant que ce jugement est plus que douteux, sinon sans valeur.

Avec toutes ces interrogations soulevées, nous ne pouvons plus parler de malchance, de destin et de circonstances particulières pour expliquer la collision, mais bien de négligence. Même si la brume n'avait pas été présente, l'Empress aurait-il eu le temps de réagir à un virage à droite du Storstad, peu importe la cause (bris, erreur, objet flottant)? L'impossibilité de répondre franchement à cette question appuie la thèse de la mauvaise évaluation d'une situation à

risque de la part de Kendall. Il y avait bel et bien danger et Kendall a choisi le risque de l'affronter plutôt que la prudence de le contourner.

Argument ultime, ne retenons que les éléments qui sont prouvés « hors de tout doute raisonnable » et posons une dernière fois les questions qui ne peuvent être répondues que par un oui ou un non. Toftenes a-t-il tardé à réveiller son capitaine? Oui. Est-ce que cela a contribué à la collision? Non. Kendall a-t-il manœuvré pour placer son navire en sécurité? Non. Est-ce que cela a contribué à la collision? Oui. Kendall a-t-il manœuvré pour placer son navire en sécurité à l'arrivée du brouillard? Non. Est-ce que cela a contribué à la collision? Oui. Kendall a-t-il ordonné la fermeture des portes étanches automatiques à l'arrivée du brouillard? Non. Est-ce que cela a contribué à accélérer le naufrage? Oui. Kendall a-t-il placé ses marins de manière à assurer la fermeture instantanée des autres portes étanches? Non. Est-ce que cela a contribué à accélérer le naufrage? Oui. Que faut-il donc de plus pour démontrer l'évidence?

D'autre part, par deux fois Mersey a dicté « sa » vérité lors d'autres enquêtes (la présence de munitions sur le Lusitania et la position du California par rapport au Titanic sombrant). Par deux fois l'Histoire s'est chargé de démontrer qu'il se trompait. Qu'attendons-nous pour ajouter officiellement l'Empress of Ireland dans sa liste de ses jugements douteux?

Faut-il aller jusqu'à rouvrir l'enquête, demander un non-lieu, annuler le verdict? La recherche de la vérité le justifie peut-être.

Voici un libellé qui m'apparaît approprié : « Considérant le contexte nébuleux de la collision, considérant l'apparence de parti-pris du président de la commission d'enquête, considérant toutes les contradictions, exagérations, imprécisions et omissions entourant les témoignages, considérant l'orientation

tendancieuse de la conclusion de l'enquête et ne retenant que les faits prouvés hors de tout doute, il est demandé que la faute attribuée au Storstad soit retiré des conclusions de la commission. Considérant que le fait que Toftenes ait réveillé son capitaine plus tard que prévu n'a pas lien direct avec la collision comme telle, et que s'il l'avait fait à temps cela n'aurait rien changé au déroulement des événements, il est demandé que le blâme adressé à Alfred Toftenes soit retiré. »

D'aucun me diront de laisser les morts dormir en paix. Certes, mais dorment-ils vraiment en paix, sachant que les prémisses de leur départ précocement de ce monde ne sont peut-être pas ceux qu'on a voulu nous faire assimiler en ce début d'été 1914 et depuis ce temps, jusqu'à 100 ans plus tard? Ou bien ces morts conservent-ils pour eux seuls cette vérité que les vivants ont cherché à cacher en espérant qu'elle retombe dans l'oubli, tout comme le fut le naufrage à l'aube de la première guerre mondiale ? Du moins auront-ils ce réconfort de savoir dorénavant que certains ne sont pas dupes de ce qu'ils considèrent plus comme un simulacre de justice et d'une tentative à peine subtile de pousser le tout sous le tapis du grand salon de l'Empress.

Je n'ai abordé que l'aspect technique de l'affaire. Non pas que l'aspect humain me laisse indifférent, bien au contraire, mais il a autrement été couvert par d'autres, amplement. Ce que les gens, victimes, survivants, familles ou témoins ont vécu, l'Histoire ne peut le rattraper. Nous ne pouvons pas le ressentir autant qu'eux et elles, surtout en considérant que le temps de lecture de ce texte correspond peut-être à la durée du naufrage... S'il était à flot, fier et illuminé de toutes parts au début de votre lecture, l'Empress of Ireland est maintenant en train de sombrer dans les profondeurs du Saint-Laurent...

J'avais débuté cette recherche avec l'objectif de démontrer que la version norvégienne de l'accident était la plus logique. Je suis maintenant convaincu qu'elle est la plus véridique.

Par ailleurs, compte tenu de l'expérience maritime de Mersey, je suis tout aussi convaincu que la conclusion de son enquête ne serait pas une erreur mais bien une altération volontaire, partielle et calculée de la réalité.

De là à prétendre que Kendall a maquillé son témoignage de manière à laisser toute la latitude voulue à Mersey pour élaborer sa conclusion établie d'avance, il n'y qu'un pas.

Il serait très instructif de savoir s'ils se sont contactés avant l'enquête, soit directement soit par un intermédiaire quelconque. Voilà un autre secret de toute l'histoire...

Enfin, je me suis aperçu au fil de mes recherches que je n'étais pas si isolé avec mes opinions « pro-version Storstad », qui sont devenues avec le temps un peu plus « anti-version Empress » et « anti-commission Mersey »... J'ai découvert que plusieurs personnes partageaient des avis comparables aux miens sur l'un ou l'autre des aspects de cette histoire.

Toutes les personnes qui se sont penchées sérieusement sur cette histoire en sont arrivées à des conclusions personnalisées mais toutes défavorables, sinon à Kendall ou Mersey, du moins aux conclusions de l'enquête britannique sur le naufrage de l'Empress of Ireland. Leurs analyses personnelles n'ont jamais été contestées. Personne n'a jusqu'à maintenant prôné la justesse des conclusions de la commission. Personne ne s'est avancé pour prendre la défense de Kendall et Mersey.

Partie 2 : Les archives officielles

Presque un an après avoir entrepris l'analyse de l'affaire *Empress of Ireland* j'ai obtenu le lien des archives web de l'enquête et du rapport d'enquête. Je croyais en avoir terminé avec ce dossier mais je n'ai pas eu le choix de lire le document au complet si le voulais vraiment savoir de quoi je parlais¹⁴!

Dans l'ensemble cette lecture m'a réconforté dans mes opinions, a précisé mes questions et m'a fait découvrir d'autres faits tous aussi troublants que ceux rapportés dans ma première analyse.

Par exemple j'ai été agréablement surpris de constater que je n'avais pas la paternité que je croyais avoir sur deux constats majeurs, à savoir 1) la véritable raison de cet arrêt d'urgence de Kendall dans la brume alors que tout paraissait si bien aller quelques instants auparavant et 2) que la seule raison applicable à cette manœuvre extraordinaire était la panique de Kendall. En effet, lors de sa plaidoirie (que je n'avais jamais lue en intégrale auparavant!) l'avocat Haight a apporté les mêmes remarques, dans ses mots, et 100 ans auparavant!

Voici donc les éléments de l'enquête et du rapport d'enquête qui alimentent le doute, sinon la certitude, que la commission n'a pas produit un rapport qui tenait compte de tous les faits.

Ils sont puisés à même les archives officielles, donc de première source. Ils permettent de constater d'innombrables

¹⁴ Certaines parties de mon second argumentaire recoupent celles de mon premier. Elles sont cependant plus précises et ne concernent que l'extrait des archives cité. Enfin, et surtout, elles prennent leur sources dans un document officiel, la seule source directe utilisable, soit la transcription de l'enquête et le rapport officiel.

apparences ou certitudes de lacunes dans l'intégrité et l'équité de l'enquête : mandat tronqué, règles et consignes de sécurité banalisées, allégations non-fondées, influence et acharnement sur témoins, preuves absentes, affirmations contredites, réalité occultée, règle internationale transgressée, interventions partisans, négation d'éléments clés, postes stratégiques non occupés, inspections incomplètes, opinions inappropriées, exagérations, mauvaise foi et erreurs d'interprétation.

Toutes ces notes en défaveur du Storstad. Quand tout est mis en branle par une enquête officielle pour écraser une partie au profit d'une autre on comprend pourquoi tant de gens pensent que les dés étaient pipés d'avance.

Si dans ma première analyse j'utilisais beaucoup l'interrogatif dans mes formulations, force m'est de constater que l'affirmatif l'a remplacé dans la seconde, tellement je suis désormais profondément persuadé que la commission d'enquête britannique a failli. Voici pourquoi.

Notes

Il s'agit de la version française. Il semble y avoir soit des erreurs de traduction, soit des erreurs de transcription car les réponses ne coïncident pas toujours avec les questions. Certains mots manquent parfois et d'autres portent à confusion.

Il manque aussi le visuel (impossible à bien rendre à cette époque) des cartes, croquis et autres éléments graphiques qui aideraient à mieux comprendre certains témoignages.

Lorsqu'on cite une page ou un numéro de question, cela renvoi à la version transcrite du moment et non à la version web archivée, qui comporte une pagination et une numérotation des questions différentes.

Il faut également prêter attention aux termes bâbord et tribord utilisé pour décrire le mouvement de la roue du gouvernail. En effet, pendant toute l'enquête on décrivait alors la terminologie de l'époque : pour faire tourner le navire à tribord (droite) on mettait la barre à bâbord (gauche). Cette méthode fut abandonnée dans les années suivantes. Aujourd'hui pour tourner à tribord, on demande la barre... à tribord.

On parle également de feux verts (au pluriel) et de feux rouges (au pluriel) ce qui peut porter à confusion si les compare aux feux de tête de mats. Si les feux de têtes de mats sont distancés, puisqu'ils sont sur deux mats différents, les deux feux verts sont immédiatement un au-dessus de l'autre, dans le même support, le feu supérieur s'appuyant sur le feu inférieur. Une telle installation a fort probablement pour but de rendre le feu plus visible et de palier à la panne d'un des deux. Même chose pour les feux rouges. Pour éviter toute confusion, on devrait dire feu vert et feu rouge au singulier.

Mes commentaires pourront paraître en faveur du Storstad. Ils le sont. Ce qui ne veut pas dire qu'ils ne sont pas objectifs. Tout comme ma première argumentation, je défie quiconque de la contester, à la seule condition d'apporter des preuves solides.

Il est peut-être hasardeux de ne lire que quelques pages seulement des archives. Tous les interrogatoires s'inscrivent dans un contexte que seule une lecture complète permet de bien saisir. J'invite donc toute personne qui désire contester mes commentaires de faire d'abord un exercice semblable au mien, soit la lecture complète des archives.

Les interrogatoires

Pilote

On indique que l'Empress était « sous la direction du pilote de Québec, Camille Bernier. » (p. 7)

C'était Adélarde Bernier.

But de l'enquête

L'enquête avait été instaurée pour trouver les causes immédiates au naufrage, «... mais encore pour en découvrir les causes les plus lointaines, s'il en est. » (p. 8)

L'enquête a en effet remonté aux causes lointaines, soit la construction et les équipements de l'Empress, et immédiates, soit les manœuvres dans la brume, mais ne s'est nullement étendue sur les causes quelque part entre les deux, soit le virage vers le large de l'Empress après avoir croisé la route du Storstad.

Règlement du C.P.

En parlant des règlements de la compagnie Canadien Pacifique concernant la conduite par temps de brume, Lord Mersey déclare : « Je ne crois pas qu'il importe beaucoup que vous lisiez ces règlements ». (p. 13)

Il est clair que Kendall n'a pas respecté ces règlements; est-ce pourquoi Mersey ne tient pas à les lire...?

Consignes du C.P. à ses capitaines

On produit une copie de la lettre datée du 9 mai 1914 du gérant des services océaniques au capitaine Kendall : « Qu'il soit distinctement entendu que, pour vous, la direction sûre du navire doit, en toutes circonstances, passer avant tout autre chose. Vous ne devez courir aucun risque qui, par un hasard quelconque, pourrait provoquer un accident... ». (p. 28)

L'expression « hasard quelconque » est assez significative. Un navire entrant dans un banc de brume vers lequel on se dirige est bien plus qu'un hasard quelconque. Kendall a-t-il vraiment pris cette note au sérieux?

Manœuvres désespérées de Kendall

Quelques secondes avant la collision Kendall ordonne de virer à droite et de faire machine avant toute. (p. 32)

Ces ordres de dernière seconde ne sont pas dénués de sens. Cela tend à prouver que Kendall était un habile marin, aux réflexes rapides et précis. En temps normal, bien entendu. Ces manœuvres étaient brillantes en soi mais sans aucune chance de réussite, presque futiles dans les circonstances. Il devait donc avoir une parfaite connaissance des conséquences éventuelles de toutes ses manœuvres. Il devait avoir une confiance absolue dans ses capacités de marin. L'ignorance n'est donc pas acceptable comme raison profonde de ses actes. Il savait exactement ce qu'il faisait, ce qui fait d'autant plus ressortir la témérité de ses décisions. Il a pris un risque, plus ou moins calculé, et il a perdu.

Transmission d'ordres

Kendall témoigne : « Ensuite je donnai l'ordre de stopper les machines et de fermer les portes de la cloison des compartiments étanches... » et il répond « oui » à la question

de savoir s'il a transmis cet ordre par le porteur d'ordres à la salle des machines? (p. 34)

Le documentaire de David Greener, dans une séquence de plongée sur l'Empress montrant le transmetteur d'ordres bâbord de la salle des machines, démontre que c'est faux.

Direction de l'Empress lors de la collision

Kendall répond à la question à savoir si la direction de l'avant de l'Empress était au sud-est au moment du naufrage : « Je sais qu'il était alors dans une bonne position, si nous avions eu la vapeur nécessaire pour l'échouer... » (p. 35)

Par rapport à sa position au fond, l'Empress aurait donc pivoté de... 90 degrés en coulant? Cela apparaît fort peu probable.

Critiques publiques envers Kendall

M. Aspinall note : « Un journal a publié certains rapports critiquant la conduite du capitaine Kendall... » Mersey intervient : « Je n'aime pas à prêter attention aux rapports hostiles publiés par les journaux; il vaut mieux n'en faire aucun cas. » (p. 39)

Doit-on conclure que pour Mersey tout ce qui critique le capitaine Kendall lui est « hostile » par définition?

Raison de l'arrêt d'urgence

Haight demande au troisième officier, Edward Jones, qu'est-ce qui obligeait l'Empress de faire vapeur arrière jusqu'à ce qu'il soit complètement immobile dans l'eau. L'officier

répond : « vérifier le point de l'autre bateau avant d'avancer le moindrement avec mon vaisseau. » (p. 124)

Les vérifications n'avaient-elles pas supposées avoir été faites à maintes reprises auparavant, à la satisfaction du capitaine Kendall? Pourquoi a-t-on dû faire cette manœuvre peu ordinaire alors que le règlement ne demande qu'un simple ralentissement?

Intervention de Mersey

Newcombe demande à Jones, officier en second de l'Empress, s'il peut expliquer un naufrage aussi rapide. Ce dernier n'a le temps de répondre « Ce dû être le terrible... » que Mersey le coupe en affirmant : « Je crois, monsieur Newcombe, que je puis l'expliquer. » (p. 131)

Jones n'a jamais exprimé son idée sur le sujet. Mersey tentait-il de cette manière de couper court à tout élément d'information dont il craignait l'effet négatif pour Kendall? De toute manière, ce n'est pas à un enquêteur d'expliquer des faits pendant l'enquête même.

Vigie de l'Empress

La vigie de l'Empress n'a jamais vu distinctement les feux de tête de mât du Storstad, même à quatre miles de distance. (p. 137)

Ils se trouvaient donc alignés sur l'Empress, ce qui signifie que ce dernier était dans la route du Storstad? De plus, la vigie admet ne pas avoir « prêté attention » au Storstad après l'avoir signalé. Il est invraisemblable qu'aucun supposé expert assesseur n'ait relevé ce fait car la vigie n'a qu'une seule chose à faire, soit surveiller en avant de son navire. Elle ne l'a pas fait.

Économie de temps d'enquête

Mersey interrompt Haight dans son interrogatoire : « Je vous interromps simplement dans l'intérêt de l'économie et du temps, quoique je ne suis pas sûr d'accomplir ce que je veux. Je ne suis pas certain que j'y arrive. » (p. 151)

Mersey semble bien pressé de clore la chose...

Mouvement de l'Empress lors de la collision

Williams, chef des cabines de seconde classe, déclare qu'immédiatement après la collision « J'ai sauté du lit et j'ai regardé par le hublot; j'ai à peine vu le Storstad glisser lentement devant le hublot. » (p. 219).

Compte tenu que le Storstad ne reculait pas, est-ce donc à cause du mouvement de l'Empress (que ses officiers n'ont jamais admis)?

Le télégraphiste Ferguson déclare quant à lui : « Je suis allé à tribord dans la chambre de travail et j'ai vu passer les feux [du Storstad]. » (p. 223)

Un autre argument prouvant que l'Empress avançait lors de la collision.

Exercice de fermeture des portes étanches

Stanton, le surintendant du C.P. déclare qu'il avait fallu 3.5 à 4 minutes pour fermer toutes les portes étanches lors d'un exercice à Québec le 23 mai précédent. (p. 239)

C'était pendant un exercice où il parcourait le navire de porte en porte. C'est le temps total maximal. Chaque porte prend beaucoup moins de temps, comme on le témoigna plus

tard. Cela met encore plus en évidence que Kendall aurait dû respecter les consignes de sa compagnie quant à la fermeture des portes étanches.

Arrêt d'urgence et effet sur les machines

Le capitaine Murray était le capitaine précédent de l'Empress. Après qu'on ait discuté du danger pour les machines de faire passer d'avant toute à arrière toute sans pause intermédiaire, Mersey lui demande « [...] mais à moins d'avoir une raison spéciale, une raison d'impérieuse nécessité, vous ne le feriez pas? » La réponse de Murray fut : « Non, monsieur. » (p. 257)

Cela confirme que l'arrêt d'urgence de Kendall n'était pas usuel et qu'il devait avoir une très sérieuse raison de le faire.

Réaction au virage du Storstad sur sa gauche

Saxe témoigne qu'il a tourné la roue à droite toute parce qu'il sentait son navire commencer à tourner sur sa gauche. (p. 308)

S'il s'agit d'un mensonge il aurait tout aussi bien pu ajouter que la boussole avait aussi commencé à bouger. Il a pourtant admis que ce ne fut pas le cas. Peut-on y voir une preuve d'honnêteté de témoignage?

Livre de bord de la salle des machines du Storstad

La transcription des ordres et commandements, compte tenu des événements, n'a pas été immédiate du casernet vers le livre de bord de la salle des machines. La cour a sérieusement cherché à prendre en défaut l'ingénieur du

Storstad, Sinhdalhsen, sur ce point, mais sans y réussir. (p. 328)

Est-ce parce que la cour n'avait vraiment pas d'autres moyens d'en arriver à ses fins que de tenter de trouver la petite faille en apparence dans les témoignages du Storstad? Elle n'a jamais fait cela pour les témoignages des gens de l'Empress.

Allégation non-fondée de Meredith

Sur le rapport d'avaries du Storstad et le lien avec les gratifications qu'aurait reçues le capitaine Andersen, Meredith, avocat de l'Empress, dit : « [...] Cela démontre un motif pour faire de la vitesse... » (p. 368)

Il fut aussitôt prouvé que les gratifications n'avaient pas de lien avec la vitesse des navires, mais bien leur tonnage transporté. Une autre tentative de prendre en défaut l'équipage du Storstad?

Problèmes d'audition de Mersey

Sir Adolphe Routier demande à un témoin : « Y a-t-il quelqu'un que l'on charge du soin de fermer les portes étanches? On lui répond : « Un homme qui a été sauvé et qui est à Québec. » Mersey intervient : « Ce n'est pas la question qui vous est posée. La question est : Combien d'hommes y avait-il à bord du navire, dont le devoir était de fermer les portes, lorsqu'un coup de sirène en donnait le signal? ». (p. 374)

En comparant les deux questions, n'est-il pas évident que Mersey avait quelques problèmes d'audition. Cela a-t-il affecté sa façon de comprendre les événements à travers les différents témoignages?

Influence sur témoignage

Mersey demande au surintendant du C.P. « à ce moment, les vaisseaux se barraient-ils la route de telle façon qu'ils encoururent le risque d'une collision, suivant les dispositions de l'article 19 des règlements destinés à prévenir les collisions en mer? Vous ne pouvez répondre à ceci, n'est-ce pas, capitaine Walsh? » Walsh répond : « Non, monsieur. » (p. 381)

Dans la fin de la question, voyons-nous de nouveau une tentative de dicter une réponse négative? Walsh n'était pas à bord de l'Empress. Est-il habilité à répondre à cette question?

Partialité du pilote affecté à un navire

Haight essaie de faire un lien entre le fait qu'un pilote affecté à une compagnie, et même à un vaisseau particulier, peut développer un attachement de nature à influencer son témoignage. La commission n'a pas voulu étudier cet aspect. (p. 389)

C'est pourtant un fait bien connu du milieu. Ceci peut aussi être valable pour le pilote du Alden mais ce dernier n'y était pas affecté à temps plein, contrairement à Bernier qui était au service exclusif du C.P. et affecté à l'Empress.

Le courant

Wotherspoon, le chef plongeur, confirme que le courant va vers la rive à marée montante. (p. 411)

Il confirme ainsi les craintes exprimées par Toftenes que son navire soit rabattu vers le rivage, vers où il situait l'Empress.

Temps réel de fermeture des portes étanches

Rankin, ingénieur surnuméraire, affirme quant à lui que la fermeture des portes étanches ne prend que « 30 secondes; une minute tout au plus. » (p. 420)

Il apporte une précision très importante qui, associée à d'autres témoignages, prouve très certainement que l'Empress n'aurait pas coulé si Kendall avait respecté les consignes de sa compagnie.

Coup de sifflet de l'Empress dans ou avant la brume

Radley (aide-maître aux manœuvres de l'Empress) affirme qu'il y a eu un long cri de sifflet un peu avant l'entrée dans la brume, contrairement à ce qu'affirme Kendall. (p. 430)

Il y a donc contradiction entre deux témoignages de l'Empress, une autre...

Présence incertaine d'une vigie de proue sur l'Empress

Une discussion entoure la présence ou non d'un veilleur au gaillard avant de l'Empress, mais la cour relègue cette information au second plan, n'y accordant pas d'importance. (p. 437)

C'est pourtant un poste significatif pour qui veut savoir ce qui se passe devant le navire...

Ignorance de l'architecte de l'Empress

Hillhouse, architecte de l'Empress, ne se souvient pas que les plans de l'Empress prévoyaient des renforcements pour éventuellement recevoir des canons. (p. 440)

Il est pourtant... l'architecte qui a fait les plans de l'Empress!

Les chaloupes de sauvetage et la stabilité de l'Empress

On parle que l'ajout de chaloupe de sauvetage a joué sur la stabilité du navire, ne serait-ce que d'un effet minime. (p. 455)

Cela a peut-être augmenté la vitesse du renversement du navire. On ne sait pas si ce fut significatif dans le naufrage.

Rebond du Storstad

Hillouse, l'architecte de l'Empress, contredit Kendall quant à son supposé rebond du Storstad. (p. 470)

Ce n'est qu'un exemple des contradictions entre les témoins de l'Empress.

Directive de témoignage

Concernant une éventuelle fuite de glycérine dans le système et son effet sur la gouverne de l'Empress, Mersey répète en deux fois au témoin (Hillhouse) : « Si vous ne le savez pas, dites que vous ne le savez pas. » (p. 473)

Meredith, un des avocats de l'Empress, avait employé la même formule quelques temps auparavant. Cela se produisit à cinq ou six reprises pendant l'enquête, toujours de la part les avocats de l'Empress ou de Mersey. Est-ce une indication (ou un code!) donnée au témoin afin de produire une réponse nulle ou de ne pas répondre?

Étanchéité du système de gouverne de l'Empress

Parlant du système hydraulique du gouvernail, Hillhouse admet que les joints de cuir de la tuyauterie du système de gouverne peuvent produire des fuites s'ils sont âgés. (p. 475)

Or, aucune inspection de cette tuyauterie n'a été faite les jours précédant le naufrage.

Intervention partielle de Mersey

Alors qu'on questionne Hillhouse, l'architecte de l'Empress, sur la rapidité du naufrage, Mersey émet un commentaire à l'effet qu'il ne voit pas comment ce navire pouvait flotter alors qu'il s'y engouffrait 260 tonnes d'eau par secondes. (p. 477)

Peut-on y voir une tentative à peine voilée de minimiser le fait que les portes étanches n'étaient pas toutes fermées, comme le demande la directive de la compagnie?

Approximations de Hillhouse

Haight a confronté Hillhouse, l'architecte de l'Empress, quant à l'angle de la collision. Ce dernier admet que son angle de 80 degrés ou plus, tel qu'affirmé par Kendall, est approximatif. (p. 483)

De plus, il ne dispose d'aucun élément de preuve appuyant ses calculs. Reid, l'expert de Haight, a cependant calculé quant à lui un angle moitié moindre, soit 40 degrés. Il l'a fait d'après ses observations des traces de contacts sur la coque même du Storstad. Son estimation s'avère donc basée sur des faits plus probants. Il ne faut cependant pas se

surprendre qu'un angle de 40 degrés concordent parfaitement avec la version de l'accident des marins norvégiens.

Routes habituelles de sortie de Pointe-au-Père

Lorsqu'on l'interrogeait sur la route habituelle suivie par les navires, Kendall a fait remarquer que certains capitaines passaient à 1 mille de la bouée de l'Anse-aux-Coques, d'autres plus prudents à 2 milles et que lui est passé à 3 milles. (p. 487)

Ça ressemble à une extrême prudence. Mais on oublie qu'il y avait aussi le Storstad... On s'est longuement attardé à tenter de démontrer que la route suivie par l'Empress au départ de Pointe-au-Père était celle que suivaient habituellement tous les capitaines. Mais jamais on n'a discuté s'il s'agissait la route habituellement suivie *lorsqu'un autre navire remontait le fleuve*, ce qui présente une situation tout à fait différente.

Intervention partielle de Mersey

Mersey réplique à Reid, ingénieur témoin pour le Storstad : « Mais de la façon dont vous parlez, il semble que ce soit l'Empress qui a causé ces dégâts sur le Storstad - n'est-il pas plus vrai de dire que les dégâts furent causés par le Storstad sur lui-même en se jetant sur l'Empress? » (p. 515)

Sa formulation n'annonce-t-elle pas déjà l'orientation de ses conclusions?

Impact sur la cloison étanche

L'ingénieur Reid, témoin pour le Storstad, en se basant sur le numéro de chambre trouvé sur la proue du Storstad, ne croit pas que la collision ait endommagé la cloison entre les deux chambres des chaudières. (p. 518)

Cela amène à penser qu'un seul compartiment a été noyé, ce qui accentue la gravité de ne pas avoir fermé les portes étanches à temps.

Mouvement de l'Empress lors de la collision

Par ses preuves relevées sur la proue endommagée du Storstad, Reid conclut également que l'Empress devait être en mouvement lors de la collision. (p. 520)

Il ne fait qu'appuyer tous les autres témoignages allant dans ce sens.

Gouvernail de l'Empress en fonction de sa poupe

Reid estime que le gouvernail de l'Empress, malgré sa modification, était encore trop petit, compte tenu de la forme particulière de sa poupe. (p. 522)

Aucun argument de la partie adverse n'est venu contredire cette affirmation. Aspinall a bien tenté de démontrer que d'autres navires aussi gros que l'Empress avaient un gouvernail de taille semblable, mais n'a jamais inclus la forme de la poupe dans son raisonnement.

Intervention partielle de Mersey

Reid en conclut que l'effet de la collision était mutuel, que les deux navires se sont enfoncés l'un dans l'autre. Mersey réplique immédiatement : « Non, l'Empress n'a pas fait cela. » (p. 526)

Un chef enquêteur peut-il se permettre d'émettre une telle opinion pendant l'enquête? Un autre indice de sa partialité?

La plaidoirie de Butler Aspinall, avocat du Canadien Pacifique pour l'Empress

Exagération

Aspinall conclut que la cause de la collision est le virage à droite et à droite toute de l'autre vaisseau. (p. 559)

Ce qui a viré à droite et droite toute, ce n'est pas le navire mais uniquement le gouvernail... nuance majeure.

Négation du règlement

Il demande d'exclure la portée du règlement 19 (qui indique les manœuvres à exécuter en risque l'abordage) parce que, peu importe que le passage fut vert-vert ou rouge-rouge, la distance était selon lui suffisante. (p. 561)

La suite a prouvé le contraire. Ce n'est qu'un exemple de ses nombreuses tentatives de se soustraire aux procédures et règles normalement suivies en mer. Afin de minimiser les erreurs de Kendall?

Exagération

Parlant du fait qu'un marin du Storstad dit que son navire avançait au moment de la collision, il qualifie cela « d'aveu remarquable ». (p. 571)

Ce n'est en aucune façon un aveu! C'est un simple témoignage, allant dans le même sens que tous ceux de ses camarades. Reconnaissons cependant ici une tactique usuelle dans toute plaidoirie.

Mauvaise foi

Parlant du Storstad il remplace toujours le terme « allait de l'avant » par « faisait de la vitesse », peu importe s'il cite les témoins norvégiens ou anglais. (p. 570-571)

Que ce soit une utilisation stratégique ou malicieuse de cette expression, elle n'en demeure pas moins complètement fausse.

Erreur d'interprétation du juge en chef

Le juge McLeod conclut des témoignages du Storstad qu'après avoir arrêté dans le brouillard on a ordonné de le faire aller en avant toute. (p. 571)

C'est faux et Aspinall sera même obligé de rétablir les faits.

Sans réponse...

En parlant des trois bancs de brouillards rencontrés par l'Empress, le dernier étant fatal, Mersey utilise le terme « danger d'un danger » sans savoir exactement ce que cela signifie. (p. 577)

On ne saura jamais de quoi il parle...

Négation de l'effet du courant

Aspinall réduit ainsi l'importance du courant : « ... si un navire est dans le courant, l'autre navire s'y trouve probablement aussi. » (p. 574)

C'est une explication tout à fait simpliste de l'effet d'un élément majeur dans la navigation; les deux navires peuvent être dans deux courants différents et un même navire peut se trouver à cheval sur deux courants différents (ce qui peut même amener des changements brusques de direction).

Autre invention d'Aspinall

Aspinall affirme que le chef mécanicien du Storstad avait révisé le livre de bord des machines pour une simple raison d'orthographe. (p. 584)

Il invente des déclarations de témoins.

La plaidoirie de Charles Haight, avocat de la Klavenes pour le Storstad

Positions nuancées

Il n'admet pas de faussetés délibérées dans les versions, comme l'a fait Aspinall, mais prétend qu'une des deux est dans l'erreur. Il affirme aussi que les deux navires ne peuvent être blâmés conjointement et donc qu'un seul doit l'être. (p. 589)

Il ne parle pas de faussetés et ne tente pas de soustraire quoi que ce soit à l'enquête.

Argumentation fondée

Il met sérieusement en doute les qualités de direction de l'Empress en apportant plusieurs témoignages à l'appui. (p. 590)

Ces arguments n'ont été que très faiblement contestés par l'autre partie.

Réplique à Aspinall

Il met à mal la théorie d'Aspinall qui supposait que les quelques pépins connu du gouvernail de l'Empress étaient dû à un problème d'engrenage mais il les attribut au système hydraulique lui-même. (p. 592)

Cette théorie était, il faut le dire, tout à fait simpliste et n'a jamais été confirmée par un spécialiste.

Intervention partisane de Mersey

Lorsqu'il estime que Galway a dit la vérité, Mersey le réprimande : « C'est contraire à tout précédent pour un avocat de dire sa conviction personnelle en ce qui concerne la véracité d'un témoin. » (p. 594)

Pourtant Aspinall ne s'est-il pas gêné pour affirmer que certains témoignages en faveur du Storstad étaient faux? Mersey ne s'en est jamais offusqué.

Réflexion sur l'arrêt d'urgence de l'Empress

Haight soumet une réflexion fort importante : « Pourquoi le capitaine Kendall, ayant d'après son récit, un navire à un point à son bossoir de tribord et à deux milles, ou d'après le récit de Jones, deux ou trois points à son bossoir de tribord, et à trois milles – pourquoi, dans ces circonstances, avec les navires vert à vert, et les feux de ce navire encore visibles dans le brouillard, le capitaine Kendall a-t-il eu recours à la manœuvre extraordinaire de faire machine arrière à toute vitesse? (p. 594)

Aucune réponse plausible n'a été donnée à cette question et aucune réponse ne peut être donnée si on accepte la version de l'Empress. La réponse à cette question se trouve

de manière évidente dans la seule version du Storstad :
l'Empress était dans la route du Storstad!

Tentative de distraction par Mersey

Mersey l'interrompt immédiatement en lui demandant
s'il avait fini son argumentaire avec Galway (p. 594)

La question précédente semble vraiment
embarrassante pour Mersey...

Panique de Kendall

Haight attribut cet arrêt soudain, très risqué pour
l'intégrité de la machinerie, à un défaut de l'appareil de
gouvernail. (p. 586)

Cela appuierait davantage la thèse d'une panique de
Kendall que le seul fait de s'être rendu compte de la témérité
de sa navigation. Mais rien ne le prouve.

Franchise des Norvégiens

Il argumente que les témoignages des hommes du
Storstad à l'effet d'avoir tourné leur gouvernail à droite est
assez incriminant, mais qu'ils l'ont fait tout de même. Il leur
attribut de ce fait une vérité difficile à contester. (p. 600)

Il poursuit en insistant que les témoignages de tous les
hommes du Storstad se corroborent, malgré des interrogatoires
très serrés de la partie adverse.

Génie du mensonge

Parlant du fait qu'Aspinall considère que les témoins du
Storstad ont menti, Haight rétorque que celui qui réussira à

fabriquer une telle histoire et la faire réciter de telle manière serait un véritable génie. (p. 600)

Cela porte à réfléchir sur trois options possibles sur les témoignages des Norvégiens : ils ont menti, ils se sont trompés ou ils ont raison. S'ils avaient menti, peut-on penser raisonnablement qu'ils auraient été assez imbéciles pour conserver dans leur témoignage le fait d'avoir mis la barre à droite, puis totalement à droite? Non, bien sûr. Un aveu aussi incriminant aurait été retiré. Ils ne peuvent s'être trompés de manière identique sur la même observation. On voit ou on ne voit pas le feu rouge d'un navire. On voit ou on ne voit pas les feux de mat distancés d'un navire. Ils étaient compétents, ils ont observé très attentivement et ils les ont vus. Il ne reste qu'une seule option : ils ont raison et leur témoignage reflète fidèlement la réalité. Les gens de l'Empress, Kendall en premier, n'a jamais rien avoué. Il faudra d'autres témoignages, des recoupements et d'autres faits pour démontrer qu'il s'était trompé. Jamais on n'a eu recours à d'autres témoignages pour découvrir que la barre du Storstad avait été virée à droite; les gens du Storstad l'ont révélé d'eux-mêmes.

Critique du livre de bord de l'Empress

Haight repousse les critiques envers le livre de bord du Storstad, dont certains éléments ont été ajoutés quelques temps après les faits. Il remarque que le journal de bord de l'Empress, aussi rédigé quelques temps après le naufrage, ne mentionne même pas les deux bancs de brume précédant le banc fatal pas plus qu'il parle de l'arrêt d'urgence dans la brume. (p. 602)

Personne n'a osé répliquer à cette attaque.

Contradictions sur les signaux sonores de l'Empress

Haight énumère les témoignages, autant du Storstad que de l'Empress, qui affirment, contrairement à ce que jure Kendall, que l'Empress a émis un ou plusieurs coups uniques de sifflets prolongés avant les séries de trois coups groupés (trois longs, trois longs, trois courts, trois courts). (p. 604)

Un coup unique prolongé est le signal de tout navire dans la brume qui signifie : je continue en route avant. Cela signifie que l'Empress ne s'est pas arrêté, comme le prétend Kendall, avant la brume mais bel et bien une fois entré dans celle-ci.

Fiabilité de la gouverne de l'Empress

Haight s'interroge sérieusement sur le fait qu'après l'inspection à Québec on ait dû pomper le système de gouverne pendant 10 minutes pour redonner la quantité requise de fluide dans ses tuyaux. (p. 592)

Un tel effort de pompage doit correspondre à une quantité significative de fluide. Était-ce habituel pour ce type de système? Si cet entretien était nécessaire à chaque voyage, la perte était donc constante. Dans quelle partie du voyage le système était-il le plus susceptible d'être sollicité et ainsi perdre la plus grande quantité de fluide? Dans le fleuve bien entendu, avec tous ses changements de direction. À la hauteur de Pointe-au-Père l'Empress aurait donc perdu une bonne quantité de fluide. Cela pouvait-il dès lors affecter sa direction?

Haight continue en précisant que le responsable de l'inspection du système ne savait même pas où passait la tuyauterie, d'où l'impossibilité d'en faire l'inspection complète.

Dans un cas comme dans l'autre comment alors garantir la qualité et la fonctionnalité du système? Et surtout,

pourquoi exclure aussi facilement toute possibilité de défaillance?

Contradictions sur les signaux visuels vus de l'Empress

Il note que Kendall est le seul à avoir vu le feu vert du Storstad avant la brume. Ni la vigie, pourtant mieux située, ni le premier officier Jones, avec ses jumelles, ni le troisième officier, ni le timonier, ni le quartier-maître ni personne d'autre sur la passerelle ne l'ont vu. (p. 612)

Aucune explication n'a pu être donnée de cet étrange fait.

La réplique d'Aspinall à Haight

Stratégie négative

Aspinall continue à tenter de miner la crédibilité des témoins qui ne font pas son affaire. (p. 621)

Il n'apporte rien de nouveau et d'utile pour appuyer son propre point.

Accusation de fabrication de faux document

Il lit un extrait du livre de bord du Storstad, rédigé quelques heures après la collision. (p. 622)

Il faut noter que l'extrait est assez précis et détaillé, à tel point qu'Aspinall considère son contenu comme faux.

Étrange remarque de Mersey

Mersey émet une autre opinion à l'effet qu'il aurait été plus utile que les hommes aillent aux chaloupes plutôt qu'ils ferment les portes étanches. (p. 630)

Une autre manière de passer sous silence le fait qu'elles n'aient pas toutes été fermées?

Le comparatif des plaidoiries d'Aspinall et de Haight

Il apparaît logique que les deux avocats aient plaidé pour leur cause. Mais là s'arrêtent les comparaisons.

Aspinall a maintes fois dénaturé les témoignages favorables au Storstad ou en a suggéré des interprétations parfois totalement fantaisistes. Il a demandé à plusieurs reprises que tel ou tel élément soit ignoré par la cour, allant même jusqu'à suggérer de ne pas tenir compte du règlement sur les abordages en mer alors que toute l'affaire porte justement sur un abordage en mer. Bien entendu tous ces éléments étaient défavorables à l'Empress. Aspinall pense que les Norvégiens mentent.

Par contre, Haight y est allé avec des preuves, des faits, des témoins experts très précis et articulés, sans jamais tenter plus ou moins subtilement de suggérer à la cour une manière de penser. Haight pense que les Britanniques se trompent.

Outre le style personnel de chacun on peut déduire de ces stratégies la solidité de leur cause. L'attitude de chacun est révélatrice. Bref, Haight avait une base à sa plaidoirie alors qu'Aspinall n'en avait pas l'ombre d'une.

Les commentaires d'Edward Newcombe, responsable des procédures

Newcombe était sous-ministre des pêcheries et responsable des procédures de la commission. Ses commentaires sont très sévères envers Kendall sous les trois

points majeurs de l'événement, soit la trop grande proximité de la route de l'Empress à celle du Storstad, l'arrêt d'urgence dans le brouillard et l'absence de mesures pour la fermeture instantanée des portes étanches. De toute évidence, ses commentaires n'ont pas été considérés par la cour.

Franchise des Norvégiens

« Si leur intention eût été d'inventer un récit à leur avantage et s'ils se sont présentés ici, comme on l'a laissé entendre, pour induire les juges en erreur avec de faux témoignages, ils se seraient abstenus de mentionner le fait que le barre avait été mise à bâbord. En faisant cette déclaration, ils ont fourni à leurs adversaires une arme contre laquelle il leur sera peut-être impossible maintenant de se défendre ». (p. 625)

Newcombe, écorchant au passage la prétention d'Aspinall que les Norvégiens avaient menti, étale l'évidence : leur franchise et la gravité de leur déclaration.

Empress beaucoup plus près

« En suivant les témoignages, le Storstad se trouverait à un demi-mille au sud, et jamais le Storstad en mettant à bâbord, ou à bâbord toute, ne pouvait parcourir cette distance et arriver si au nord. Cela ne pouvait jamais se faire; je dis que cela est absolument certain. [...] Les navires ont dû se trouver très près de l'autre en pénétrant dans le brouillard.» (p. 626)

Il appuie la thèse que l'Empress était beaucoup plus près de la route du Storstad que l'a indiqué le capitaine Kendall.

Arrêt irréfléchi

Parlant de l'arrêt d'urgence de Kendall dans la brume, Newcombe déclare « Il convient de se demander si ce n'était pas là de sa part, dans les circonstances, une manœuvre irréfléchie et inattendue. » (p. 627)

Il cite ensuite l'article 16 du règlement de navigation maritime. Newcombe insiste sur le fait que ce règlement demande de ralentir, et non de stopper.

Banalisation de règles internes

Mais l'accident n'aurait certainement pas pu se produire si l'Empress n'avait pas adopté cette manœuvre extraordinaire de changer sa marche et d'arrêter au moment où le Storstad approchait. (p. 628)

Peut-on être plus clair?

Newcombe poursuit en citant le règlement du C.P. sur l'obligation de mesures à prendre pour la fermeture immédiate des portes étanches en cas de brume. Mersey réplique : « Ils n'engagent en rien aucune des parties ». (p. 630)

Quelle superbe manière de nier l'évidence, non?

Déviation du sujet

Newcombe poursuit sa démonstration de l'importance de placer un homme à chaque porte étanche en cas de brume, pour respecter le règlement. C'est là que Mersey sort son fameux : « Il me semble que l'on aurait pu employer les hommes plus avantageusement à leur faire mettre les chaloupe de sauvetage à la mer ».

Une autre tentative évidente de minimiser la faute de Kendall de ne pas avoir respecté les règlements de sa compagnie?

Le Storstad a viré ou seulement sa barre?

Mersey : « Vous soutenez, vous savez, que le Storstad a eu tort de mettre la barre à bâbord. Et c'est à cette manœuvre qu'est dû le fait qu'il a frappé l'Empress. M. Newcombe. – C'est bien cela, Votre Seigneurie. » (p. 629)

On ne sait pas exactement à quoi répond Newcombe, à la première phrase, la seconde ou les deux... Peu importe, si Newcombe accepte le fait que le Storstad ait viré, il diffère cependant grandement de la cour en critiquant sévèrement trois des actions de Kendall. Tout compte fait il demeure que ces trois actions sont prouvées mais que le virage à droite du Storstad ne l'est pas. Rappelons que le troisième officier du Storstad a déclaré que son navire commençait à tourner vers la gauche lorsqu'il a mis la barre à droite toute, quelques instants avant la collision, et que le premier officier et le capitaine ont témoigné que la direction n'avait pas changé. On ne peut pas affirmer que le Storstad ait tourné. On ne peut pas non plus le nier. On ne peut que le supposer. Malgré la précision des témoignages des marins du Storstad cela demeure une possibilité. Elle pourrait même demeurer la cause la plus plausible de la collision s'il n'y avait pas tous ces doutes quant aux manœuvres de l'Empress, les contradictions dans le témoignage de ses marins et passagers etc. Cela impose une certaine retenue, dont la cour ne semble pas s'être prévalu.

Kendall blâmé pour les portes étanches

Parlant de l'obligation de prendre des mesures pour la fermeture immédiate des portes étanches Newcombe poursuit :

« Celui qui était au courant de l'urgence qu'il pouvait y avoir de fermer les portes se trouvait sur la dunette ou sur le pont. » (p. 631)

Ces propos visent expressément Kendall.

Le rapport officiel de la commission

Importance accordée aux deux navires

La description de l'Empress occupe 4 pages et demie alors que celle du Storstad ne remplit qu'une demi-page.

Est-ce que cela indique l'intérêt porté à chaque navire...? Le type de navire l'explique peut-être.

Faible appréciation de la position du Storstad

Il est reconnu que Kendall n'a pris qu'un seul relèvement du Storstad. (p. 647)

Comment pouvait-il alors prouver que son navire avait une route vraiment parallèle et ne s'était pas rapproché de l'autre?

Fausse interprétation de signaux sonores du Storstad

La cour fait état des deux versions de l'accident. Si, lorsque la cour interprète la version de l'Empress, il ne faut pas être surpris de lire : « Un coup de sifflet prolongé parti du Storstad de fit entendre sur deux points indistincts à tribord de l'Empress of Ireland, annonçant que le Storstad s'avavançait sur ce dernier vaisseau... » (p. 647) On peut s'étonner de lire, lorsqu'elle interprète celle du Storstad : « ... trois signaux brefs

auxquels on répondit par un coup de sifflet prolongé, pour indiquer que le Storstad s'avançait à sa rencontre. » (p. 649)

Le signal de brume du Storstad n'annonçait pas qu'il avançait sur l'Empress, mais bien qu'il continuait en ligne droite sur son erre. Il est tout à fait révélateur de retrouver exactement la même formulation dans l'interprétation des deux versions faite par la commission. Jamais un coup prolongé dans la brume signifie qu'un navire fait route vers un autre et jamais aucun officier du Storstad n'a témoigné avoir fait route vers l'Empress.

Restriction des faits sujets à enquête

On restreint toujours la question cruciale au fait de savoir quel bateau a tourné dans brouillard (p. 651).

Cela illustre sans équivoque que la commission rejette totalement la version du Storstad et ne se base que sur la seule et unique version de l'Empress. En effet, dans la version du Storstad, aucun navire ne tourne dans le brouillard; l'Empress vire avant le brouillard et le Storstad ne vire pas! Réduire la recherche de preuve au seul brouillard retire du tableau des prémisses essentielles qui peuvent à elles seules apporter des explications complètes sur les circonstances de la tragédie.

Erreur d'interprétation ou virage invisible

«... nous en sommes venus à la conclusion que M. Toftenes s'est trompé en croyant que c'était l'intention de l'Empress of Ireland de le rencontrer de bâbord à bâbord... » (p. 651)

L'erreur de Toftenes est en effet d'avoir cru que l'Empress conserverait sa direction pour passer à bâbord.

Comment pouvait-il savoir que l'Empress changerait de direction avant d'entrer dans le brouillard? Comment pouvait-il savoir que l'Empress ne respecterait pas les règles habituelles de passage?

Évidence

« ... cependant cette erreur nous semble n'avoir dû avoir aucune conséquence au cas où les deux navires eussent dans la suite maintenu leurs positions. » (p. 651)

Si ça avait été le cas, il n'y aurait pas eu erreur, ni collision, ni naufrage. Si la version du Storstad est la bonne et que l'Empress a voulu retourner au large en coupant de nouveau la route du Storstad, Kendall n'est-il pas coupable d'une autre faute majeure, soit ne pas avoir respecté les règles de croisement en mer (en risque d'abordage le navire qui voit ou qui sait l'autre sur sa droite doit laisser le passage, donc s'écarter du chemin de l'autre)?

Contradictions de témoignages pour le Storstad

La cour discute du témoignage de Galway et de ceux des marins de l'Alden et y voit des contradictions flagrantes. (p. 652)

Sans élaborer inutilement sur le fait qu'elles ne soient pas si flagrantes que cela il demeure un fait grave et incriminant : les deux témoignages parlent d'un comportement de l'Empress semblable à celui que, selon les Norvégiens, il aura quelques heures plus tard juste avant l'entrée dans le brouillard. Un tel mouvement de l'Empress, bien qu'il n'ait pas été prouvé hors de tout doute, ne peut être éliminé aussi facilement des possibilités et aurait dû demeurer dans le lot des incertitudes entourant la collision. Mais il avait le malheur d'être

défavorable... à l'Empress. Par ailleurs, comment interpréter le fait que des témoignages de marins de deux navires distincts croisant dans les mêmes eaux et qui ne sont jamais vus portent sur un même incident? Déjà là il y a matière à investigation et non à rejet.

Preuve potentielle rejetée

Concernant les problèmes de la roue du gouvernail qui cessait de répondre et que l'on devait remettre au centre afin qu'elle agisse de nouveau, la cour conclut « Nous n'attachons donc aucune importance à ce fait ». (p. 653)

Rappelons que ce trouble avait été rapporté par un marin de l'Empress et qu'en aucun temps on en a recherché la cause. Ça en dit gros sur la recherche de la vérité.

Preuve potentielle rejetée

Concernant l'efficacité du gouvernail en raison d'une poupe particulière de l'Empress, la cour poursuit : « mais nous ne nous embarrasserons pas plus longtemps... » (p. 653)

Encore une fois tout ce qui peut être préjudiciable pour l'Empress est rejeté!

Arrêt d'urgence avant ou après le brouillard

Concernant le renversement des machines de l'Empress, la cour avance « Il convient cependant de mentionner la manœuvre de l'Empress of Ireland qui a débuté au moment où les feux du Storstad commencèrent tout d'abord à devenir confus grâce au brouillard » (p. 653)

Plusieurs témoignages font cependant état d'au moins deux coups de sifflets prolongés de l'Empress, signifiant qu'il

conservait son erre et qui aurait été entendu une fois celui-ci dans la brume. Le renversement des machines aurait donc été fait une fois dans la brume, et non avant d'y entrer?

Malaise ou panique

« Nous croyons au contraire que cet arrêt indiquait le malaise où se trouvait le capitaine Kendall et la conscience qu'il avait de ce que son vaisseau devait se trouver dans le voisinage trop immédiat du Storstad. » (p. 653)

La cour admet l'évidence mais ne fait aucun lien entre les témoignages précédents de Kendall sur le fait que, quelques minutes seulement auparavant, l'Empress était à « distance sécuritaire » il n'y avait « aucun risque d'abordage ». Elle ne cherche pas à comprendre comment la situation a changé au point de devenir aussi préoccupante pour Kendall. Le « il avait perdu la tête » de Haight parlant de Kendall prend ici une signification particulière. La cour préfère « malaise » mais on en retient que quelque chose d'anormal se produisait alors.

Faute atténuée

« Nous croyons que le capitaine Kendall eût été mieux avisé en donnant au Storstad plus de champ et en gouvernant son vaisseau de façon à rencontrer le Storstad à une distance plus grande qu'il ne s'était d'abord proposé de le faire. » (p. 653)

Cette constatation est tellement évidente que même la cour, malgré son apparente partialité, ne peut s'empêcher de l'inclure dans ses conclusions. C'est le fondement même de l'opinion des personnes qui se sont penchés sur cette affaire.

Elle sera malheureusement totalement réduite dans la suite de l'énoncé.

Faute atténuée et réduite à l'extrême

« Nous nous refusons cependant à croire que l'arrêt de son vaisseau [l'Empress] exécuté, il faut le reconnaître, pour assurer plus de sécurité, puisse passer pour une manœuvre maladroite de la part d'un marin, de même que nous ne sommes pas prêts à admettre que le fait d'avoir manqué de donner du champ [au Storstad] ait pu contribuer à amener le désastre » (p. 653)

Cela annule totalement la citation précédente. Ce paragraphe résume toute la logique de la commission! «... il faut le reconnaître »... pourquoi donc faut-il le reconnaître alors que cet arrêt, inhabituel et risqué pour les machines, semble beaucoup plus être le résultat d'un état de panique ou, tout au mieux, à une situation soudainement devenue incertaine, sans autres explications? « pour plus de sécurité », encore une fois une acceptation sans compromis des dires de Kendall et une façon un peu succincte de poser les faits. Il aurait été bien plus honnête d'écrire « pour plus de sécurité parce qu'il ne savait plus où était le Storstad ».

Banalisation des faits

« Il est reconnu que les gens du Storstad ont fait une manœuvre qui, dans des conditions ordinaires, auraient fait dévier ce vaisseau de sa route... » (p. 653)

Quelle étonnante tournure de phrase. Oui on peut le reconnaître mais non il ne s'agissait pas de conditions ordinaires : le courant de la marée montante, venant du large, tendait à plaquer le Storstad contre le rivage. Leur manœuvre

de la roue pouvait donc être facilement réalisée dans avoir aucun effet sur la direction du navire.

Invention de témoignage

« ... M. Toftenes, qui avait le commandement du Storstad, ... avait expliqué que son but en faisant bâbord toute était de donner beaucoup de champ. » (p. 654)

Jamais Toftenes n'a mentionné qu'il avait manœuvré à droite pour laisser plus de champ à l'Empress. On ne retrouve aucune trace d'une telle déclaration de Toftenes. La cour l'a imaginée? Elle en fait la base du prétendu virage à droite du Storstad. Surprenant? En fait non, pas du tout, de constater que la cour semble inventer ses propres arguments! Nous ne sommes plus dans une plaidoirie teintée de partialité, mais bel et bien dans les conclusions d'une enquête officielle! N'y retrouvons-nous pas les mêmes biais de la réalité?

Admission de preuve du bout des lèvres

« Le capitaine Kendall a déclaré que, au moment de la collision, son vaisseau était immobile... Ce peut prêter au doute. » (p. 654)

La cour n'a pas le choix d'admettre, même timidement, qu'il se peut que l'Empress n'ait pas été immobile au moment de la collision, surtout parce que trop de témoignages allaient dans ce sens.

Preuves manquantes

Le rapport poursuit : « Mais il reste acquis que le Storstad se porta à bâbord, dévia de sa route et causa par là la collision. » (p. 654)

« Mais il reste acquis »... acquis par qui? Quelles preuves formelles et hors de tout doute a-t-on pour affirmer que cela est « acquis »? Aucune, absolument aucune. Il reste néanmoins qu'il est impossible de nier cette possibilité. Si les marins du Storstad n'avaient pas pris lecture de la boussole dès que l'Empress est réapparu, il aurait été alors possible de prétendre que le Storstad avait viré, même s'ils n'en avaient pas l'intention. Si cela s'avère, et cela restera toujours à prouver, il n'en demeure pas moins que jamais personne n'a su établir l'amplitude de ce virage éventuel : 1, 2, 3 degrés? Et de toute manière, qu'il ait viré ou non, l'Empress était beaucoup trop proche de l'autre, à une distance que les faits ont qualifié de non sécuritaire.

Formulations tordues identiques

« On peut se demander ce qui a pu amener les gens chargés de diriger le Storstad – M. Toftenes et M. Saxe – à virer à bâbord et à faire bâbord toute. » (p. 654)

Cette même formulation a aussi été employée par Aspinall, l'avocat de l'Empress, alors qu'il est établi que c'est la roue du gouvernail, et non le navire, qui a été viré à bâbord puis bâbord toute. De plus la cour n'a pas à « se demander ce qui a pu amener... », puisque les raisons de cette manœuvre ont été clairement exposées par les témoignages des personnes impliquées : ils ne voulaient pas que leur navire ne soit emporté vers la gauche par le courant.

Faute sans rapport avec la collision

« Nous sommes de plus d'avis que M. Toftenes, l'officier commandant du Storstad, a fait preuve de négligence

en tardant à faire venir le capitaine au moment où le brouillard s'est levé. » (p. 654)

C'est un fait, sans aucun doute, mais est-ce que cela peut être invoqué dans les causes directes de la collision? Absolument pas. La collision n'est pas due au fait qu'un officier n'ait pas appelé son capitaine au moment opportun. De plus, peut-on qualifier le tout de négligence, alors qu'il était en train de surveiller les mouvements d'un autre navire au comportement erratique entrant dans la brume? Rappelons alors qu'entre lui et son capitaine il était le seul à posséder un tableau exact et complet de la situation.

Jugement subjectif

« La capitaine est l'homme qui eût dû se trouver là » (p. 654).

Toftenes, comme premier officier du Storstad, avait toutes les compétences pour agir. Non seulement son capitaine a approuvé son comportement dans la manœuvre du Storstad mais il fut lui-même promu capitaine l'année suivante. Rappelons que Kendall a été rétrogradé maître de port et n'a plus jamais commandé de navire. Et aux commandes de l'Empress, aurait-il été mieux de retrouver le premier officier Jones, dont c'était le quart, plutôt qu'un capitaine qualifié de téméraire par plusieurs?

Blâme porté faute de mieux

« Nous regrettons d'avoir à imputer un blâme [...]. Nous ne pouvons toutefois arriver à d'autre conclusion que celle-ci, à savoir que M. Toftenes a manqué et a fait preuve de négligence en gardant en mains le commandement du vaisseau... » (p. 654).

Toftenes était occupé à tenter de suivre les manœuvres d'un autre navire dont le comportement était erratique et un banc de brouillard s'avançait. Bien au contraire, il était l'officier le plus qualifié pour avoir une idée précise et entière de toute la situation.

Affirmations sans preuves

Dans la partie traitant des causes possibles du naufrage rapide de l'Empress, parlant de la porte dont le numéro a été retrouvé sur la proue du Storstad, la cour écrit « Cette porte se trouvait à 16 pieds en arrière de la cloison dont l'étanchéité fut détruite » (p. 657)

Il n'y a aucune preuve directe que la cloison a été touchée, et pas plus détruite au point de perdre son étanchéité, mais la cour en fait une vérité. Pour minimiser la non-fermeture des portes étanches, des sabords et des hublots? Devant tant de preuves que des portes, hublots et sabords n'étaient pas fermés, la commission n'aura d'autres avenues que de conclure que cela a contribué à accélérer le naufrage, en empêchant l'Empress de se redresser après le gîte causé par l'entrée initiale d'une grande masse d'eau. Cependant, aucun mot sur la part de Kendall dans cet état de fait, alors qu'il avait la responsabilité de faire en sorte que tous ces éléments aggravants soient neutralisés en temps de brume.

La question 20

Au début de l'enquête on lut 20 questions dont le gouvernement canadien désirait avoir une réponse. La question 20 était celle-ci : « Doit-on attribuer la perte de l'Empress of Ireland, etc., ou des vies à une mauvaise conduite ou à une négligence de la part du capitaine et du lieutenant de

ce navire, ou bien encore du capitaine, du premier, deuxième et troisième officier du Storstad, ou simplement de l'un d'entre eux? » La réponse fut : « Nous avons déjà répondu à cette question dans notre rapport. »

La seule négligence dont il a été question dans cette enquête est celle entourant le fait que Toftenes n'avait pas réveillé son capitaine à temps. Or, cela n'a rien à voir avec l'accident comme tel.

La cour conclut également que Toftenes s'est trompé en pensant que l'Empress allait le rencontrer gauche-gauche. C'est une vision sournoisement tronquée de la réalité. Si on considère la version norvégienne, Toftenes a eu totalement raison de croire que l'Empress allait le passer à gauche. Il voyait le feu rouge de l'Empress et les feux de mats distancés, deux indices qui parlent par eux-mêmes, lorsque l'Empress a disparu dans la brume. Tous ses camarades de la passerelle ont vu la même chose. Toftenes ne s'est pas trompé. Il a été trompé.

Les feux de position d'un navire ne servent pas seulement à informer les autres navires de sa position, mais aussi de ses intentions. Un capitaine qui désire adopter une direction quelconque tourne franchement son navire dans cette direction afin qu'il affiche aux autres une information visuelle précise traduisant le sens général de sa manœuvre. Toftenes a non seulement compris que l'Empress présentait son côté gauche mais que son capitaine indiquait qu'il allait effectuer un passage gauche-gauche. Ce n'est définitivement pas Toftenes qui s'est trompé mais Kendall qui a changé ou adapté ses intentions.

D'autre part, ce qu'il pensait était tout à fait conforme avec le règlement sur les abordages en mer : lorsque deux navires vont à la rencontre l'un de l'autre, ils doivent manœuvrer pour faire un passage gauche-gauche. L'Empress

était en train de manœuvrer et Toftenes estimait qu'il irait se placer à distance suffisante, tel que le prescrit le règlement. La véritable erreur de Toftenes aura été de présumer que l'Empress respecterait le règlement, ce qu'il n'a pas fait. Ce n'est pas une erreur car tout indiquait ce qu'il prévoyait; l'Empress a changé de direction avant d'entrer dans la brume mais cette version a été complètement balayée par la commission.

La question 19

La question 19 est traitée séparément car je désirais clore cette section d'argumentaires spécifiques avec un élément majeur, soit la réponse à la question 19 du gouvernement canadien. Ce point résume à lui seul la manière avec laquelle la commission a traité l'affaire. C'est pourquoi j'en fais un chapitre distinct.

Cette question était « Y avait-il sur les deux navires de bons matelots en sentinelle dans la mâture? ». On peut traduire simplement par : Est-ce que les vigies des deux navires ont fait leur travail?

Précisons d'abord que le travail d'une vigie est de surveiller ce qui se passe autour mais surtout devant son navire et de le signaler à la passerelle (par la cloche, un mégaphone, un interphone etc.). Les hommes de la passerelle doivent aussi surveiller vers où va leur navire mais ils ont d'autres tâches parallèles : étudier la carte, rapporter la position, lire les communications, donner des ordres etc. La vigie est donc le seul et unique matelot dont la seule et unique tâche est de surveiller. C'est pour cela qu'elle est engagée, formée et payée. Par ailleurs, le gouvernement canadien ne voulait pas apprendre ici si les sentinelles faisaient généralement leur travail en bons matelots mais bien savoir si

elles l'avaient bien fait dans le cadre des événements couverts par l'enquête, soit dans les minutes qui ont précédé la collision. Voilà pour le sens de la question.

Afin de savoir si elles ont fait ou non leur travail, l'unique preuve officielle sur laquelle on peut appuyer une analyse est contenue dans les transcriptions mêmes de l'enquête, toute aussi officielle. Ce sont les témoignages de ces deux vigies ou tout autre témoignage qui ferait mention de leurs agissements. Dans ce cas-ci, seuls les témoignages des vigies se révèlent pertinents. Insistons sur le fait qu'ils ne s'agit pas ici de rumeurs ni de racontages mais bien de paroles extraites de documents officiels. Il ne s'agit pas non plus de paroles de parties adverses mais bien celles des vigies, qu'on peut prendre telles qu'elles ont été prononcées. Il ne peut donc pas y avoir source plus directe, rigoureuse et probante. Nous comparerons donc les témoignages des sentinelles et le traitement que leur a réservé la commission.

Analysons d'abord la réponse de la commission relative à la vigie du Storstad : « La preuve établie jusqu'à présent ne nous permet pas de dire si la faute commise par ceux qui commandaient le Storstad en pensant que l'Empress of Ireland les rencontrerait bâbord à bâbord est ou n'est pas le résultat d'une mauvaise surveillance. » (p. 667)

Déjà on y voit un accroc : cela ne répond absolument pas à la question. On veut savoir si oui ou non la vigie du Storstad a fait son travail, et non si la « faute » commise par une autre personne est due à son mauvais travail. De toute évidence la commission cherche un moyen de ne pas répondre à la question. Cela anéantirait ses efforts pour disculper l'Empress? Elle propose plutôt une autre belle contorsion sémantique pour tenter d'appuyer son verdict final.

La réponse suggère d'ores et déjà qu'il y a eu mauvaise surveillance mais se demande si cela a causé

la « faute » de Toftenes. Sans aucune preuve. De plus, la présumée « faute commise » par Toftenes, si elle s'avérait réelle, n'est en aucune façon due à un mauvais travail de la vigie. Contrairement à l'énoncé, la « preuve établie jusqu'à maintenant » nous permet clairement de dire sur quoi Toftenes s'est basé pour prendre ses décisions. Il s'est en effet basé sur ses propres observations et non celles de son collègue en sentinelle. Cela est plus que limpide dans son témoignage. Non seulement la commission ne répond pas à la question mais elle s'engage dans un aparté spéculatif en totale contradiction avec les témoignages entendus et invente de nouveaux dicta.

Par ailleurs le mot « faute » est utilisé ici pour la première fois pour qualifier la certitude qu'avaient les marins du Storstad que l'Empress passerait à leur gauche. Il n'en a jamais été question auparavant dans les conclusions du rapport d'enquête. Les deux seules fautes identifiées furent la trop grande proximité de l'Empress et le présumé virage à droite du Storstad. Alors que la partie traitant des fautes réciproques était complétée, voilà que la commission en sort une nouvelle, de nulle part. On ne lui demandait pas si Toftenes avait commis une faute mais bien si la vigie avait bien fait son travail.

Revenons à la question et relisons les seuls intrants permettant d'y répondre. Si on lit bien le témoignage de Ludwig Fremmerlid, la vigie du Storstad, on constate qu'il décrit précisément tous les mouvements de l'Empress avant la collision (pages 309 à 317). Aucune lacune, aucun temps mort dans son témoignage. On peut suivre minute par minute le trajet de l'Empress vu du Storstad. De plus, sa description des événements est corroborée par tous ces camarades de la passerelle. Son témoignage est complet, précis et confirmé. La vigie du Storstad a donc fait son travail de vigie, tout simplement. La réponse de la commission aurait dû être : « La

vigie du Storstad n'était pas dans la mature mais à la proue¹⁵. Elle a fait son travail de vigie ».

Doit-on comprendre que la commission ne désirait pas répondre à la question parce qu'elle ne pouvait pas admettre que les observations de marins du Storstad soient conformes à la réalité? Si elle acceptait ne serait-ce qu'un seul de leurs témoignages elle ouvrirait dans son pseudo-argumentaire une brèche aussi énorme que celle faite dans l'Empress. Voyons-nous là un autre exemple de la déformation des faits, non pas des avocats de l'Empress, mais bien de la commission elle-même? Le gouvernement canadien voulait une réponse claire, nette et précise, à savoir si la vigie du Storstad avait fait son travail. Il a plutôt eu droit à une tentative d'explication de manœuvres faites par un autre marin.

Par ailleurs, la réponse signifie : « Nous ne savons pas si les manœuvres de Toftenes sont dues à un mauvais travail de la vigie ». Comment la commission peut-elle affirmer qu'elle « ne sait pas » alors que la simple relecture des témoignages permet de le savoir sans équivoque? Espérait-elle par cet artifice que le gouvernement canadien n'y verrait que du feu? Peut-on concevoir qu'une organisation officielle tente à ce point de nous « mener en bateau »? Il est faux de dire qu'elle ne savait pas, car elle le savait très bien. Elle n'avait qu'à faire comme quiconque, soit relire la transcription des témoignages! Cela suit cependant sa logique telle que notée depuis le début de cette analyse : tout ce qui peut être favorable au Storstad est rejeté, diminué ou nié.

Si nous voulions une évidence de manipulation des faits, avons-nous ici un des meilleurs exemples de cette enquête? Jusqu'ici, oui, mais ce n'est pas le pire! Analysons

¹⁵

Le Storstad ne disposait pas de « nid de corbeau », un poste d'observation aménagé à mi-hauteur dans le mat avant. Sa vigie était donc en poste à l'avant du navire.

maintenant la réponse de la commission en ce qui a trait à la vigie de l'Empress, qui était : « On faisait bonne vigie à bord de l'Empress of Ireland. » (p. 667). Voilà enfin une réponse claire et nette. Mais pour la précision on repassera!

Comme dans le cas de la vigie du Storstad, reportons nous au seul élément concret avec lequel on peut valider cette réponse, soit le témoignage de John Carroll, la vigie l'Empress. Pour bien comprendre l'ampleur de la distorsion des faits que nous relatons ici, reprenons intégralement ses réponses alors qu'il est questionné par l'avocat Haight du Storstad (p. 136) :

2130. Q. Or vous avez avancé pendant dix-huit ou vingt minutes [...] avant que le brouillard ne survint; pendant ce temps vous vous rapprochiez du Storstad, n'est-ce pas? – R. Oui monsieur.

2131. Q. Bien, ne vous êtes-vous pas rapprochés de ce vaisseau suffisamment, avant que le brouillard ne survint, pour pouvoir apercevoir ses deux lumières électriques de tête de mât? – R. Non, monsieur, je n'ai pas pu les apercevoir; je n'en signalai qu'une.

2132. Q. Vous n'avez pas suivi la manœuvre du Storstad après l'avoir signalé? – R. Non, monsieur; je ne m'en suis pas occupé dans la suite.

2133. Q. Bien; ne vous êtes-vous pas rendu compte de la route qu'il suivait au moment où le brouillard le cacha à vos yeux? – R. Non, monsieur.

2134. Q. Je suppose que vous avez dirigé vos regards, ne fût-ce que par hasard, au moins deux ou trois fois sur le Storstad après l'avoir signalé, afin de vous assurer si sa route avait changé? – R. Non, monsieur, pas que j'ai pu voir de mes yeux.

La seule tâche d'une vigie, répétons-le, pour laquelle elle est engagée, formée et payée, est d'écouter et regarder ce

qui se passe devant son navire. Même Mersey reconnaît que c'est de « regarder tout autour ». (p. 137).

Malgré l'insistance de Haight, la vigie de l'Empress confirme une « absence » totale d'observation adéquate et essentielle pendant près de 20 minutes, entre le moment où elle a vu le Storstad pour la première fois et celui où elle l'a vu surgir de la brume, quelques secondes avant la collision. Entre les deux, rien. Rien alors que tout s'y est joué.

Curieusement cette absence semble tout à fait normale pour l'avocat de l'Empress qui, lorsqu'il interroge Caroll, passe directement de sa première observation du Storstad à 4 ou 6 milles à ce qu'elle a vu quand il est sorti de la brume. (p. 134) Assiste-t-on à une action concertée pour dissimuler un témoignage accablant? Je traite dans un autre chapitre de cette absence temporaire. Pour les besoins du présent chapitre, je m'en tiendrai à la seule notion du travail d'une vigie. On voit clairement par ses réponses que la vigie de l'Empress n'a pas fait le travail pour lequel elle a été affectée, d'autant plus, et surtout, qu'un autre navire venait à la rencontre du sien et que se levait un brouillard, deux circonstances critiques en mer.

Une vigie qui omet une telle tâche ne peut en aucune façon faire partie de ce qu'on appelle de « bons matelots ». La réponse de la commission est aberrante. Alors que la principale personne concernée avoue ne pas avoir fait son travail, la commission affirme le contraire!

Il n'y avait pas bonne vigie à bord de l'Empress, et doublement! En effet aucun témoin de l'Empress ne peut certifier si la vigie de proue était à son poste les minutes précédant l'accident.

Il ne peut pas y avoir erreur d'interprétation de la commission, la vigie a bel et bien dit qu'elle n'avait pas prêté attention au Storstad, donc qu'elle n'avait pas fait son travail, et

la cour a bel et bien écrit qu'il y avait bon matelot en sentinelle dans la mâture, donc qu'elle a fait son travail. S'il n'y a pas erreur c'est qu'il y a mensonge? On ne peut arriver à un autre constat que les responsables de l'enquête ont erré en affirmant au gouvernement canadien que la sentinelle de l'Empress avait agi en « bon matelot ».

Une vigie prouve qu'elle a fait son travail et la commission dit le contraire alors que l'autre avoue qu'elle ne l'a pas fait et la commission affirme qu'elle l'a fait. La cour aurait-elle poussé la partialité jusqu'à mentir aux autorités?

Soyons clairs ici aussi : il ne s'agit pas de vérifier si le travail des vigies a eu un lien quelconque avec la suite des événements. Tout significatif soit-il, ceci n'a que peu d'importance dans ce chapitre. Il s'agit plutôt d'analyser une réponse de la commission à une question officielle du gouvernement du Canada.

Une toute petite question en fin de compte. Une toute petite question qui arrive à la toute fin du rapport et à la toute fin d'une série de questions gouvernementales auxquelles on daigne porter attention. Une toute petite question qui ne change rien au verdict final de la commission. Une toute petite question à laquelle on est tenu de répondre après avoir étalé un argumentaire élaboré dont le principal but était de justifier des conclusions fort douteuses et contestées. Une toute petite question, certes, mais qui l'a piégée sous sa couverture de rigueur. Et ne n'est pas seulement un pied qu'elle engage dans le piège, mais les deux!

La commission considérait-elle que la réponse à cette question était si peu importante qu'elle n'avait pas à conserver toute l'apparence de subtilité dont elle avait fait preuve auparavant? La considérant comme secondaire, a-t-elle baissé la garde au point de laisser à ce point transparaître autant de

partialité sous sa carapace de neutralité? C'est comme si un marathonien trébuchait au kilomètre 41!

Autres constats et commentaires

Bonus de vitesse

Pendant les interrogatoires des membres d'équipage du Storstad, Aspinall tente d'insinuer que le capitaine Andersen recevait un boni pour une livraison rapide, ce qui s'avéra faux. Il tente continuellement de prendre en défaut les témoins du Storstad, non pas en attaquant leurs déclarations, mais tentant de dévier les faits sur des informations très secondaires ou non-significatives.

Harcèlement et dénaturation

Pendant tout l'interrogatoire de Galway la cour et Aspinall se sont acharnés sur lui afin de créer cette grande confusion autour de faits très secondaires. On est même allé jusqu'à l'accuser d'avoir voulu marchander son témoignage! Ce même acharnement s'est appliqué sur les livres de bord du Storstad. Pourtant le livre de bord de l'Empress, rédigé après le naufrage, ne fut même pas analysé...

De plus pendant sa plaidoirie Aspinall s'applique à dénaturer les témoignages des Norvégiens et à minimiser le plus possible l'effet du courant, l'élément en cause pour les manœuvres du Storstad. Il traite presque de menteurs les marins du Alden qui ont vu l'Empress zigzaguer quelques heures avant la tragédie. Il discrédite le témoignage de Galway sur l'état du gouvernail parce qu'il n'a pas « répondu à sa satisfaction ». Il nie mais ne prouve rien.

Il attaque l'expertise de Reid, témoin ingénieur pour le Storstad, en invoquant que plusieurs navires de taille comparable ont un gouvernail similaire à celui de l'Empress. Jamais cependant il ne parle de la forme de la poupe des navires comparés; or la forme de la poupe de l'Empress avait une configuration très particulière qui, selon Reid, aurait nécessité un gouvernail de plus grande taille. Aspinall tente de prouver que le Storstad allait rapidement au moment de la collision. Il retient le témoignage du timonier du Storstad, parce qu'il « incrimine » son navire, mais rejette celui du timonier Galway de l'Empress, parce qu'il incrimine l'Empress.

En gros, lorsque les preuves sont trop évidentes, la cour n'a pas le choix de les considérer telles quelles. Mais lorsqu'il est possible d'y glisser un doute, même minime, on les élimine sans vergogne, allant même jusqu'à utiliser les mêmes mots que l'avocat de l'Empress. C'est plus que du plagiat.

Dans sa formulation de la version de l'Empress, la cour emploi l'affirmatif : Kendall a vu ceci, Kendall a fait cela. Celle du Storstad est truffée de : Toftenes prétend avoir vu ceci, Andersen prétend avoir fait cela...

Tous les arguments tendant vers une difficulté quelconque de gouverner de l'Empress ont été évacués.

C'était le quart du premier officier Jones, donc à lui de prendre le commandement du navire, mais Kendall a conservé ce commandement. Qu'elle en est la véritable raison?

Fusées de détresse

Aucun témoignage, autant de l'Empress que du Storstad, n'a relevé que Kendall avait fait lancer les fusées de détresse. Il ne savait pas si l'autre navire avait coulé ou non ou que la brume allait se dissiper ou non pour de bon. Il était de

son devoir d'appliquer toutes les mesures exigées en cas de naufrage apparent.

Cela aurait permis à l'Euréka, qui était en manœuvre à proximité, de se rendre directement sur les lieux plutôt que de revenir au quai de Pointe-au-Père, y apprendre le naufrage et de retourner vers le site de la collision. Apercevant les feux de détresse il aurait très certainement pu arriver plus rapidement sur les lieux de la collision et sauver plus de vies. Un élément de plus qui s'ajoute à tout ce que Kendall a ou n'a pas fait pour éviter ou minimiser la catastrophe?

Gouvernail

La cour a catégoriquement rejeté toute allusion à un quelconque trouble de l'appareil de gouverne de l'Empress. Une telle position est intenable. Quelles preuves réelles a la cour pour décider que le gouvernail n'était pas en problème? Aucune. Pas plus d'ailleurs qu'on a de preuves formelles qu'il était en défaut. Cependant, compte tenu de tous les éléments apportés comme appuis à une conception défailante du gouvernail et à certains troubles de fonctionnement récents et actuels, la cour aurait au moins dû conclure que de tels troubles pouvaient faire partie d'une explication, sans pour autant les retenir, faute de preuves concrètes. D'autant plus que de tels troubles expliqueraient tout. Non, elle les a rejetées. Elle n'avait pas le choix car cela aurait conforté la version norvégienne?

En résumé, la cour a rejeté tout élément défavorable à l'Empress ou les a minimisés au point de les écarter de toute cause de collision. Était-ce dans le but conscient de réduire sa responsabilité à une telle insignifiance que toute poursuite légale éventuelle n'y avait plus aucune prise? Ou, plus simplement, de sauvegarder la réputation de la marine

britannique comme plusieurs le pensent? Si le but n'est pas certain les faits et les écrits le sont, eux.

S'il y a plusieurs points sur lesquels je ne suis pas d'accord avec les témoignages des gens de l'Empress, le comportement de leur avocat et les conclusions de la cour, il en demeure un seul où je ne peux pas suivre Haight, l'avocat du Storstad. En effet, je peux le seconder lorsqu'il relie les mouvements erratiques de l'Empress avant d'entrée dans la brume à un trouble ponctuel de gouvernail. D'une part rien ne prouve hors de tout doute que le gouvernail était en cause et d'autre part d'autres explications sont possibles, comme une fausse manœuvre, une difficulté de manœuvre, un arrêt d'urgence, un trouble récurrent etc. Bien que plusieurs témoignages confirment que l'ensemble du système de gouvernail de l'Empress comportait des défauts de conception et d'opération, rien ne prouve qu'il était défectueux à ce moment précis au point de provoquer le zigzag suspect. Cependant, les raisons de ce zigzag importent peu car ce qu'ont vu les Norvégiens revient au même : un Empress effectuant de petits changements de cap avant le brouillard (ce qui est déconseillé par le règlement) et laissant croire qu'il allait passer et demeurer à gauche.

Crédibilité des témoignages

Plusieurs des affirmations de Kendall, en plus bien sûr d'être contraires à celle des Norvégiens, soit n'ont jamais été appuyées, soit ont été contredites, corrigées ou contestées par les faits et par plusieurs autres témoignages, même en provenance de gens de l'Empress. Voici quelques-unes de ces affirmations :

« Nous étions à bonne distance.
J'ai vu le feu vert du Storstad.
Il n'y avait aucun risque d'abordage.
Nous n'avons pas utilisé le signal de brume.
Nous avons arrêté avant le brouillard.
Le Storstad avançait à toute vitesse.
Le choc de la collision fut terrible.
Le Storstad faisait un angle de 90 degrés.
Le Storstad a reculé.
Le Storstad a rebondi.
Il y a eu une explosion.
Les portes étanches étaient fermées.
Il n'y avait aucun trouble de gouvernail. »

Celui de Toftenes ne sera jamais contredit par nul autre que Kendall. Malgré toutes ses contradictions et ses exagérations ce sera celui de Kendall qui sera retenu.

Tout témoignage est sujet à la perception du témoin des faits qu'il rapporte. C'est pourquoi on peut accepter de légères différences lorsqu'il s'agit d'estimer le temps, la distance, la direction, la vitesse et l'impact si aucun moyen reconnu de mesure n'a été utilisé. C'est aussi pourquoi on ne peut que donner des informations approximatives : environ deux minutes, à peu près un mille, plus ou moins 5 degrés etc. Un des seuls éléments qui n'a pas besoin d'outils de mesure est ce qu'on vu les Norvégiens avant la brume. On ne peut pas voir environ un feu rouge ou à peu près deux feux de mats distancés, le plus bas à gauche. On les voit ou on ne les voit pas. Si les Norvégiens affirment unanimement qu'ils les ont vus c'est qu'ils les ont vus. Pas de nuance possible ici. C'est un témoignage qui ne peut se prêter à interprétation. Pourtant, la commission ne l'a pas retenu. Si elle ne l'a pas retenu, c'est qu'il doit être faux. S'il est faux c'est que les Norvégiens ont

menti. S'ils ont menti la cour aurait dû pousser la logique jusqu'à les accuser de parjure. Elle ne l'a pas fait. Elle ne donne aucune justification au rejet de leur témoignage, se contentant de dire que celui des Britanniques est le plus crédible.

Silence apparent des assesseurs

Un autre fait digne d'être mentionné est la totale absence critique des assesseurs de la cour, soit les spécialistes qui assistaient Mersey. Donald Tremblay l'avait d'ailleurs souligné dans sa propre analyse. Que ce soit pour le virage hâtif de Kendall, la nonchalance de la vigie, le renversement risqué des machines ou tout autre accroc aux bonnes règles de la marine, aucune réaction n'est venue de leur part, du moins aucune n'est notée dans les archives. Ils étaient capitaine, ingénieur, architecte ou chef mécanicien mais semblent avoir laissé passer les actes de Kendall. Il est reconnu que tous les spécialistes maritimes de l'époque étaient persuadés de la culpabilité de Kendall. Tous les spécialistes, sauf ceux affectés à la commission...

Je reviens encore sur le fait que toutes les personnes qui se sont penchées sérieusement sur cette affaire et qui ont lu les archives de l'enquête et le rapport de la commission en sont venues à une seule et même conclusion : Kendall est responsable de la tragédie. Les interprétations peuvent différer, les opinions plus ou moins nuancées, mais la constante demeure : pour des raisons qu'il serait bien intéressant de découvrir, mais pour lesquels on a de bons soupçons, l'enquête n'a pas été en mesure d'identifier le vrai coupable de cette catastrophe.

Mon opinion sur Mersey s'est légèrement modifiée suite à la lecture de l'enquête. Je crois qu'il était assez familier

avec le domaine maritime pour présider une telle enquête. Sa compétence n'est donc pas à mettre en doute. C'est sa partialité qui l'est. Bien avant les conclusions aberrantes de son rapport une foule d'indices présageaient un tel verdict, à même l'enquête. Alors qu'il recueillait les témoignages sur la collision, Mersey s'est « échappé » plusieurs fois et a transgressé de manière flagrante l'apparence d'impartialité qui doit transparaître dans ce genre de procédure officielle, surtout pour son président.

Réalité déformée

À la lecture du rapport, même dans ses conclusions sur la conduite des navires on s'aperçoit que la cour a une vision différente de la réalité sur certains faits, notamment sur l'interprétation du signal de brume. Je ne peux pas croire à une erreur involontaire d'interprétation de faits réels, surtout avec la présence d'autant de spécialistes maritimes comme assistants de la cour. Ces petites erreurs ici et là nous conduisent automatiquement à une erreur générale sur l'ensemble de l'affaire. La commission n'a pas su ou n'a pas voulu faire tous les liens qu'il fallait entre tous les témoignages entendus. Je persiste à croire qu'il ne s'agit pas d'une erreur due à l'incompétence des personnes présentes. Doit-on l'attribuer à une volonté à peine cachée d'en arriver à un but bien précis, soit ne pas porter préjudice à la marine britannique, tout comme ce fut le cas lors de l'enquête sur le Titanic?

Un autre fait plus que significatif : il n'eut même pas été besoin d'entendre les témoins du Storstad pour soulever un sérieux doute sur la version de l'Empress! Les contradictions et les imprécisions de ceux de l'Empress suffisent à elles seules à semer ce doute qui nous empêche de les considérer comme relatant fidèlement la réalité, et donc peu crédibles pour

appuyer une juste conclusion. Pire, nous pouvons également ne pas retenir les témoignages des gens de l'Empress et ne conserver que les répliques, les déformations des faits, les harcèlements, les négations et les autres interventions de la cour pour comprendre qu'elle avait un agenda bien précis.

Orientation des conclusions

La cour a délibérément orienté et restreint son verdict dans les manœuvres des navires dans la brume. Parce que c'est seulement là qu'on peut considérer la manœuvre présumée de virage à droite du Storstad? Parce que les manœuvres incriminantes de l'Empress ont été faites avant ce brouillard?

Il a été établi deux manœuvres majeures des navires dans la brume, soit l'arrêt d'urgence de l'Empress et la mise au neutre des machines du Storstad. En toutes circonstances ces deux manœuvres doivent avoir des raisons impératives pour être appliquées. La proximité d'un navire constitue une de ces raisons. Or, dans quelle version ces deux manœuvres trouvent-elles toute leur justification? Nulle part dans la version de l'Empress on trouve une logique quelconque à de telles manœuvres. Ce n'est que dans celle du Storstad, et seulement dans celle-ci, qu'on peut la retrouver. Comme je le disais il y a déjà 25 ans, comme le j'ai confirmé dans ma première analyse, il n'y a que la version du Storstad qui explique tout.

Vitesse de l'Empress avant la brume

Parlant de l'Empress, la commission énonce « Ses machines étaient à toute vitesse, mais nous sommes portés à croire que ce vaisseau n'a, en aucun temps, atteint cette vitesse avant la collision » (p. 650).

Est-ce un avis technique élaboré à partir d'une analyse approfondie ou une autre tentative de minimiser tout ce qui peut être défavorable à l'Empress?

Courant

Il demeure dans le domaine des possibilités qu'un des deux navires ou les deux aient été déportés par un quelconque courant, sans même que leur cap ne soit modifié d'un seul degré. Ils pourraient aussi avoir été décalés dans des courants de différente force ou direction. Autrement dit la collision comme telle pourrait avoir été due qu'au seul courant ou jeu de courants. La cour a rejeté tout effet du courant. Comment peut-elle en être aussi certaine?

Hélice récalcitrante

Dans son analyse de la collision, Donald Tremblay attribut le zigzag de l'Empress à son arrêt d'urgence. Bien qu'on ait témoigné qu'un navire équipé de deux hélices contrarotatives soit réputé pouvoir effectuer cette manœuvre sans changer de cap, cela se fait à condition que les deux hélices soient parfaitement synchronisées. Était-ce le cas? Cela implique aussi que les hélices sont équilibrées et que leur impulsion à même vitesse de rotation est équivalente. Était-ce également le cas? On lit dans le rapport de 1915 du ministère de la Marine et des Pêcheries (p. 380) que le 16 octobre 1913 une des hélices avait dû être dégagée par les scaphandriers de la garde côtière. Dégagée de quoi ? De quelle nuisance? On le ne sait pas. Cette nuisance a-t-elle affecté cette hélice en quelque manière? On le ne sait pas. En a-t-on fait l'examen par après? Aucune preuve en ce sens. Cette nuisance aurait-elle pu provoquer un déséquilibre suffisant à faire pivoter, même

légèrement, le navire lors de cet arrêt d'urgence? On ne le saura jamais.

Impacts de la commission sur les poursuites

Il devait être connu de tous que les impacts des conclusions de la commission dépasseraient le simple cadre maritime. Les instigateurs de poursuites judiciaires en attente devaient surveiller avec très grand intérêt le dépôt du rapport de l'enquête afin d'en faire la base de leur argumentaire. Les commissaires connaissaient parfaitement l'impact de leurs conclusions puisqu'ils étaient juges, donc issus de ce système judiciaire qui allait prendre la relève dans les suites de l'affaire. Si la réduction de l'ampleur de la faute (réelle) de Kendall et l'amplification de la faute (hypothétique) de Toftenes avait pour but de sauvegarder la réputation de la marine britannique, n'avait-elle pas également comme conséquence immédiates et inévitables, sinon comme objectif sous-jacent, d'orienter les poursuites subséquentes? Ça les juges le savaient pertinemment. Ils ne pouvaient ignorer que non seulement leurs conclusions mais également et surtout la formulation utilisée pour les justifier seraient des outils précieux, ou dévastateurs, pour l'une ou l'autre des parties.

Mensonge

L'avocat Aspinall a souvent affirmé qu'il croyait que les Norvégiens avaient menti. Mais qui donc dans cette affaire avait le plus intérêt à mentir ou, disons-le de manière plus neutre, à ne pas relater la réalité dans ses moindres détails? Le capitaine d'un superbe paquebot, au service d'une compagnie de bonne réputation, en pleine ascension dans sa carrière mais qui par témérité et négligence était à l'origine de la perte d'un

navire et d'un millier de vies et d'une des pires catastrophes maritimes de l'époque, ou le second officier d'un charbonnier? Qui avait le plus à perdre? Kendall bien entendu. Peut-on conclure qu'il a menti pour autant? Non, mais répondre à la question met bien des choses en perspectives.

Outre l'intention avouée, pour qui était-ce plus facile de tronquer la réalité? Deux officiers d'un côté (Empress) ou trois officiers et trois marins de l'autre (Storstad)? Quel équipage a fourni le témoignage le plus constant, précis et appuyé? Voilà autant de faits qui doivent alimenter la réflexion.

Révocation de certificat de compétence

On retrouve le texte suivant dans les prémisses de l'enquête : « Chaque fois qu'une enquête officielle peu amener la révocation ou la suspension d'un certificat de compétence ou de service que possède un capitaine, un lieutenant, un pilote ou un mécanicien, une copie du rapport ou de la déclaration qui a provoqué l'enquête devra être adressée à ce capitaine, lieutenant, pilote ou mécanicien. » (p. 9)

Suite à l'enquête y eut-il une quelconque révocation ou suspension d'un certificat? Nous n'en avons aucune trace. Certainement pas pour Toftenes car il a continué à naviguer et est même devenu capitaine l'année suivante. Pour Kendall rien n'est certain. Tout ce qu'on sait est qu'il n'a plus jamais commandé de navire de sa vie. Le résultat n'est-il pas équivalent à une révocation? Se peut-il que son certificat ait été suspendu en douce, à l'abri de toute indiscretion? On l'aurait donc « condamné » subrepticement? Toujours pour sauvegarder la réputation de la marine britannique et mieux orienter les poursuites? Encore ici il ne faut pas conclure sans retenue mais il n'est pas interdit de se poser ces questions.

Par ailleurs, si on lit bien les conclusions de la commission d'enquête il n'est pas difficile de conclure qu'elles

sont exclusivement basées sur la version de l'Empress, celle du Storstad ayant été complètement rejetée. La cour juge donc que la « vérité » est dans la version de l'Empress. Or on retrouve dans cette version une manœuvre maritime totalement interdite, soit le virage du Storstad dans la brume, un virage pouvant aller jusqu'à 80 degrés. Non seulement cette manœuvre est dangereuse mais elle est aussi une violation grave du règlement sur les abordages en mer. Un officier coupable d'une telle manœuvre devrait perdre illico son certificat de compétence, surtout en regard des suites catastrophiques du geste. Pourtant, Toftenes n'a pas perdu son certificat. Les conclusions de la commission insistent largement sur son geste « coupable » mais ses recommandations ne portent aucune trace de sanction. Il y a donc une étonnante contradiction entre les conclusions de la commission et ses recommandations, d'autant plus que le prétendu virage ordonné par Toftenes est la pierre angulaire de « l'accusation ». La commission n'est cependant pas allée jusque là. Pourquoi? Parce que son but principal était atteint, soit laver l'Empress de tout blâme? Parce qu'elle ne voulait pas « pousser » trop loin et trop porter flanc aux critiques? Parce qu'une telle décision aurait été vivement contestée, surtout parce les commissaires savaient (et savaient qu'on savait!) que le vrai coupable s'en tirait sans trop d'égratignures, du moins en apparence?

Ligne synthèse

La lecture des archives de l'enquête sur le naufrage de l'Empress of Ireland fait voir toute cette affaire sous un angle quelque peu différent. Cela permet de la résumer ainsi, relativement au comportement du capitaine Kendall :

TÉMÉRITÉ -> NÉGLIGENCE -> PANIQUE

TÉMÉRITÉ après avoir croisé la route du Storstad en tournant si rapidement vers le golfe alors que la largeur du fleuve à cet endroit offre une multitude d'options beaucoup plus sécuritaires. Elle met en place toutes les conditions menant à un abordage en mer.

NÉGLIGENCE double 1) à l'arrivée de la brume en omettant de manœuvrer son navire pour l'éloigner d'une situation à risque d'abordage et 2) en n'ayant pris aucune mesure pour une fermeture instantanée des portes étanches. Elle élimine toutes les possibilités d'éviter la situation à risque de collision et prépare un naufrage extrêmement rapide.

PANIQUE dans la brume en effectuant une manœuvre d'urgence qui va au-delà des règles requises de navigation et qui a laissé l'Empress directement dans la route du Storstad. Cette manœuvre n'est-elle pas la dernière d'une malheureuse suite d'erreurs de navigation, la cause ultime de la collision?

Encore une fois, je n'ai pas le crédit de cette ligne! Elle prend en effet toute sa signification dans le fait qu'Edward Newcombe, sous-ministre de la justice du Canada et responsable des procédures de la commission, l'a exprimée dans ses commentaires de fin d'enquête. En retrouve-t-on trace dans les conclusions? Non. La commission rejette tout propos hostile à Kendall, même s'il vient de ses propres rangs? N'a-t-elle pas fait pareil avec tout témoignage hostile à l'Empress, même s'il venait de gens de l'Empress...?

Kendall a admis avoir fait arrêter son navire alors qu'il voyait encore faiblement les lumières du Storstad. Comment expliquer que si, comme il l'a témoigné, il était à toujours « bonne distance » du Storstad quelques instants auparavant il a dû amorcer une manœuvre d'urgence alors qu'il voyait encore l'autre? Se peut-il qu'à ce moment il se soit souvenu de

l'accident de 1912 où l'Empress of Britain était entré en collision avec un charbonnier, norvégien de surcroît, provoquant le naufrage de ce dernier? Se serait-il dit : « Il n'est pas question que ce soit mon navire qui fonce dans un autre, comme il y a deux ans. Je vais donc arrêter et attendre. »? Cette hypothèse est extrême, certes, mais on ne peut malheureusement pas l'exclure, car quelle autre raison peut justifier une manœuvre toute aussi extrême alors que tout était supposé aller si bien quelques instants auparavant?

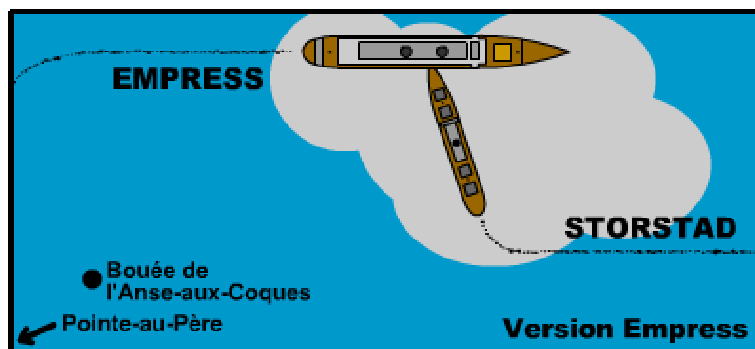
Les raisons de cet arrêt extraordinaire ne peuvent s'inscrire dans une suite de manœuvres planifiées, courantes et logiques. Il tranche trop avec les manœuvres habituelles d'un navire. On applique une telle manœuvre lorsque la situation connaît une modification dramatique et imprévue. Il est impossible que cette modification dramatique soit due à un changement brusque et immédiat de la position des navires puisque Kendall a toujours vu le Storstad sur sa même route. Ce n'est pas par excès de prudence non plus car une situation « sans risque d'abordage » ne peut devenir « à risque d'abordage » en quelques secondes. C'est donc une autre raison. La plus plausible est que Kendall a réalisé, et cela ne prend qu'une seconde, qu'il avait placé et maintenu son navire dans une situation de risque d'abordage et qu'avec l'arrivée de la brume il était en train de perdre le dernier moyen visuel qu'il lui restait pour réagir à tout mouvement de l'autre. Force est de conclure qu'il n'a jamais été à distance suffisante du Storstad. Même si le risque était bien présent, il voyait toujours le Storstad et il pensait être en mesure de palier à tout mouvement qu'il verrait venir de l'autre. Ce n'est que devant l'évidence de la couverture par la brume que tous ses repères sont disparus, d'où son arrêt d'urgence.

Si le diable est dans les détails, comme le dit l'expression, l'enfer n'est-il pas dans l'ensemble des efforts réunis pour blanchir l'Empress et condamner le Storstad?

Cette catastrophe peut-elle se résumer ainsi : la témérité de Kendall en a mis en place les prémisses, sa panique en a scellé la conclusion et sa négligence a mené l'une vers l'autre? À tel point que ce qui s'est passé ensuite dans la brume apparaît presque secondaire : que le Storstad ait viré ou non, qu'il ait viré de un, de deux, de trois et même de dix degrés ne change rien, le sort en était jeté.

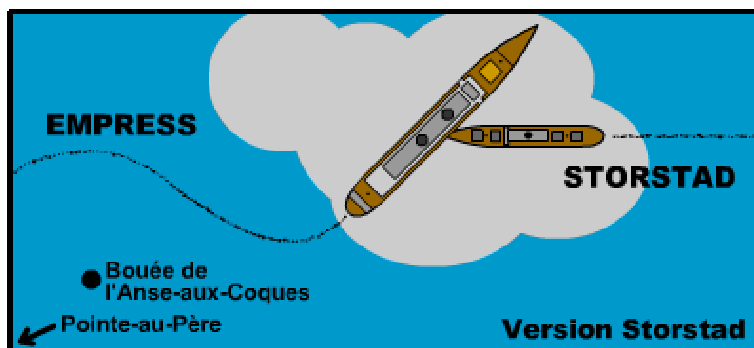
Crédibilité des versions

Regardons de nouveau objectivement les deux versions de l'accident et demandons-nous laquelle est la plus crédible.



Dans la version de l'Empress on voit un Empress allant tout droit et un Storstad qui tourne pour l'éperonner. Pour quelle raison tourne-t-il ainsi jusqu'à 80 degrés? Aucune explication n'a été apportée. Aucune explication ne peut s'appliquer que le geste délibéré. Rappelons que selon Kendall

la distance qui séparait les navires avant la brume était de 2 miles. Il est impossible que le Storstad ait franchi une telle distance pour aller frapper l'Empress, même le sous-ministre Newcombe l'admet. Je reviens à mon opinion développée dès 1982 : cette version n'explique rien. La lecture des archives de l'enquête ne m'éclaire pas davantage. Telle qu'illustrée cette version ne tient pas la route, elle est impossible! En finissant par admettre que la distance entre l'Empress et le Storstad n'était pas celle que prétendait le capitaine Kendall, il aura fallu que la commission modifie cette version pour en faire sa vérité.



Dans la version du Storstad voit un Empress qui zigzague. Pour quelle raison? Ce n'est pas le choix qui manque : trouble de gouvernail, erreur de navigation, difficulté de manœuvre, contre-courant, arrêt d'urgence... Mon opinion originelle n'a pas changé, cette version explique tout : témoignages unanimes, position de l'Empress au fond, angle de collision, dommages au Storstad etc. Contrairement à la version de l'Empress, nul besoin d'y modifier quoi que ce soit pour qu'elle soit plausible. La lecture des archives ne fait que confirmer que c'est la bonne. Le simple fait qu'une enquête biaisée l'ait balayée suffit à s'en convaincre.

Prenons simplement les versions telles qu'elles ont été présentées par les deux commandants, Kendall et Toftenes, sans rien y changer. Laquelle des deux tient la route? Celle de Toftenes. Laquelle des deux faut-il modifier pour la rendre crédible? Celle de Kendall.

Malgré toutes les tentatives d'Aspinall et de la cour de prendre en défaut les témoins du Storstad, on ne peut arriver à une autre conclusion qu'ils ont été constants, unanimes, précis et honnêtes. On ne peut pas en dire autant des témoins de l'Empress, avec leurs contradictions, leurs trous de mémoire, leurs exagérations et leurs approximations. En ne considérant que ces faits, toute personne intègre, impartiale et juste ne pourra pas être si favorable à l'Empress. La cour l'a cependant été...

Pour employer la formulation de la cour, on ne peut arriver à une autre conclusion que tout ce qui pouvait être défavorable à l'Empress a été éliminé et tout ce qui était trop évident contre l'Empress pour être éliminé a été réduit au strict minimum.

Par contre, tout ce qui était défavorable au Storstad a été exagéré, amplifié et monté en épingle afin de créer une apparence de logique rigoureuse dans les conclusions de la commission.

Réflexions savantes

Le rapport de la commission est un chef d'œuvre d'écriture. Quiconque n'a pas lu l'enquête se laissera convaincre par un argumentaire qui, en toute apparence et à première vue, semble solide et élaboré. Cependant, si on compare les témoignages avec ce qu'en fait la commission, on constate bon nombre d'incongruités. Si on lit attentivement, on remarque qu'à plusieurs reprises la commission émet des

jugements de valeurs sans véritable évaluation des faits. Elle ne peut accepter ceci, elle ne peut pas admettre cela, ceci est impossible, cela est peu probable etc. De plus elle met infiniment beaucoup plus d'effort à expliquer pourquoi elle rejette tout ce qui semble défavorable à l'Empress que de véritablement analyser les manœuvres de Kendall.

La commission se demande « laquelle des deux versions présentées par les propriétaires des vaisseaux il convient d'accepter ». La simple analyse des deux versions telles que présentées par les deux capitaines apporte la réponse : il convient d'accepter celle qui n'a pas besoin de modification pour la rendre crédible, soit celle du Storstad!

La commission a mis beaucoup d'emphasis sur l'interprétation des positions des navires par les deux commandants sur des cartes produites individuellement pendant l'enquête. Comme leurs estimations furent très approximatives, elle dû reconnaître que les cartes utilisées étaient à trop petite échelle pour permettre un positionnement plus précis. Or, l'information primordiale dans cette affaire n'est-elle pas la position des deux navires l'un par rapport à l'autre et non celle par rapport au rivage?

La commission écrit que les deux navires se sont aperçus après le virage vers le golfe de l'Empress (p. 650). C'est faux. Ils se sont aperçus bien avant. Une autre erreur « d'interprétation »?

La commission en vient savamment à la question finale, soit de savoir quel navire a tourné dans la brume. Curieusement, elle adopte le même patron de pensée qu'Aspinall, dans ses interrogatoires du capitaine Kendall et de la vigie Carroll, qui a énormément insisté sur ce qui est survenu dans la brume, laissant peu de place à tout ce qui s'était passé avant. Mais pourquoi donc se concentrer à ce point sur ce qui s'est passé dans la brume? Parce qu'elle peut y imaginer les

mouvements des navires qu'elle désire pour en arriver à ses fins, vu qu'aucun équipage n'a su exactement ce que faisait l'autre? Ou est-ce pour mieux soustraire de toute analyse ce qui s'est passé entre la sortie de l'Empress de Pointe-au-Père et son entrée dans le brouillard? Parce que c'est là, en fin de compte, que tout s'est mis en place pour l'acte final et dramatique de cette tragédie? Parce que c'est ce que nous propose la version du Storstad : virage hâtif, zigzags et arrêt d'urgence de l'Empress...

Helvetia et Empress of Britain

L'enquête qui a suivi la collision entre l'Empress of Britain et le charbonnier Helvetia en 1912, et qui a provoqué le naufrage de ce dernier, avait identifié le commandant Murray (de l'Empress) comme en étant le seul responsable. Il n'avait pas été révoqué parce que sa conduite après la collision avait été jugée irréprochable. Y aurait-il un parallèle à faire avec le cas de l'Empress of Ireland? Était-on à ce point miséricordieux ou tout simplement conciliant avec les capitaines britanniques qu'on fermait les yeux sur toutes leurs fautes?

Recommandations du rapport

Je n'avais pas prêté une attention appropriée à cette section, tellement je trouvais les recommandations insipides. Puis, à force de les lire, j'ai réalisé qu'il y avait là matière à une autre hypothèse...

Les recommandations découlant d'une enquête doivent normalement apporter un sérieux correctif aux principales causes identifiées d'un accident. Quelles sont les causes identifiées par la commission? Une faute d'interprétation de signalisation maritime, une faute de navigation doublée d'un manque à la réglementation maritime, une négligence d'insubordination et enfin une rédaction plus ou moins suspecte de livre de bord. Toutes les « fautes » sont dirigées vers un seul homme : Alfred Toftenes, commandant du Storstad au moment des événements. D'autres fautes ont été identifiées mais la commission, dans ses conclusions du moins, ne leur attribue aucun rôle dans la collision. On aurait donc dû retrouver de solides et rigoureuses recommandations quant à Toftenes et ses agissements, de manière à ce que ses « fautes » soient sanctionnées et ne se reproduisent plus. On observe plutôt un trou béant sur cet aspect. Avec autant d'efforts sémantiques à démontrer ces « fautes » et leurs conséquences il aurait été cohérent de retrouver quelque chose comme la révision de la formation aux officiers, le rappel des manœuvres interdites, un renforcement du règlement sur les abordages en mer ou des sanctions concrètes telles une suspension temporaire, une exigence de requalification et même la révocation pure et simple de son certificat de compétence. Que propose plutôt la commission pour pallier les lacunes de cet officier si « incompetent »? Rien. C'est le vide total! Aucune mention de ses « fautes ». Un officier coupable

de tels gestes n'aurait-il pas dû être retiré immédiatement du monde maritime ou du moins sévèrement sanctionné? Pourquoi la commission est-elle étrangement si muette sur ce point? Il est peu habituel, sinon anormal, qu'une commission d'enquête ne revienne pas sur les principales causes d'un accident dans ses recommandations. Il ne peut être question ici d'un oubli. La raison est sûrement ailleurs.

Par ailleurs les recommandations conséquentes à une enquête sur un accident aussi grave sont l'occasion pour une commission de laisser une marque significative sur l'amélioration de la sécurité dans le futur et une opportunité de démontrer sa pertinence et sa rigueur. Le monde retiendra : « C'est grâce à telle commission, qui a proposé telle mesure, que nos transports sont plus sécuritaires... ». Comment expliquer que la commission Mersey semble être passée complètement à côté de cette opportunité? Pourquoi n'a-t-elle pas prolongé son analyse en proposant des mesures liées à ce qu'elle pointe pourtant sévèrement du doigt comme causes de la catastrophe? Si elle n'apporte aucune recommandation sur ce qu'elle considérerait formellement, à peine quelques pages auparavant, comme les vraies causes de la collision, serait-ce parce que, dans le fond, elle n'en est pas vraiment convaincue...?

De plus, près autant de démonstrations élaborées pour expliquer le choix de ses conclusions, on aurait espéré de la commission qu'elle les prolonge par des recommandations toutes aussi élaborées. Elles sont pourtant assez succinctes et ne tiennent que sur une page. C'est comme si on s'était senti obligé d'y écrire quelque chose. Pour la forme? Pas si sûr. Après toutes les « erreurs » et « négligences » qu'elle identifie dans ses conclusions on se retrouve devant des formules d'une étonnante retenue : « si possible », « il serait opportun », « nous sommes d'avis », « quand la chose est praticable »,

« nous nous demandons si », etc. Il n'y a pas de véritable recommandation formelle. Jamais de « nous recommandons fortement », de « il est essentiel », de « on devrait » etc.

On ne retrouve rien non plus sur l'inspection des navires, notamment sur le système de gouvernail, rien sur le travail des vigies, rien sur les feux de détresse, rien sur les distances sécuritaires à respecter en tout temps ni rien sur l'interprétation stricte du règlement sur les abordages en mer. Après une enquête aussi exhaustive, du moins en apparence, et avec autant de spécialistes maritimes impliqués, du moins en apparence, comment en arrive-t-on à un dénouement si mince? Peut-être était-ce la coutume d'y aller si « poliment »...?

Rappelons que les recommandations se doivent d'être substantielles, en rapport avec les événements et réalistement applicables en plus d'amener une augmentation mesurable de la sécurité. Celles de la commission sont mitigées et sans véritable impact sur les usages maritimes de l'époque. Lorsqu'on entoure une requête de « peut-être », il ne faut pas se surprendre que personne n'y prête attention. Cela tranche avec la verve littéraire des chapitres précédents du rapport.

Et si nous faisons tout simplement fausse route en nous arrêtant sur l'aspect purement technique des recommandations? Leur contenu est-il vraiment si important, après tout? Faut-il aller chercher une signification plus profonde? En omettant de formuler des recommandations sur ce qu'elle avait identifié de majeur dans ses conclusions, la commission nous laisse-t-elle voir que les vraies fautes seraient ailleurs et que c'est sur ces vraies fautes qu'elle doit faire porter ses recommandations? Jetons donc un coup d'œil sur les recommandations qu'elle formule.

Étonnant, elles portent exclusivement sur l'Empress! De plus, deux des trois interpellent directement les agissements du capitaine Kendall : la fermeture des portes

étanches et le croisement de navires. C'est plus que révélateur! Deux éléments qui ne faisaient pas la « finale » dans les conclusions se retrouvent soudainement sur le « podium » des recommandations! Le nom de Kendall n'est évidemment jamais mentionné et rien dans cette dernière partie du rapport ne tente d'établir un lien direct avec lui. Cependant quiconque ajuste un peu son « focus analytique » y verra un rapport direct avec les vraies causes de la tragédie. Sinon à quoi riment des recommandations si ce n'est que pour corriger les véritables causes d'un accident? C'est un peu comme si on reconnaissait la gravité des comportements de Kendall et qu'on trouvait important d'en proposer des mesures correctrices mais sans vraiment l'identifier en tant que responsable. Examinons plus à fond ces recommandations.

La première suggère la fermeture des sabords et des cloisons étanches en temps de brume. Va pour les sabords. Pour ce qui est des cloisons, c'est un peu mal connaître la problématique de la circulation des passagers sur un paquebot. Ce serait une entrave à leur libre circulation dans les ponts inférieurs et sûrement assez mal accepté parce que contraints à demeurer dans le même compartiment ou à devoir monter sur les ponts supérieurs pour passer d'un à l'autre. Enfin ce serait un sérieux obstacle en cas d'incendie ou d'urgence médicale. Les passagers de première classe ne serait évidemment pas touchés car leurs cabines sont au-dessus des ponts à portes étanches. C'est pourquoi d'ailleurs le C.P. préconisait plutôt dans ses règles de sécurité en temps de brume des mesures de fermeture instantanée. Elles ne diffèrent de la recommandation de la commission que d'une trentaine de secondes, soit le temps de fermeture des portes étanches! En fait ces deux mesures sont équivalentes dans leur objectifs et similaires dans leur application. Dans un sens la cour recommande, tout simplement, ce que Kendall aurait dû

faire dès qu'il a vu la brume se lever. Ce qui suit le confirme d'une manière troublante. La cour ajoute en effet que ces précautions « partielles » sont de nature à assurer la flottabilité prévue du navire par ses constructeurs. On comprend donc le sens de la recommandation. La commission aurait très bien pu terminer ici ce paragraphe. Mais elle poursuit en ajoutant « tandis que la négligence de semblables précautions aurait pour effet de faire sombrer un navire qui autrement serait resté à flot ». Stupéfiant! N'est-ce pas exactement ce qui est arrivé : la négligence de Kendall d'appliquer des mesures de sécurité « partielles » a fait couler un navire qui en principe ne le devait pas? Cela ressemble à un verdict, à une conclusion, mais dans la mauvaise section du rapport! C'est comme prononcer une peine sans connaître, ou vouloir connaître, ni le crime ni le coupable! Par cette recommandation, et sans le vouloir (on le suppose), la commission n'identifie-t-elle pas formellement la faute qui a fait couler l'Empress, soit la négligence de Kendall d'appliquer les règles de sa compagnie en ne prenant pas les mesures de fermeture instantanée des portes étanches? Malheureusement, ce verdict est absent des conclusions ; on comprend pourquoi car la stratégie partielle de la cour en aurait été totalement anéantie.

La troisième recommandation demande au gouvernement de prendre des mesures pour empêcher le croisement des paquebots lors des changements de pilotes. Encore ici la commission revient sur un fait qui ne touche que Kendall car le seul croisement de navire présent dans les deux versions est celui, bien que lointain, que l'Empress a fait en coupant la route du Storstad lors de sa sortie de Pointe-au-Père. Pourquoi d'ailleurs seulement pour les paquebots et pas pour tous les navires? En fait, n'était-il pas déjà pratique courante pour les navires quittant Pointe-au-Père de filer vers le large pour ensuite tourner vers le golfe alors que ceux s'y

dirigeant longeaient la rive en visant le phare de Pointe-au-Père? Les marins n'avaient-ils pas déjà créé leurs propres couloirs de navigation? Alors pourquoi cette recommandation si on la pratiquait déjà? Par ailleurs la commission suggère par cette recommandation que les navires ne devraient pas se croiser, mais à 6 ou 10 milles de distance peut-on toujours parler d'un véritable croisement de navires? À partir de quelle distance peut-on vraiment dire qu'il y a croisement? À partir du moment où le règlement sur les abordages en mer entre en jeu? Il y a toujours eu et il y aura toujours des rencontres de navires et des croisements de routes. La collision entre le Storstad et l'Empress of Ireland aurait pu avoir lieu à des dizaines de milles de la station de pilotage de Pointe-au-Père, comme d'ailleurs le fut en 1912 la collision entre le Helvetia et l'Empress of Britain. La présence de la station de pilotage n'est donc en cause dans l'accident. Bien que cette proposition puisse paraître avoir un certain sens, elle ne résout rien si les règles maritimes ne sont pas respectées. Ce n'est pas le croisement de deux navires à une station de pilotage qui a causé cette catastrophe mais bien les négligences d'un des deux commandants. Sauf en cas de panne majeure les incidents ne surviennent que lorsque les règlements maritimes et la prudence élémentaire sont transgressés. Le cas de l'Empress en est le parfait exemple. En braquant le projecteur sur ce croisement, se peut-il que la commission soit consciente de la gravité de la décision de Kendall de ne pas aller plus au large et qu'elle se sente obligée de proposer une mesure qui empêchera une telle négligence dans le futur? C'est comme si elle voulait imposer une règle pour ne pas laisser la manœuvre au hasard de la hâte ou de l'orgueil des capitaines. Nous demeurons donc avec cette embarrassante question : pourquoi la commission attire-t-elle notre attention sur le moment où l'Empress a croisé la route du Storstad, à l'endroit même où

plusieurs analystes estiment que le tout s'est joué, à l'étape cruciale des événements où la décision de Kendall de choisir la prudence en allant plus au large aurait tout changé? Avec toute l'habileté qu'on démontrée les commissaires dans l'échafaudage des arguments de leurs conclusions, il est impossible que cela soit dû au simple hasard.

La seconde recommandation ne touche pas Kendall et suggère d'ajouter des chaloupes de sauvetage sur le pont supérieur afin qu'elles puissent se libérer en cas de naufrage. On y voit un lien certain avec le fait que la majorité des chaloupes de l'Empress n'ont pu être utilisées mais alors quel mécanisme le permettrait aisément tout en assurant leur arrimage en temps maussade? Et comment y faire monter les passagers? Ajouter un pont supérieur par-dessus le pont supérieur? Aménager des escaliers donnant accès aux chaloupes? Pendant l'enquête on a évoqué les risques à la stabilité du navire et le danger de chute de chaloupes ainsi libérées. A-t-on vraiment réfléchi avant de proposer cette recommandation ou était-ce seulement une tentative de démonstration d'empathie pour le sort des naufragés?

Par sa première et sa troisième recommandation il est plus qu'évident que la commission reconnaît deux causes majeures de la catastrophe en voulant leur apporter une correction, soit les manœuvres de croisement de route de l'Empress et la non fermeture des portes étanches. Elle n'y met cependant que peu d'emphasis et propose des solutions quelque peu à côté de la cible. Une vraie enquête qui en arrive à de vraies conclusions doit aboutir à de vraies recommandations, ce qui n'est manifestement pas le cas.

Les recommandations n'auraient-elles pas dû être: 1) adopter et maintenir une distance minimale obligatoire de 3

milles¹⁶ entre les navires montants et les navires descendants aux abords de la station de pilotage; 2) ajouter une clause au règlement sur l'abordage en mer précisant d'une part les mesures à prendre pour bien évaluer un risque d'abordage et d'autre part énumérer toutes les causes possibles pouvant amener à un abordage et 3) en temps de brume appliquer telles quelles les mesures préventives du Canadien Pacifique relativement à l'opération des portes étanches et en faire un règlement officiel.

On pourrait discuter longtemps du libellé technique de ces recommandations mais, franchement, encore là, est-ce l'essentiel? Laissons les experts en débattre et lisons au-delà de l'imprimé. Doit-on plutôt interroger leur seule présence dans cette partie du rapport? Pourquoi se retrouvent-elles là et pourquoi ces formulations si embarrassantes? Le simple fait d'en faire une part importante des recommandations n'est-il pas significatif en soi? À quoi la commission voulait exactement en venir en les proposant?

Doit-on conclure par cette absence de recommandations sur les « fautes » de Toftenes que la commission les considèrent secondaires, voire nulles? Qu'une fois les avoir mentionnées dans ses conclusions, avec des conséquences juridiques et médiatiques prévisibles, elle considérerait avoir fait le travail qu'elle devait faire, ou qu'on lui avait demandé, soit protéger la réputation de la marine britannique, et qu'elle pouvait maintenant y aller de ses véritables préoccupations? Si les fautes identifiées sont absentes des recommandations, est-ce parce que dans les conclusions elles auraient été discutées uniquement pour des raisons stratégiques, que les vraies fautes sont autres et que

¹⁶ Cette distance serait à valider par des spécialistes maritimes.

c'est sur ces dernières qu'il fallait appuyer ses recommandations?

La commission se sentait-elle coincée entre l'obligation de discuter de ces éléments et la nécessité stratégique d'en réduire l'importance et ne pas les lier aux fautes de Kendall en suggérant quelques mesures correctrices « partielles »?

Voilà donc l'étonnant constat des recommandations de commission : aucune accolée à des fautes majeures dûment identifiées dans ses fameuses conclusions mais deux sur trois pour des manœuvres dites sans impact dans la catastrophe. Il y a absence troublante de logique de la part de la commission.

À moins que, en consacrant toutes ses recommandations à l'Empress dont deux à Kendall, ce soit le dernier effort de la commission, par restant d'acquis de conscience, d'envoyer un signal, un message, un dernier sursaut de rigueur par l'insertion plus ou moins subtile de ce qu'elle considère comme les véritables causes de cette catastrophe? En espérant un jour qu'on saura en capter toute la signification...



Le règlement sur les abordages en mer

L'enquête norvégienne qui a suivi le naufrage s'est basée essentiellement sur le règlement maritime pour exonérer le Storstad de tout blâme.

Quelle est donc cette réglementation maritime? Par simple curiosité, j'ai consulté le Règlement canadien sur les abordages. Il reprend et adapte pour le Canada le règlement international sur les abordages. Il s'agit bien entendu de la version de 2015 et il peut arriver que certaines parties n'aient pas été en vigueur en 1914 ou aient été renumérotées depuis. Quoiqu'il en soit, sa lecture en fonction du cas présent est plus que révélatrice.

L'interprétation de ce règlement tient compte du fait que, comme il était le navire qui venait prendre sa route, l'Empress était le navire « non-privilegié » soit celui qui devait laisser la route à l'autre. L'autre était le Storstad, le navire « privilégié » qui lui était déjà sur sa route et qui devait la garder.

Règle 5 – Veille : Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.

L'Empress n'aurait pas utilisé « tous les moyens disponibles » car sa vigie de nid de corbeau n'a pas prêté attention au Storstad après l'avoir signalée et on ne sait pas s'il y avait une vigie de proue. Contrairement à ceux de l'Empress les marins du Storstad ont proposé un témoignage précis et unanime, laissant démontrer qu'ils ont pris toutes les mesures pour bien apprécier leurs manœuvres subséquentes.

Règle 6 - Vitesse de sécurité — International : Tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

Kendall est allé au-delà de ce règlement en arrêtant son navire.

Règle 6 - Vitesse de sécurité — Modifications canadiennes : Lorsque, aux fins de l'alinéa c), il est impossible de déterminer avec certitude que le passage d'un navire n'aura pas d'effet néfaste sur un autre navire ou sur un ouvrage décrit au dit alinéa, le navire passant doit avancer prudemment à la vitesse minimale nécessaire pour le maintenir sur sa route.

Kendall est allé au-delà de ce règlement en arrêtant son navire. Toftenes a remis son navire en marche pour respecter ce règlement.

Règle 7 - Risque d'abordage : a) Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe.

S'il y a eu abordage, et même collision, c'est que le risque a existé pendant un certain moment. Ce risque n'a pu apparaître instantanément et soudainement seulement dans le brouillard. Kendall ne pouvait ignorer que ce risque existait puisqu'il y a réagi de manière extrême dès l'entrée dans la brume. Il avait conscience du risque mais ne l'aurait vraiment considéré qu'au tout dernier moment.

Règle 7 - Risque d'abordage : d) il y a risque d'abordage si le relèvement au compas d'un navire qui s'approche ne change pas de manière appréciable;

Pour savoir si le relèvement change de manière appréciable, il faut en prendre au moins deux. Kendall n'a pris qu'un seul relèvement du Storstad. Comment, au sens du règlement, pouvait-il conclure qu'il n'y avait pas risque d'abordage?

Règle 8 - Manœuvre pour éviter les abordages : a) Toute manœuvre entreprise pour éviter un abordage doit être conforme aux règles énoncées dans la présente partie et, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.

Comme il y avait risque d'abordage, Kendall aurait dû aller franchement beaucoup plus au large après avoir croisé la route du Storstad, ou du moins virer franchement à gauche vers le nord lorsqu'il a constaté qu'il était trop proche de la route du Storstad. Les circonstances le permettaient amplement. Il l'a sûrement constaté, mais ne l'a pas admis.

Règle 8 - Manœuvre pour éviter les abordages : b) Tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, visant à éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être assez important pour être immédiatement perçu par tout navire qui l'observe visuellement [...]; une succession de changements peu importants de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, est à éviter.

Kendall n'a pas fait de mouvement important pour signifier à l'autre qu'il voulait éviter un abordage. De plus « une succession de changements peu importants de cap » est

exactement ce que l'Empress a fait avant d'entrer dans la brume, selon la version norvégienne.

Règle 8 - Manœuvre pour éviter les abordages : c) Si le navire a suffisamment de place, le changement de cap à lui seul peut être la manœuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manœuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation très rapprochée.

Kendall avait 30 miles marins à sa gauche, sans navires ni brume ni glace ni autre danger, et au moins 20 minutes pour effectuer une telle manœuvre. Il ne l'a même pas amorcée...

Règle 8 - Manœuvre pour éviter les abordages : d) Les manœuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manœuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair.

Ce n'est pas ce qu'a fait Kendall et c'est pour cette raison qu'il a dû appliquer un arrêt d'urgence.

Règle 8 - Manœuvre pour éviter les abordages : e) Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un navire doit réduire sa vitesse ou casser son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière au moyen de cet appareil.

L'Empress est allé au-delà en tentant un arrêt d'urgence, ce qui n'est pas interdit comme tel, mais dépasse les exigences du règlement. Cette manœuvre est devenue nécessaire parce que Kendall n'avait pas respecté toutes les règles précédentes. L'arrêt d'urgence n'est pas critiqué comme

tel, mais bien la raison pour laquelle il a été appliqué et le moment où Kendall a choisi de le faire.

Le terme « pour laisser plus de temps pour apprécier la situation » prend ici un sens très particulier. Comment se fait-il que Kendall, après près de 20 minutes pendant lesquelles il avait tout le temps du monde pour « apprécier la situation » et réagir en conséquence, a eu recours à une telle manœuvre? S'il n'a pas réagi pendant ces 20 minutes, pourquoi donc le faire soudainement à l'arrivée de la brume? Pourquoi a-t-il « étiré » ce temps au point d'en manquer cruellement et être forcé d'exécuter une manœuvre si extrême? Parce que pendant tout ce temps il était directement et constamment dans la route du Storstad, et il le savait?

Par ailleurs, les marins d'un navire interprètent les intentions de l'autre en fonction de ce qu'ils voient, de ce qu'ils constatent à partir d'indices visuels avant qu'ils ne disparaissent de leur vue, à cause de la brume, la pluie ou la neige. Les Norvégiens ne pensaient sûrement pas que l'Empress passerait à leur droite pas plus qu'il appliquerait un arrêt d'urgence en pleine brume. Les intentions de l'Empress n'étaient pas claires et laissaient une énorme place au doute.

Enfin ce règlement s'applique à une conduite en visibilité normale. Kendall a appliqué son arrêt d'urgence en visibilité réduite. On verra plus loin que la marche arrière pour casser son erre n'est pas présente dans l'article touchant les conditions de visibilité réduite.

Règle 8 - Manœuvre pour éviter les abordages : f.i) Un navire qui, en vertu de l'une quelconque des présentes règles, est tenu de ne pas gêner le passage d'un autre navire ou de permettre son libre passage doit, lorsque les circonstances l'exigent, manœuvrer sans tarder afin de laisser suffisamment de place à l'autre navire pour permettre son libre passage.

De toute évidence, l'Empress n'a pas laissé suffisamment de place à l'autre, tellement que la commission a été forcée de l'admettre dans ses conclusions.

Règle 8 - Manœuvre pour éviter les abordages : f.ii) Un navire qui est tenu de ne pas gêner le passage d'un autre navire ou de permettre son libre passage n'est pas dispensé de cette obligation s'il s'approche de l'autre navire de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage et il doit, lorsqu'il effectue sa manœuvre, tenir dûment compte des manœuvres qui pourraient être requises en vertu des règles de la présente partie.

Si le Storstad avait effectivement viré à droite pour éviter l'abordage, Kendall aurait quand même dû prévoir cette possibilité car elle était bien réelle et conséquente à la situation dans laquelle il avait placé son navire.

Règle 8 - Manœuvre pour éviter les abordages : f.iii) Un navire dont le passage ne doit pas être gêné reste pleinement tenu de se conformer aux règles de la présente partie lorsque les deux navires se rapprochent l'un de l'autre de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage.

Toftenes s'est conformé aux règles, tout simplement.

Règle 14 - Manœuvre pour éviter les abordages - Navires qui font des routes directement opposées : a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer par bâbord l'un de l'autre.

C'est ce que l'Empress aurait dû faire. Les Norvégiens ont aussi conclu et présumé que l'Empress respecterait ce règlement en passant largement à gauche.

Règle 14 - Manœuvre pour éviter les abordages - Navires qui font des routes directement opposées : c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude si une telle situation existe, il doit considérer qu'elle existe effectivement et manœuvrer en conséquence.

Puisque l'abordage a eu lieu, le risque était présent. Kendall ne pouvait pas ne pas savoir qu'il existait, mais il n'a jamais manœuvré en conséquence. L'arrêt d'urgence de l'Empress peut être assimilé à la conséquence d'un non-respect de toutes les précautions que prescrit le règlement.

Règle 16 - Manœuvre du navire non privilégié : Tout navire qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement.

Bien que rien ne l'empêchait de le faire, Kendall n'a pas appliqué ce règlement.

Règle 17 - Manœuvre du navire privilégié : a.i) Lorsqu'un navire est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire, cet autre navire doit maintenir son cap et sa vitesse.

C'est ce qu'a fait le Storstad avant la brume.

Règle 17 - Manœuvre du navire privilégié : a.ii) Néanmoins, ce dernier peut manœuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manœuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le navire qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manœuvre appropriée prescrite par les présentes règles.

L'Empress n'a de toute évidence pas effectué ladite manœuvre d'évitement. Le Storstad aurait alors pu virer ainsi, si la brume n'était pas survenue. La brume s'étant levée,

Toftenes s'est appliqué à manœuvrer pour garder son navire sur sa route.

Règle 17 - Manœuvre du navire privilégié : b) Quand, pour une cause quelconque, le navire qui est tenu de maintenir son cap et sa vitesse se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manœuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit de son côté faire la manœuvre qui est la meilleure pour aider à éviter l'abordage.

Le Storstad aurait été justifié de virer à droite, si ce n'eut été de la brume. Il serait intéressant de savoir si ce règlement pourrait, en cas extrême comme dans le présent cas, être appliqué en temps de brume.

Règle 19 - Conduite des navires par visibilité réduite : b) Tout navire doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite. Les navires à propulsion mécanique doivent tenir leurs machines prêtes à manœuvrer immédiatement.

Les deux navires avaient leurs machines prêtes à manœuvrer. Seul le Storstad a maintenu une « vitesse de sécurité ».

Règle 19 - Conduite des navires par visibilité réduite : c) Tout navire, lorsqu'il applique les règles de la section 1 de la présente partie, doit tenir dûment compte des circonstances existantes et des conditions de visibilité réduite.

Kendall n'aurait pas tenu compte que le Storstad ne pourrait pas voir ses dernières manœuvres parce que la brume les séparait.

Règle 19 - Conduite des navires par visibilité réduite : e) Sauf lorsqu'il a été établi qu'il n'existe pas de risque d'abordage, tout

navire qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un autre navire, ou qui ne peut éviter une situation très rapprochée avec un autre navire situé sur l'avant du travers, doit réduire sa vitesse au minimum nécessaire pour maintenir son cap. Il doit, si nécessaire, casser son erre et, en toutes circonstances, naviguer avec une extrême précaution jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé.

C'est ce qu'a fait le Storstad. L'Empress est allé au-delà des exigences de ce règlement. Kendall l'a appliqué d'une manière fort inhabituelle. C'est peut-être pourquoi son avocat a fortement suggéré à la cour que ce règlement ne s'appliquait pas à la présente situation, alors qu'il est évident qu'on était alors bel et bien en risque d'abordage.

Si Kendall avait conservé cette vitesse de sécurité, non seulement il aurait dépassé la route du Storstad mais surtout il aurait pu faire réagir son navire beaucoup plus rapidement en apercevant l'autre sortir de la brume.

Réflexion synthèse

Nulle part le règlement ne qualifie ou quantifie le terme « risque d'abordage ». Il ne fait pas de nuance : soit le risque existe soit il n'existe pas. Selon le règlement, qu'il soit faible ou élevé, un risque c'est un risque. Et s'il y a un doute, le risque existe. Point final.

Il revient au commandant d'un navire d'évaluer tous les éléments qui peuvent contribuer à identifier et éviter ce risque. Le risque existait puisque qu'il y a eu collision. Kendall n'a pas pris toutes les mesures pour bien évaluer ce risque : sa vigie de hune était plus ou moins compétente, celle de proue de présence incertaine, il n'a effectué qu'un seul relèvement du Storstad etc.

De plus, il n'aurait pas prévu toutes les possibilités pouvant conduire à un abordage dans la situation à risque dans laquelle il s'engageait (pour un ou les deux navires : défaillance du gouvernail ou des machines, fausse manœuvre, panne des feux de navigation, bris des équipements de navigation, mauvaise appréciation des distances et des vitesses, collision et déviation avec un objet massif, contre-courant violent, brume, coup de vent etc.)

Malgré tout, il a persévéré dans sa direction vers le Storstad. C'est pour cela que l'utilisation de l'expression « ne pas avoir donné assez de champ » utilisée par la commission pour qualifier la faute de Kendall en est presque insignifiante. Kendall n'aurait pas respecté plusieurs règles du règlement, voilà la vraie faute. L'avoir formulée ainsi aurait considérablement changé la donne quant à la réputation de la marine britannique, du capitaine Kendall, de la compagnie Canadien Pacifique et aurait complètement modifié l'orientation des poursuites judiciaires subséquentes. Ça, la commission le savait, surtout que faute de Kendall est présente dans les deux versions. Cette faute était trop évidente pour la passer sous silence. La commission l'a-t-elle réduite le plus possible pour lui permettre de conclure « ... nous ne sommes pas prêts à admettre que le fait d'avoir manqué de donner du champ ait pu contribuer à amener le désastre » alors que c'est justement cela qui a amorcé l'inévitable?

Quelle est la seule faute, réelle ou hypothétique, qui aurait permis d'éviter la catastrophe si elle avait été évitée? Celle de Kendall. Cela clos le débat.

Je l'ai déjà écrit dans ma première partie : pour que l'Empress puisse être reconnu coupable, il aurait fallu que le Storstad soit amarré au quai, les machines fermées. Et là encore, on aurait trouvé le moyen d'accuser les constructeurs du quai de l'avoir placé là!

Je rappelle que ce ne sont pas toutes les règles du présent règlement qui s'appliquaient en 1914, mais cela n'est pas important en soi. Le plus significatif, ce qu'il faut retenir, c'est que les agissements de Kendall sont en contravention avec presque tous ses points. Le règlement n'ayant pas pu changer à tel point que celui de 1914 soit contraire à l'actuel, n'est-ce pas une preuve évidente de la culpabilité de Kendall?

Épilogue

En rassemblant les impressions, les hypothèses, les preuves directes et le règlement maritime, n'apparaît-il pas clairement l'enquête canado-britannique sur le naufrage de l'Empress of Ireland est trop entachée d'irrégularités pour que ses conclusions puissent être considérées valides? Et que dire de son rapport, parsemé d'approximations et de faussetés? Et ses recommandations, qui pointent vers Kendall sans qu'on s'y attende? En toute justice, à défaut de reprendre l'enquête au complet, ses conclusions de 1914 devraient être déclarées nulles et sans valeur.

N'est-ce pas le temps pour les autorités de redonner à l'Histoire ses lettres de noblesse dans cette tragédie maritime majeure? Au Canada le Bureau de la Sécurité dans les Transports (BST) est chargé de mener des enquêtes sur les accidents maritimes, aériens et ferroviaires. Ce serait l'organisme tout approprié pour analyser scrupuleusement le déroulement de cette enquête et la teneur de ses conclusions. Arrivera-t-il aux mêmes constats que tous ceux l'auront fait auparavant? Cependant, comme cette enquête est considérée comme l'ancêtre du BST, aura-t-il l'autorisation ou le courage de renier ses origines...?

C'est maintenant ma profonde conviction que les vraies fautes soulevées pendant l'enquête n'ont pas été considérées à leur juste gravité et que les faits auraient dû être analysés de manière plus intègre, au nom des victimes et au nom de la vérité. Je crois aussi que la commission avait un mandat bien précis à rencontrer, soit préserver la réputation de la marine britannique. S'est-elle attribuée ce mandat ou lui a-t-on donné? Impossible de répondre pour le moment.

Par ailleurs je laisse à leurs auteurs les termes « crime », « complot », « négligence criminelle » et autres qualificatifs du genre. Je n'ai pas recherché de preuves pour appuyer ces positions. J'ai préféré m'en tenir à ce que je pouvais prouver. Sans les seconder, je puis facilement comprendre leur utilisation et je ne désespère pas qu'un jour on leur trouvera des preuves concrètes. Par ailleurs on parle de possible collusion avec le gouvernement canadien. Je crois au contraire que ce dernier s'est fait berné dans cette affaire ; il a reçu des réponses forts douteuses à ses questions et les avis de son représentant (et pourtant membre à part entière de la commission), Edward Newcombe, ont été complètement ignorés dans le rapport officiel.

Avant de terminer cet argumentaire il est bon de rappeler qu'il se base sur des valeurs et des principes actuels qui n'étaient pas nécessairement les mêmes en 1914. De plus il ne laisse peut-être pas assez de place au contexte historique de l'époque. Ce n'est cependant pas une thèse historique dont il s'agit, mais bien de l'analyse d'une enquête dont tous les éléments officiels ont été évalués à leur juste valeur. Enfin il serait surprenant que le sens et la définition de notions de rigueur, de vérité, de justice et d'impartialité aient changés à ce point en 100 ans...

En somme l'enquête britannique sur le naufrage de l'Empress of Ireland fut d'une partialité maintes fois démontrée,

preuves à l'appui, et ses conclusions ne reflètent en rien la réalité de cet accident. Les preuves démontrent que les commissaires avaient une parfaite connaissance des manœuvres responsables de la tragédie mais ils les ont traitées de manière inéquitable. Ces personnes n'étaient pas dépourvues d'intelligence au point de laisser passer des éléments aussi flagrants. Ils l'ont malheureusement consacrée à justifier une position définitivement favorable à l'Empress et à son capitaine. Ce n'est que dans leurs recommandations que leurs préoccupations se tournent enfin vers les véritables causes de la double catastrophe que furent la collision et le naufrage.

Vous n'en êtes pas convaincu? Reprenez au début de la Partie 2, il y a sûrement un ou plusieurs détails qui vous ont échappés!

Remerciements

Merci à toutes les personnes en références pour leurs informations personnelles, à Stéphan Parent pour sa préface et sa proposition de visuel de couverture et à Louise Martin et Christine Robitaille pour leur avis éclairé.

Références

Croall, James, Quatorze minutes, Traduit de l'anglais par Serge Proulx, ÉdiCompo inc., Ottawa, 1982.

Société d'histoire du Bas Saint-Laurent, Revue d'histoire du Bas Saint-Laurent, Vol. VIII, No 3, 1982.

Wood, Herbert R, Till we meet again, Image publishing inc., Toronto, 1982.

Kinder, Ian, chercheur et plongeur, communications personnelles

Bourgault, Daniel, océanographe, communication personnelle

Langlois, André, avocat, communications personnelles.

Tremblay, Donald, chef ingénieur et co-fondateur du Musée de la Mer de Rimouski, communication personnelle et analyse technique

Parent, Stéphan, cinéaste, communications personnelles

Notes personnelles

La tragédie oubliée, version originale
<http://www.jpfil.com/empress/empress/index.php>

The Independent
<http://www.independent.ie/life/the-mysteries-and-the-coverups-31168495.html>

Home before the leaves fall

<http://wwionline.org/articles/complex-case-rms-lusitania/>

Wikipedia

- Empress of Ireland
https://fr.wikipedia.org/wiki/Empress_of_Ireland
- Navigation maritime
https://fr.wikipedia.org/wiki/Navigation_maritime

Archives New York Times

- <http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?res=9C04EFDE143AE633A25754C1A9609C946596D6CF>
- <http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?res=940DE3DA113FE633A25752C0A9609C946596D6CF>
- <http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?res=9D01EFDD143AE633A25750C2A9609C946596D6CF>
- <http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?res=9901E4DC143AE633A25755C2A9609C946596D6CF>
- <http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?res=990CE4DA133EE733A25753C2A9609C946596D6CF>

Encyclopedia Titanica

<http://www.encyclopedia-titanica.org/lord-mersey.html>

International Regulations for Preventing Collisions at Sea

https://en.wikipedia.org/wiki/International_Regulations_for_Preventing_Collisions_at_Sea

Paperpast

<http://paperspast.natlib.govt.nz/cgi-bin/paperspast?a=d&d=FS19140618.2.37>

The Lusitania ressources

<http://www.rmslusitania.info/>

Généalogie Louis Gosselin

http://www.genealogie.org/famille/gosselin/pdf/Louis-Adei_Gosselin.pdf

Garde côtière canadienne

http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/USQUE_Franc_bord

Marin Venture

<http://www.marinventure.ca/marinventure.asp?no=14524>

Last voyage of the Empress

https://www.dailymotion.com/video/x2sp81v_the-last-voyage-of-the-empress_lifestyle

MYSTÈRES MARITIMES/AFFAIRES CLASSÉES : l'Empress of Ireland

https://www.dailymotion.com/video/xy3isz_l-empress-of-ireland_webcam

The Titanic and the Indifferent Stranger

<https://books.google.ca/books?id=PnIGDHNSCmoC&printsec=frontcover&hl=fr>

Règlement sur les abordages en mer

http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.,_ch._1416/page-4.html

Transcription et rapport d'enquête britannique sur le naufrage de l'Empress of Ireland

https://archive.org/stream/documents2121bs1915cana_-_page/2/mode/2up

Edward John Jones (1878-1945)

<http://www.wikitree.com/wiki/Jones-31157>

Empress of Ireland dévoilé/untold

<https://vimeo.com/ondemand/empressofirelanduntold2/150022851>

Norway Heritage

http://www.norwayheritage.com/snitz/pop_printer_friendly.asp?TOPIC_ID=5874

Wreck Report for 'Empress of Britain' and 'Helvetia', 1912

<http://www.plimsoll.org/resources/SCCLibraries/WreckReports2002/20082.asp?view=text>

N.D.L.R.

Ce document a été révisé électroniquement. Il est en attente de révision linguistique personnalisée. Veuillez excuser les coquilles qui y seraient encore présentes.

Empress of Ireland, le vrai coupable

Version 2.0 (EBook/PDF)

Mise en ligne : 8 juillet 2016

Tous droits réservés - Jean-Pierre Fillion

SANS PRÉJUDICES



ANNEXE

La tragédie oubliée



L'Empress of Ireland vient de passer à la hauteur du Pic Champlain,
un point de repère très connu des navigateurs.

INTRODUCTION

Au début du siècle, le Canadien Pacifique se vantait d'être la plus importante compagnie de transport au monde, avec son réseau ferroviaire de plusieurs milliers de kilomètres et des navires reliant le pays à l'Europe et l'Asie, en passant par l'Australie. Dès 1903, voulant avoir sa part du trafic maritime passager de l'Atlantique, le C.P. acheta la Beaver Line, regroupant une flotte de navires modernes et surtout des équipages expérimentés.

En 1904, le C.P. attaqua de front la compétition et commanda deux paquebots rapides et confortables à la compagnie Fairfield Shipbuilding. En 1906, les jumeaux Empress of Ireland et Empress of Britain sortirent du chantier maritime Clyde, à Glasgow et furent aussitôt classés conformes par les inspecteurs de la compagnie d'assurances Lloyd.

LA STATION MARITIME DE POINTE-AU-PÈRE

Suite au déménagement de la station de pilotage du Bic en 1905, Pointe-au-Père était à cette époque à son apogée comme station maritime d'aide à la navigation. On y retrouvait en effet la station de pilotage et deux navires affectés au transbordement des pilotes. Ces derniers guidaient les navires jusqu'à Québec (et vice-versa), où ils étaient relayés par des collègues pour la suite du trajet des navires vers Trois-Rivières et Montréal.

Afin de permettre à leurs capitaines de mieux repérer le site maritime, les armateurs avaient fait construire un premier phare sur la Pointe-au-Père en 1859. Suite à un incendie il sera remplacé par un second, qui deviendra en 1909 la maison de pilote avec l'érection du troisième phare, le phare historique actuel. On retrouvait aussi sur le site un criard à brume, une station de sauvetage, un poste de douane et un télégraphe (terrestre). Un peu plus loin, sur la pointe actuelle du marais, était installée la station de télégraphie sans fil Marconi.

L'importance du site de Pointe-au-Père l'a élevé au rang de Lieu historique national en 1979.

L'EMPRESS OF IRELAND

L'Empress of Ireland jaugeait 14 000 tonnes et mesurait 184 m (550 pieds) de long, 22 m (65 pieds) de large pour un tirant d'eau de 9 m (27 pieds). Ses deux hélices et ses moteurs à quadruple expansion pouvaient le propulser jusqu'à 20 nœuds. Le trajet Québec - Liverpool, auquel il était affecté, ne lui

prenait que six jours, dont seulement quatre pour la traversée de l'Atlantique proprement dit.

D'une capacité de 1 550 passagers, il pouvait en accommoder 300 en première classe, 450 en seconde et 800 en troisième. Pour veiller au bon fonctionnement du paquebot, on retrouvait 420 membres d'équipage dont 36 marins (incluant 6 officiers) et 130 hommes assignés à la salle des machines (dont 16 ingénieurs-mécaniciens). Le capitaine Henry George Kendall, qui détenait une vaste expérience de la mer obtint le commandement de l'Empress of Ireland au début de mai 1914.

Réputé pour sa vitesse et son confort, l'Empress of Ireland retenait souvent la préférence des immigrants irlandais pour qui il symbolisait la porte du nouveau monde. En fait, compte tenu de l'importance de l'immigration à cette époque, le gouvernement avait émis des normes minimales pour le transport des immigrants. Le C.P. le comprit rapidement et assura à ceux-ci un service très adéquat: le passager de troisième classe d'aujourd'hui pouvant fort bien être celui de première de demain. Le Times alla même jusqu'à dire que c'était "une ère nouvelle et meilleure pour les passagers appartenant à la classe immigrante".

Suite au naufrage du Titanic, en 1912, des normes très strictes étaient imposées relativement à la sécurité des paquebots. L'Empress était équipé en conséquence, avec ses 16 chaloupes de sauvetage en acier (capacité de 764 personnes), ses 24 chaloupes repliables de type Englehart et Berthon (capacité de 1100 personnes), plus de 2 200 vestes de sauvetage et ses 24 bouées.

L'Empress of Ireland était construit selon le principe des "deux compartiments" qui voulait que le navire puisse flotter même avec deux de ses onze compartiments inondés. Chacune des dix cloisons transversales n'était vraiment étanche que si les 24 portes qui les perçaient étaient elles aussi hermétiquement fermées. La cloison no 5 comportait pour sa part 2 portes-guillottes actionnées par les ingénieurs des machines et 22

portes-glissières pouvant être fermées grâce à un lourd système de pignons et crémaillères par un steward à l'étage au-dessus. Cette cloison séparait les deux immenses chambres des chaudières en avant de la salle des machines proprement dite. L'espace volumineux qu'occupaient ces trois énormes équipements dans leur compartiment respectif rendait le centre du navire très vulnérable.

Le danger venait de la possibilité d'inondation des machines, ce qui priverait le navire de son électricité, de sa lumière et de sa force, donc de ses systèmes vitaux. Ce système mécanique manuel était démodé à ce moment car certains navires étaient équipés de portes étanches à fermeture électrique ou hydraulique, commandée directement de la timonerie. Cependant, l'équipage de l'Empress était très bien entraîné à fermer ces portes, en conditions normales et à manœuvrer l'équipement de sauvetage. Lors d'un exercice, à Liverpool le 15 mai 1914, toutes les chaloupes furent mises à l'eau en une minute. Le 27 mai suivant, à Québec, un autre exercice se déroula tout aussi bien. Tout était orienté vers la sécurité des passagers et les consignes de la compagnie à cet égard étaient assez exigeantes pour les officiers, et respectées par eux.

LES PASSAGERS ET LE CHARGEMENT

En cet après-midi du 28 mai 1914, 1 057 passagers prenaient place à bord de l'Empress of Ireland. Seulement 87 places sur 300 étaient occupées en première classe, par des gens d'affaires, des hauts fonctionnaires, de riches familles allant visiter leurs parents, etc. Des 253 passagers de seconde classe (sur une possibilité de 450), 170 appartenaient à un groupe de l'Armée du Salut se rendant à Londres pour une grande convention, dont 39 faisant partie de la fanfare. En troisième classe, on dénombrait 717 occupants sur une possibilité de 800. Il y avait, entre autres, des familles de classe moyenne en vacances, ainsi que près de 300 travailleurs des usines Ford de Détroit s'en retournant temporairement ou définitivement chez eux. Alors que les passagers des première

et deuxième classes étaient de nationalité anglaise ou canadienne, la plupart des voyageurs de troisième classe étaient des immigrants de différents pays. Les cales de l'Empress contenaient 1100 tonnes de cargaison générale et le coffre-fort près de 170 lingots d'argent, pour une valeur de 1.1 million de dollars, ainsi que deux colis estimés à la même valeur. Ses soutes renfermaient également les 2 600 tonnes de charbon nécessaires à la traversée de l'Atlantique.

LE TRAJET DE L'EMPRESS

L'Empress quitta le port de Québec à 16 h 27 l'après-midi du 28 mai, pour son premier voyage de l'année vers Liverpool. Le matin du 29, vers 1 h 30, il ralentissait à la hauteur de Pointe-au-Père pour laisser descendre sur le bateau-pilote Euréka le pilote Adélard Bernier qui avait guidé le navire depuis Québec. Pointe-au-Père était à cette époque un important centre d'opérations maritimes (phare, météo, télégraphie sans fil, etc.) et la station officielle de pilotage y était installée depuis 1905. Après avoir également déchargé quelques sacs de courrier le paquebot reprit ensuite de la vitesse pour naviguer vers le nord-est.

Vingt minutes plus tard, la vigie signala un navire sur la droite, à environ 13 km (8 miles), qui remontait le fleuve vers l'ouest. À 45 degrés à tribord, l'Empress allait croiser diagonalement la course de l'autre. Après avoir effectivement traversé cette course, le capitaine Kendall fit tourner son navire vers l'est à 73 degrés nord-est, pour prendre une route parallèle à l'autre bateau, qui était alors à 11 degrés à tribord. Kendall estimait la distance entre les feux de têtes de mât de l'autre navire assez éloignée pour laisser supposer une rencontre vert-vert (droite à droite).

Venant du rivage, cependant, un banc de brouillard se levait en direction nord-est. Le commandant de l'Empress était persuadé de bien voir la lumière verte au flanc droit de l'autre bateau mais, comme il surveillait attentivement, la brume arriva. Dès l'entrée dans le brouillard, Kendall ordonna: "Marche arrière

toute", afin de freiner son navire et signala sa manœuvre à l'autre, par trois brefs coups de sirène. L'autre répondit par un long signal, indiquant qu'il gardait sa route. Après s'être assuré que son navire était bien arrêté, Kendall ordonna de stopper les machines et le sifflet de l'Empress émit deux longs signaux, signifiant qu'il était maintenant immobilisé. Le nouveau venu répondit par un autre grand sifflement. Kendall tressaillit; ce sifflement venait de beaucoup plus près, trop près, d'environ 45 degrés vers la droite. Le commandant se tenait maintenant à droite de la passerelle et surveillait l'apparition d'autres indices du navire dont il redoutait la trop grande proximité. Deux minutes passèrent puis Kendall aperçut avec stupeur, sortant de la brume, une lumière rouge, puis une verte, et finalement les feux de têtes de mât en ligne droite; l'autre navire fonçait directement sur l'Empress!

LE TRAJET STORSTAD

Bien qu'enregistré en Norvège, le Storstad était affrété à l'occasion par la Dominion Coal du Canada pour le transport du charbon entre Sydney, île du Cap Breton, et d'autres villes du pays. Jaugeant 6 000 tonneaux, le charbonnier était construit selon le principe Isherwood, ses cloisons étant non pas verticales-transversales, mais horizontales-longitudinales. Cela assurait une extrême résistance au navire, dans le sens de la longueur. De plus, naviguant très tôt en saison, on avait renforcé son étrave afin de la protéger des glaces. Avec ses 11 000 tonnes de charbon, cet immense couteau se prolongeait jusqu'à 8 m (25 pieds) sous l'eau.

Le commandant Thomas Andersen s'était retiré dans sa chambre vers les 21 h 30, dans la soirée du 28, en compagnie de son épouse. Il avait donné ordre de le réveiller à une dizaine de kilomètres (6 mi) de Pointe-au-Père ou si le brouillard se levait. Vers 1 h 30, c'était donc le second, Alfred Toftenes, qui commandait le navire.

Soudain, la cloche de la vigie résonna deux fois: "Navire à bâbord à six ou huit miles". Le navire, probablement un

paquebot, se rapprochait et, à environ 5 km (3 mi), sa lumière verte était très visible . Toftenes s'inquiétait d'une autre chose qui approchait: le brouillard. Il décida alors un passage vert-vert mais se ravisa; les feux de mâts du paquebot s'étaient rapprochés et se trouvaient maintenant en ligne. Simultanément, son feu rouge était apparu; le navire se dirigeait en ligne droite vers le Storstad . Puis la lumière verte s'effaça, laissant seule la rouge visible, la lumière de tête de mât arrière se déplaçant plus à droite que celle du mât avant; le navire semblait avoir changé de course et tout l'équipage du Storstad était persuadé que le passage s'effectuerait maintenant de gauche à gauche, soit rouge-rouge.

Dès l'arrivée du brouillard, Toftenes ralentit le charbonnier. Il entendit aussitôt un grand coup de sirène, provenant du paquebot, signalant que ce dernier gardait sa route. Le sifflet du Storstad répondit de façon identique. Le brouillard s'épaississant, Toftenes ordonna l'arrêt des machines. A mesure que le charbonnier ralentissait, le second craignit que le courant ne le pousse vers la gauche, vers le paquebot, qui n'était plus très loin. Il demanda au timonier de virer légèrement à droite, mais le gouvernail ne répondait plus, le bateau était immobilisé. Pour garder l'avant de son navire en droite ligne, hors de portée du paquebot invisible, il ordonna: "Machine avant lentement", afin de donner emprise au gouvernail.

Nerveux, il avisa son capitaine de la présence de la brume. Celui-ci demanda si le phare de Pointe-au-Père était en vue. "Non, lui répondit Toftenes, il a disparu dans la brume". Très inquiet, Andersen monta sur la passerelle et prit le commandement du navire.

LA COLLISION

Andersen n'eut même pas le temps de s'informer plus à fond de la situation; une lumière blanche perça la brume, à 30 degrés à tribord, puis une verte: le paquebot était droit devant! "Machine arrière toute!" ordonna-t-il immédiatement en signalant sa manœuvre par trois brefs coups de sifflets. Mais

emporté par l'inertie de sa faible vitesse, le charbonnier enfonça le flanc droit du paquebot.

De son côté, horrifié par la vision du charbonnier qui s'avavançait sur lui, Kendall réagit promptement et tenta d'amoinrir l'inévitable collision, d'une part en ordonnant "Machine avant toute", afin que l'impact se produise le plus loin possible à l'arrière, pour causer moins de dégâts, et d'autre part en virant sur tribord, espérant que les deux bateaux se frottent, sans se heurter.

Il y eut un bruit de tôles froissées, puis quelques étincelles, résultat du frottement des aciers. Il n'y eut même pas de choc, mais une très légère secousse, "semblable à celles ressenties lors d'un accostage", dira plus tard Andersen. Celui-ci entendit soudain la voix du capitaine Kendall venant du paquebot: "Continuez de faire machines avant". Ce qu'il fit, à toute vapeur. Le Storstad demeura près de cinq secondes dans la brèche qu'il venait de faire dans l'Empress mais, entraîné par son inertie et la force du courant, il en sortit lentement. En se retirant, le charbonnier laissa un trou béant de 6 m x 7 m (20 pi x 25 pi), dans le flanc du paquebot par où s'engouffraient plus de 60 000 gallons d'eau à la seconde (265 tonnes).

La collision avait eu lieu un peu à l'arrière de la cloison étanche médiane de l'Empress qui séparait les deux chaufferies. La cloison étant endommagée, l'eau inondait rapidement les deux grands compartiments et déjà le navire commençait à donner de la bande. Une des portes-guillotines de la cloison no 5 fut rapidement close mais l'inclinaison croissante du paquebot rendait impossible la fermeture des portes glissières. De plus, à mesure que le navire penchait, l'eau pénétrait par les hublots du flanc droit, si bien que 10 minutes après la collision, l'Empress bascula et se coucha sur sa droite, ses deux énormes cheminées percutant l'eau avec fracas. Puis, soudain, les lumières s'éteignirent.

Dès sa sortie du trou, le Storstad vira subitement sur la droite. Andersen craignit que les deux bateaux ne se frappent de

nouveau, poupe contre poupe (arrière contre arrière). Pendant quelques moments, il pensa remettre la proue du Storstad dans la brèche du paquebot, mais celui-ci avait disparu dans la brume. Craignant le pire pour son navire, Andersen dépêcha rapidement une équipe pour inspecter les dégâts à l'avant. La proue était profondément renfoncée et tout l'appareillage du gaillard avant détruit, mais il n'y avait pas de danger de couler, au grand soulagement de l'équipage. Celui-ci trouvait par ailleurs assez étrange que l'autre navire ne revienne pas sur les lieux de la collision, pour porter éventuellement secours, comme c'était la coutume dans la marine. Quoiqu'il en soit, constatant que son bateau était maintenant en direction sud, face au littoral, Andersen fit corriger le cap et partit lentement à la recherche du mystérieux paquebot. Au bout de dix minutes, les premiers cris et gémissements percèrent dans la brume, venant des eaux voisines du charbonnier.

À cause de l'absence de choc lors de la collision, plusieurs passagers furent réveillés par l'arrivée de l'eau ou en tombant tout simplement de leur couchette, sous l'inclinaison du navire. Se hâtant de trouver la sortie dans un paquebot qu'ils ne connaissaient pas très bien (c'était leur première nuit à bord), dans l'obscurité et la confusion, nombreux furent ceux qui ne purent atteindre les ponts supérieurs. De plus, à cause de la gîte du navire, toutes les chaloupes de sauvetage en acier du côté gauche demeurèrent inutilisables.

La majorité des passagers furent pris au piège par l'eau qui s'infiltrait dans l'Empress. Ceux qui réussirent à sortir durent faire face à bien d'autres dangers tous aussi mortels: à cause de l'inclinaison du navire, plusieurs firent des chutes fatales ou furent écrasés ou grièvement blessés par les chaloupes d'acier ou repliables, les chaises, les mâts de charge et les autres objets qui dégringolaient de gauche à droite sur les ponts. En fait, la presque totalité des corps retrouvés dans l'eau portait des marques de blessures. Puis, il y avait l'eau, cette eau glacée du fleuve, à quelques degrés seulement au-dessus du point de congélation.

L'équipage de l'Empress fit tout en son possible pour secourir les passagers mais le temps jouait contre eux. Le paquebot, maintenant couché sur sa droite continuait néanmoins de s'enfoncer dans les eaux sombres du Saint-Laurent et finit par disparaître dans un grand tourbillon. 14 minutes s'étaient écoulées depuis la collision. le grand voyage avait duré 9 heures et 42 minutes.

LE DERNIER MESSAGE

Ronald Ferguson, un des deux opérateurs-radio, sentit la légère secousse de la collision et se précipita dans la centrale radio de l'Empress où son assistant venait juste de prendre place. Il saisit aussitôt la clé de son télégraphe et lança un message d'avertissement à toutes les stations: "Tenez-vous prêts pour un appel de détresse, nous avons heurté quelque chose". Immédiatement, la réponse arriva de la station Marconi de Pointe-au-Père: "O.K. Nous sommes là".

L'officier en chef de l'Empress apparut dans la porte et ordonna à Ferguson d'envoyer le message de détresse, ce qu'il fit sur le champ, très calmement, luttant déjà contre l'inclinaison du navire; "S.O.S. Avons heurté quelque chose. Coulons rapidement. Envoyez de l'aide". "Quelle est votre position?", demanda la station terrestre. Ne sachant pas exactement où et n'ayant personne près de lui à qui le demander, Ferguson fit un rapide calcul, remontant jusqu'au débarquement du pilote; "Vingt milles passé Rimouski". Ce n'était pas précis, mais au moins ça donnait une bonne idée. "O.K., reprit Pointe-au-Père, envoyons Lady Evelyn et Euréka à votre secours!"

Après avoir répondu au premier appel de l'Empress, Crawford Leslie, assistant opérateur de veille à la station Marconi de Pointe-au-Père, alla réveiller son supérieur, William Whiteside. C'est ce dernier qui demanda la position de l'Empress à Ferguson et qui assura l'envoi de secours. Dès qu'il perdit la réception télégraphique de l'Empress, suite à la panne de courant survenue à bord, il lança un appel général pour tous les navires des environs, mais sans succès. Pendant ce temps,

Leslie téléphonait à Jean-Baptiste Pouliot, capitaine du Lady Evelyn, le bateau-postal du gouvernement qui assurait le transbordement des sacs de courrier entre les paquebots et le train rapide pour Québec, l'Intercolonial.

Dès qu'il apprit la nouvelle, Pouliot largua les amarres. Pendant ce temps, Leslie allait alerter John McWilliams, ancien gardien du phare, mais qui cumulait encore les postes de gérant du télégraphe terrestre, météorologiste, officier de transmission et homme à tout faire pour les grands paquebots qui passaient devant Pointe-au-Père. McWilliams scruta aussitôt le fleuve pour apercevoir les lumières de l'Euréka qui revenait d'un embarquement de pilote et courut vers le quai. Le capitaine Jean-Baptiste Bélanger accosta et apprit la catastrophe par le coup de téléphone que lui donna Whiteside et par McWilliams qui arrivait, gesticulant, à toutes jambes: "Pour l'amour de Dieu, redescendez le fleuve, l'Empress a coulé!". Coupant les amarres, Bélanger reprit rapidement la mer.

L'Euréka arriva sur les lieux du naufrage trois quarts d'heure plus tard et le Lady Evelyn peu après, trop tard pour sauver qui que ce soit. Ils recueillirent seulement quelques survivants à bord d'une chaloupe.

LE SAUVETAGE

Seulement cinq chaloupes de l'Empress of Ireland avaient été descendues tant bien que mal à la mer. Dès qu'ils aperçurent les premiers naufragés, les hommes du Storstad mirent immédiatement leurs chaloupes à la mer et partirent à leur secours. Quand une chaloupe du paquebot abordait le charbonnier et après le transbordement de ses occupants, les Norvégiens l'empruntaient aussitôt pour aller à la recherche des autres rescapés.

Près de 400 personnes furent ainsi sauvées et embarquées sur le Storstad où l'équipage et madame Andersen, l'épouse du capitaine, faisaient tout ce qu'ils pouvaient pour soulager les malheureux. Le docteur James Grant, médecin de bord de

l'Empress, fatigué mais rescapé, avait fort à faire pour reconforter ses passagers, soigner les blessés et apaiser les hystériques. Son dévouement exemplaire fit de lui le héros du sauvetage de l'Empress. Cependant, malgré ses efforts, plusieurs autres rescapés s'éteignirent sur le Storstad, sous l'effet de la température glaciale de l'eau, de la fatigue et du choc.

Parmi les survivants, il y avait William Clarke, affecté au pelletage du charbon dans la salle des chaudières. Il eut juste le temps de sortir pour réussir à décrocher la chaloupe no 5 et se lancer au secours des passagers avec l'aide de ses compagnons de travail. Fait intéressant, ce fut un peu dans des circonstances similaires qu'il s'échappait, deux ans plus tôt, du Titanic faisant naufrage!

Un couple d'italiens, séparé l'un de l'autre lors du naufrage, fut rescapé par deux chaloupes différentes puis embarqué sur le Storstad. Ils passèrent deux jours à Rimouski, pleurant la perte du conjoint, et ce n'est que 24 heures après s'être embarqués sur l'Alsacian, qui ramenait des survivants à Liverpool, que l'homme et sa femme se retrouvèrent, par hasard, chacun se jetant dans les bras de l'autre!

On transborda 338 survivants sur le Lady Evelyn, les autres sur l'Euréka et les deux bateaux les débarquèrent au quai de Rimouski où une population compatissante les attendait avec vêtements, nourriture et boissons chaudes. On prépara un train spécial pour les survivants mais, comble de l'ironie, il dérailla dès son départ pour Québec et on dut en attendre un autre.

La gare du quai de Rimouski avait été transformée en hôpital. On entassa certains corps sans vie, dans un entrepôt du quai, d'où ils partirent pour Québec sur le Lady Grey, dans des cercueils arrivés par train spécial. Le spectacle était désolant et évidemment des plus tristes à voir, surtout lors de l'identification des corps par les parents et amis des victimes.

On rapatria les membres de l'Armée du Salut qui avaient péri, jusqu'à Toronto où ils reçurent les hommages des leurs à l'occasion d'un imposant service funèbre au cimetière Mount Pleasant. Une cérémonie souvenir s'y déroule d'ailleurs chaque année. Madame Grace Hannagan Martyn y fut une participante assidue. Elle avait sept ans lors du tragique naufrage; elle y survécut mais y perdit ses parents, membres salutistes. Elle assistera, 66 ans plus tard, le 29 mai 1980, à l'inauguration du Musée de la mer de Rimouski, où est interprétée l'histoire de l'Empress (maintenant le Musée de la Mer de Pointe-au-Père, sur le Lieu historique national du même nom).

D'autres corps ne purent être identifiés et on en enterra près de 90 à la Pointe Pouliot, à l'extrémité ouest de Pointe-au-Père. Un monument identifie d'ailleurs l'endroit. Le Lady Evelyn et l'Euréka retournèrent plusieurs fois sur les lieux du naufrage, mais ne revenaient qu'avec des noyés.

Sur 1 477 personnes embarquées, 1 012 avaient péri, soit 840 passagers (plus que sur le Titanic) et 172 membres d'équipage.

L'ENQUÊTE PRÉLIMINAIRE

Le Storstad continua vers Montréal où il fut accueilli par une assignation de 2 millions de dollars portée contre lui par le Canadien Pacifique. Bien qu'on s'accordait pour féliciter l'équipage de l'Empress pour son travail désespéré, plusieurs rumeurs commencèrent à circuler au sujet de l'attitude des "étrangers" (c'est ainsi que l'on qualifiait les immigrants), à bord du paquebot, qu'on soupçonnait de lâcheté et d'égoïsme.

Après une enquête préliminaire, dans une petite école de Rimouski, les rumeurs reprirent de plus belle, cette fois-ci contre l'équipage du Storstad qu'on accusait généreusement d'insouciance et d'incompétence durant l'accident et le sauvetage. Ce à quoi le capitaine Andersen répliqua par une conférence de presse où il fit valoir entre autres que la lumière rouge de l'Empress était la seule visible avant l'arrivée du brouillard, que le Storstad n'avancait pas à pleine vapeur, qu'il

avait bel et bien tenté de demeurer dans la brèche mais que l'allure de l'Empress l'en avait fait sortir puis virevolter et que les Norvégiens avaient mis toutes leurs chaloupes à l'eau pour les secours.

L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Devant l'ampleur du désastre, on instaura une enquête publique qui dura 11 jours et pendant laquelle 61 témoins répondirent tant bien que mal à près de 9 000 questions. La commission était présidée par Lord Mersey, juge au tribunal du Québec, et par Sir Ezechiel McLeod, président du tribunal du Nouveau-Brunswick. Le sous-ministre canadien de la justice, Edmund L. Newcombe, s'occupait des procédures.

On y observa évidemment de nombreuses contradictions et aussi beaucoup de confusion, surtout à cause du problème des langues. Il y avait bien sûr un interprète norvégien mais il se découragea à un certain moment, alors qu'un Russe finnois témoigna en suédois.

On assista à bon nombre de déclarations pour le moins troublantes. Henry Kendall, visiblement affecté, prétendait que la vitesse du Storstad avait produit un choc terrible lors de la collision; il était le seul à le dire. Il parla aussi d'une explosion à bord de son navire durant le naufrage, mais personne ne corrobora ses dires.

Jacob Saxe, troisième maître du Storstad, admit qu'il avait fait tourner le charbonnier beaucoup plus à droite que ne lui avait ordonné Toftenes, quelques secondes avant la collision. Par deux fois, il fut question de problèmes de gouvernail de l'Empress; d'une part, James Galway, quartier-maître du paquebot prétendit que l'Empress avait souvent de la difficulté à manœuvrer mais son attitude désinvolte et confuse mina la crédibilité de son témoignage, même si le C.R. avait cherché à l'expédier en Angleterre avant l'enquête. D'autre part, le capitaine d'un autre cargo révéla avoir vu l'Empress zigzaguer dangereusement sur le fleuve, un peu après son départ de

Québec. On alla même jusqu'à dire que c'est en raison de trouble de gouvernail que Kendall avait immobilisé l'Empress dans le brouillard, ce qui n'était pas obligatoire selon le code maritime, seul le maintien de la même direction l'étant.

Évidemment, les deux équipages s'accrochèrent à leur version respective du désastre. De son côté, Newcombe fit remarquer que la directive du C.P. de poster un homme à chaque porte étanche en présence de brume ou de neige n'avait pas été respectée. Sans identifier un seul coupable, il conclut que les deux navires avaient commis une faute, l'Empress en arrêtant sans y être obligé et le Storstad en virant dans le brouillard, si légèrement soit-il.

La Commission, se gardant bien elle aussi d'accuser un coupable, blâma toutefois le second Toftenes pour ne pas avoir réveillé son supérieur selon ses ordres. Lord Mersey émit trois recommandations, soit celle de laisser les portes étanches et les hublots fermés la nuit et en cas de brume, celle de prévoir des embarcations de sauvetage libres sur le pont et celle de chercher un moyen d'éviter les croisements de navires lors de leur approche vers Pointe-au-Père.

En dépit de la conclusion de la Commission, un tribunal norvégien émit un verdict de non-responsabilité complète en faveur du Storstad. À l'inverse, lors des auditions des poursuites du C.P., un tribunal canadien accusa le charbonnier d'être la seule cause du désastre. Les réclamations contre le Storstad se montaient à 300 millions de dollars; il fut saisi et vendu aux enchères pour un montant de 175 000 \$...

ÉPILOGUE

Par un ensemble complexe d'opérations légales, le propriétaire original du Storstad remit la main sur son bateau et invita Andersen, Toftenes et Saxe à y reprendre leurs postes. Une fois réparé, le Storstad retourna à la navigation mais, le 8 mars 1917 il fut coulé au sud-ouest des côtes irlandaises par un sous-marin allemand, alors qu'il transportait un chargement de

munitions vers la Belgique. Andersen et ses hommes s'en tiraient.

De son côté, Kendall continua à travailler pour le Canadien Pacifique, mais comme surintendant de port, et non comme capitaine.

Le désastre de l'Empress allait quant à lui tomber dans un oubli presque total, d'une part à cause de l'arrivée de la première grande guerre et, d'autre part, parce que la mort de quelques centaines d'immigrants à bord de l'Empress, un simple paquebot affecté à une route régulière, n'avait pas eu autant de répercussions que celle des représentants de la riche communauté new-yorkaise, qui périrent sur le Titanic, sur le prestigieux trajet Southampton - New-York. La tragédie de l'Empress avait plus ébranlé le monde par le nombre de victimes et de disparus que par leur nationalité et leur statut social. On se souvient surtout que ce fut la plus grande catastrophe maritime au pays et la seconde au monde, en temps de paix, après celle du Titanic.

CONCLUSIONS

Plus de 70 ans après le naufrage de l'Empress (le document original date de 1984), il demeure une foule de questions sans réponses comme, par exemple: le gouvernail de l'Empress était-il réellement défectueux? Est-ce pour cette raison que Kendall avait arrêté son navire dans le brouillard, sans y être obligé? L'immobilisation de son navire est-elle due au fait que Kendall se rendait compte qu'il avait viré trop tôt après avoir traversé la course du Storstad, et que les deux trajectoires étaient trop rapprochées? Est-il possible que l'Empress ait réellement viré trop à droite?

Par rapport au code maritime, la seule faute prouvée fut celle des Norvégiens d'avoir tourné dans la brume, vers la droite (avaient-ils réellement tourné ou tout simplement contrebalancé la force du courant vers la gauche?) Mais pourquoi auraient-ils agi ainsi s'ils n'étaient pas totalement convaincus que le

paquebot ne passerait pas à leur gauche? Il y a une seule explication à cela et c'est un dénommé Copplestone, écrivain spécialisé en affaires maritimes, qui en 1926 proposa la théorie suivante:

de l'accord de plusieurs, les grands paquebots étroits étaient à l'époque que assez difficiles à manœuvrer (même avec un gouvernail en bon état). Il est très possible qu'après avoir traversé la course du Storstad, l'Empress ait viré un peu trop à droite, laissant à la vue des Norvégiens sa seule lumière rouge et ses feux de mâts largement en angle. Le timonier de l'Empress aurait bien sûr corrigé son virage mais tout ce temps passé dans la mauvaise direction (2 à 5 minutes selon les Norvégiens) aurait laissé faussement croire au Storstad qu'il se dirigeait vers une rencontre gauche à gauche (rouge-rouge).

De plus, l'éclairage de pont et des hublots d'un paquebot pouvait être si brillant qu'il était bien possible que les feux de position se perdent dans cet éblouissement général. Dans un angle très léger, à travers la brume, les Norvégiens auraient bien pu perdre de vue la lumière verte de l'Empress, même si celui-ci leur présentait sa droite.

À travers tous les témoignages et les hypothèses émises, il fut impossible aux autorités canadiennes et norvégiennes d'arriver aux mêmes conclusions.

À vous de tirer la vôtre!

Note. Dans son ensemble le texte de cette annexe est un résumé du livre Quatorze minutes.

Références pour cette annexe

Croall, James, Quatorze minutes, Traduit de l'anglais par Serge Proulx, ÉdiCompo inc., Ottawa, 1982.

Société d'histoire du Bas Saint-Laurent, Revue d'histoire du Bas Saint-Laurent, Vol. VIII, No 3, 1982.

Wood, Herbert R, Till we meet again, Image publishing inc., Toronto, 1982.



Empress of Ireland, le vrai coupable

Version originale du 9 août 2016