

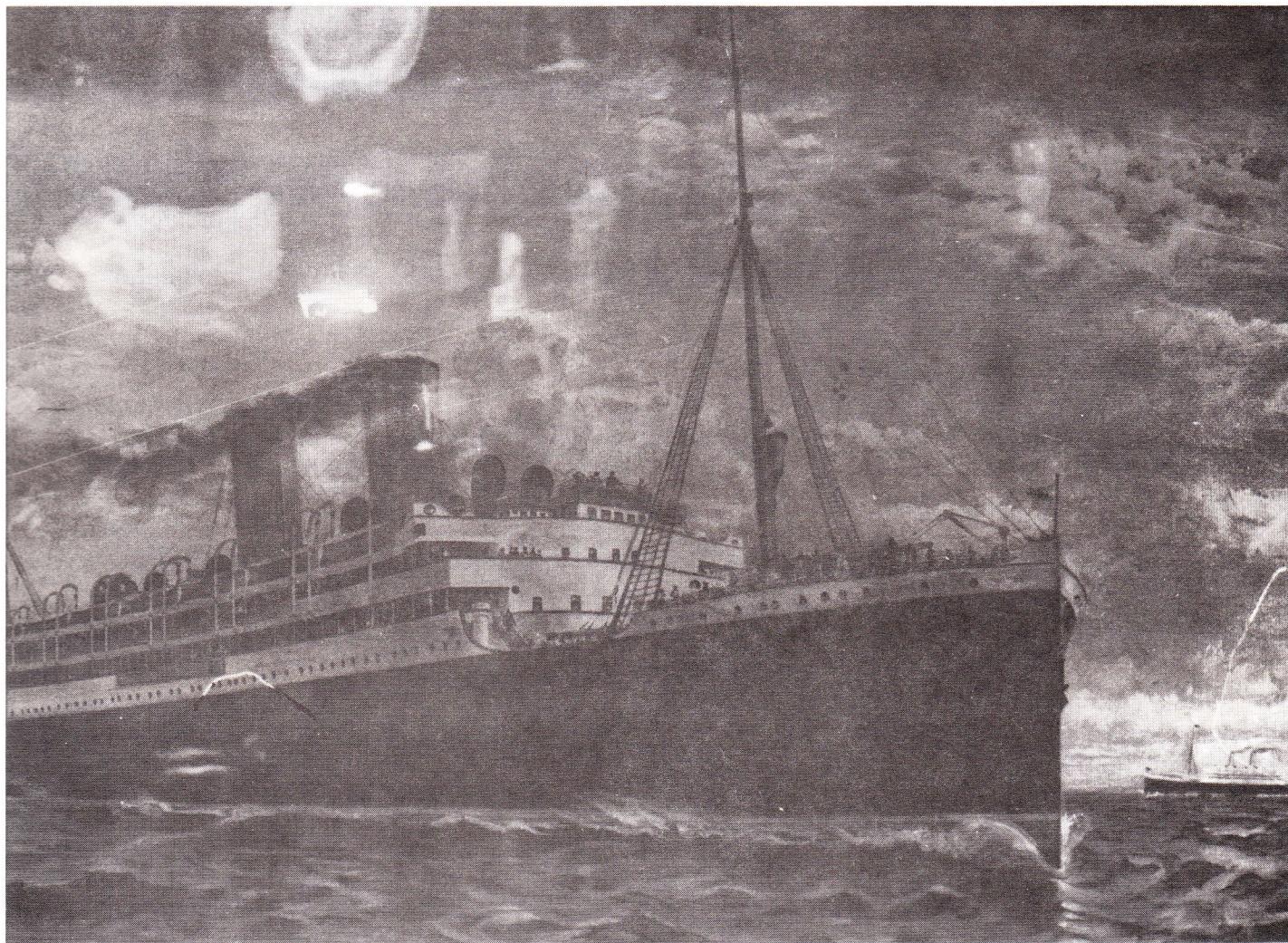
LES CAHIERS DE L'ACADEMIE

OPUS I
FASC. 13

EMPRESS OF IRELAND

"COURRIER RECOUVRÉ" PAR LES PLONGEURS

par Lola Caron



Académie québécoise d'études philatéliques

HISTOIRE POSTALE

Empress of Ireland: "Courrier recouvré" par les plongeurs

par Lola Caron

... S.O.S... avons été frappés
... coulons rapidement... en-
voyez secours... S.O.S...S.O.S.

Il est 1h55, 29 mai 1914 ,
l'EMPRESS OF IRELAND disparaît
dans les eaux du fleuve Saint-
Laurent emprisonnant en son
sein d'acier plus de mille
vies...

(MILLE CRIS DANS LA NUIT
Par Francine Carrier)

L'EMPRESS OF IRELAND a coulé, à
4 milles du rivage dans 150 pieds
d'eau, environ à 7 milles au
nord-est de Pointe-au-Père. Il
transporta pour la dernière fois
1012 hommes, femmes et enfants.
Près de Pointe-au-Père, 88 vic-
times ont été enterrées dans un
petit cimetière sur le bord de
la route...

(QUATORZE MINUTES par James Croall,
Traduction: Serge Proulx)

Ces lignes émouvantes pour annoncer de récents livres ne font-elles pas réfléchir sur le jeu du hasard si souvent inattentif à la vie elle-même? Cette terrible catastrophe maritime survenue dans la nuit du 29 mai 1914, près de Rimouski, en plus des nombreuses pertes de vies, amena dans son sillon de pathétiques et multiples complications. Cependant, aujourd'hui, arrêtons-nous simplement pour revoir certains détails concernant le courrier sur le paquebot.

Rappelons que l'EMPRESS OF IRELAND avait décollé lentement du quai à Québec vers les 4 h 10 l'après-midi du 28 mai 1914, entreprenant alors son 96e voyage sur l'Atlantique depuis 1906. Ce paquebot de la Compagnie du Pacifique Canadien faisait une douzaine de traversées " Liverpool-Québec " et retour chaque été. Dans le temps, six jours étaient nécessaires pour franchir les 2 800 milles, c'est-à-dire quatre jours pour traverser l'Atlantique nord et deux jours

pour descendre ou remonter le Saint-Laurent. Mais la journée du départ, en ce jeudi 28 mai, qui aurait pu prévoir qu'il s'agissait là d'un dernier voyage et, de plus, qu'il n'allait durer que neuf heures et quarante-deux minutes?

Avant que les passagers n'aient monté à bord, déjà les employés du Bureau de poste à Québec avaient

* MME LOLA CARON, de Québec, est venue tard à la philatélie mais elle s'est drôlement bien rattrapée. Elle s'est lancée d'abord tête première dans la collection des timbres de l'Année de la Femme, acquérant au passage de solides connaissances en histoire postale dont elle est aujourd'hui une adepte passionnée. Elle est notamment présidente de la Société d'histoire postale du Québec, en plus d'avoir été membre fondateur de l'AQEP.

Cette enveloppe - format réduit - a été mise à la poste et affranchie au bureau de poste à Québec en date du 27 mai 1914 - 10 h PM.

Elle porte la mention (en bleu-mauve) : " Recovered by divers from wreck of the Empress of Ireland " informant qu'elle a été récupérée de l'épave du navire naufragé par les plongeurs.

Acheminée Ottawa, au département du courrier non délivrable, on y a apposé le tampon de réception daté du 19 septembre 1914 et a été initialée l'encre noire : "A.J.".

Le timbre a disparu mais le pli demeure intact et ne semble pas avoir été exposé beaucoup à l'eau, même si l'on peut deviner quelques mots du message envoyé à l'encre verte qui a transpiré à l'endos de l'enveloppe.



fait transporter dans la cale du navire tous les sacs de malle (sacs d'épais canevas, dûment cadenassés) destinés au Vieux Continent. Devant l'imposant courrier à préparer, les employés des Postes avaient dû prolonger leur travail tard dans la soirée du 27 mai ; l'illustration ci-contre (fig. 2) démontre la véracité de cet avancé puisque l'oblitération postale mentionne " 10 heures PM ".

La ville de Rimouski est située sur le fleuve, à deux cents milles en aval de Québec, voisine d'une pointe assez élevée au-dessus du niveau de la mer : c'est la Pointe-au-Père. De là, par beau temps, on peut apercevoir les vaisseaux à plus de 20 milles de distance ; son phare qui avait 91 pieds de haut, son prisme et sa sirène (son beuglant.) étaient bien connus des navigateurs. Pointe-au-Père était le havre des pilotes et c'est

là que descendit Adélard Bernier, pilote professionnel qui avait pris son service en s'embarquant à Québec et qui, maintenant, à 1 h 30 cette nuit du 29 mai remettait les commandes au capitaine Henry George Kendall, le commandant de l'EMPRESS.

Le pilote emportait avec lui sa poche de marin ainsi que le SAC DE MALLE ; tandis que, de son côté, l'allège ou bateau postal du Gouvernement remettait du courrier à l'EMPRESS.

Tout maintenant semblait donc être au mieux sur le paquebot ; la nuit était claire, l'eau assez calme et les 1 367 passagers (à part quelques membres de l'équipage en service) étaient au repos. Le bateau filait maintenant tranquillement vers le golfe.

Mais un malheur est vite arrivé et, cette nuit-là, il prit la forme

d'un banc de brume... Un brouillard aussi vite arrivé que disparu mais qui fut cause du pire naufrage maritime connu en temps de paix, celui du " Titanic " excepté, puisqu'en quatorze minutes l'EMPRESS OF IRELAND sombra dans 150 pieds d'eau, à 1 h 55, à peine à cinq milles du rivage qu'il venait de quitter. Il amenait avec lui dans l'abîme 1 024 personnes. Dans le brouillard, un charbonnier norvégien, le " STORSTAD ", venait de le frapper en plein flanc, à la hauteur de la chambre des machines, presqu'à mi-chemin entre les deux cheminées, causant ainsi un trou béant de 12 pieds par lequel les flots firent irruption. Erreur de signaux des bateaux? Qui peut le dire exactement?

Laissons l'historique de la terrible tragédie pour continuer le cheminement d'autant près que possible du courrier de Sa Majesté...après le naufrage.

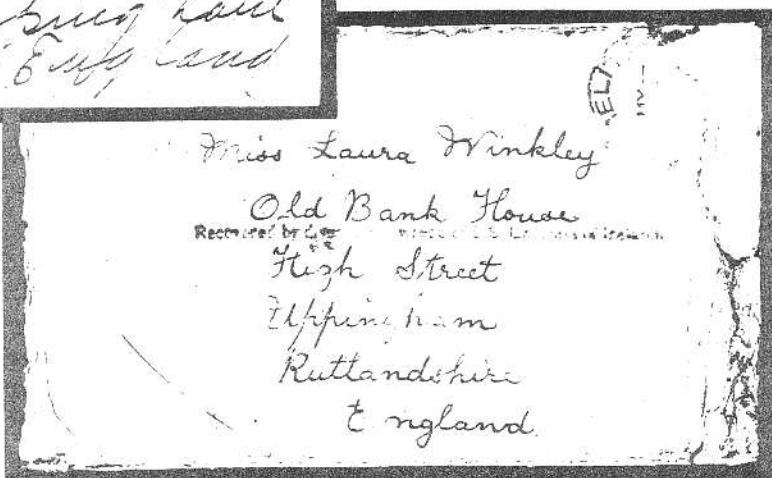
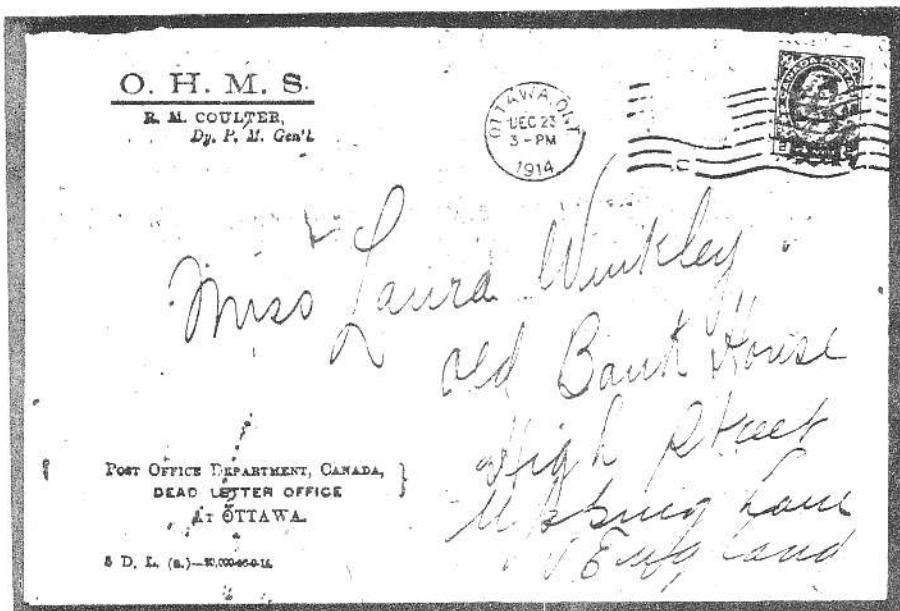
Dans le temps, une seule ligne de bateau était mandatée par contrat royal (en l'occurrence le roi George V) pour transporter le courrier de l'Angleterre et de l'Amérique du nord et, en 1914, cet honneur revint à la ligne du Canadien Pacifique. Ainsi, sur l'EMPRESS OF IRELAND, il y avait dans la cale, " la chambre de poste de l'Empress " qui était un compartiment fermé à clé où l'on avait entassé tous les sacs de courrier. Ceux-ci étaient proprement identifiés au moyen de petits talons de couleur, soit rouge, jaune, vert et blanc, aux fins de différencier lettres, petits paquets, courrier de 1^{ère} classe, courrier recommandé, etc. Si destiné en Angleterre, les talons mentionnaient Liverpool, Southampton, New Carlisle, Glasgow, en Ecosse, et ainsi de suite. En voyage inverse, les talons portaient les noms de Québec, Montréal, Vancouver, Calgary, Ottawa, etc. Tout ceci pour faciliter un triage rapide dès l'arrivée du bateau à son port d'attache.

Au lendemain du naufrage, les Postes canadiennes firent une déclaration aux journaux à l'effet que les malles considérables à bord de l'EMPRESS étaient considérées comme complètement perdues...pour le moment du moins. On dit qu'il y avait quatre chariots de sacs entassés dans la " chambre de poste " du bateau contenant, au bas mot. \$13 000 en chèques répartis dans 800 lettres recommandées et à destination de l'Europe, du Sénégal et des Monts Oural. On mentionnait aussi qu'il y avait à bord de l'EMPRESS quelque 2 500 à 3 000 sacs de malle.

De toute évidence, le Département des Postes était soucieux de récupérer son courrier, même si celui-ci devait être tout détrempé. Donc, au fur et à mesure que des sacs de courrier refaisaient surface de la cale du navire, - plus ou moins avariés il va sans dire, puisque les plongeurs ne pouvaient empêcher, quand ils ouvraient la porte du compartiment, que l'eau ne s'y engouffre avec violence -, ces sacs étaient immédiatement envoyés à Ottawa. Les Postes canadiennes se sont alors occupées de redresser tout ce courrier à leur destination réelle.

Il semblerait que les premiers six mois on aurait employé un tampon à encre " bleue-mauve " pour identifier ce courrier particulier avec la mention " RECOVERED BY DIVERS FROM WRECK OF S.S. EMPRESS OF IRELAND ". Puis on aurait employé par la suite un tampon à encre " verte émeraude ". Un pli que nous possérons semble confirmer cet avancé puisqu'il est daté d'Ottawa " 23 décembre 1914 " et qu'il retourne du courrier récupéré du navire naufragé à mademoiselle Winkley, en Angleterre.

Si, malheureusement, beaucoup de courrier fut perdu lors du désastre maritime de 1914, on en a quand même récupéré une assez forte partie, grâce aux différents plongeurs profes-



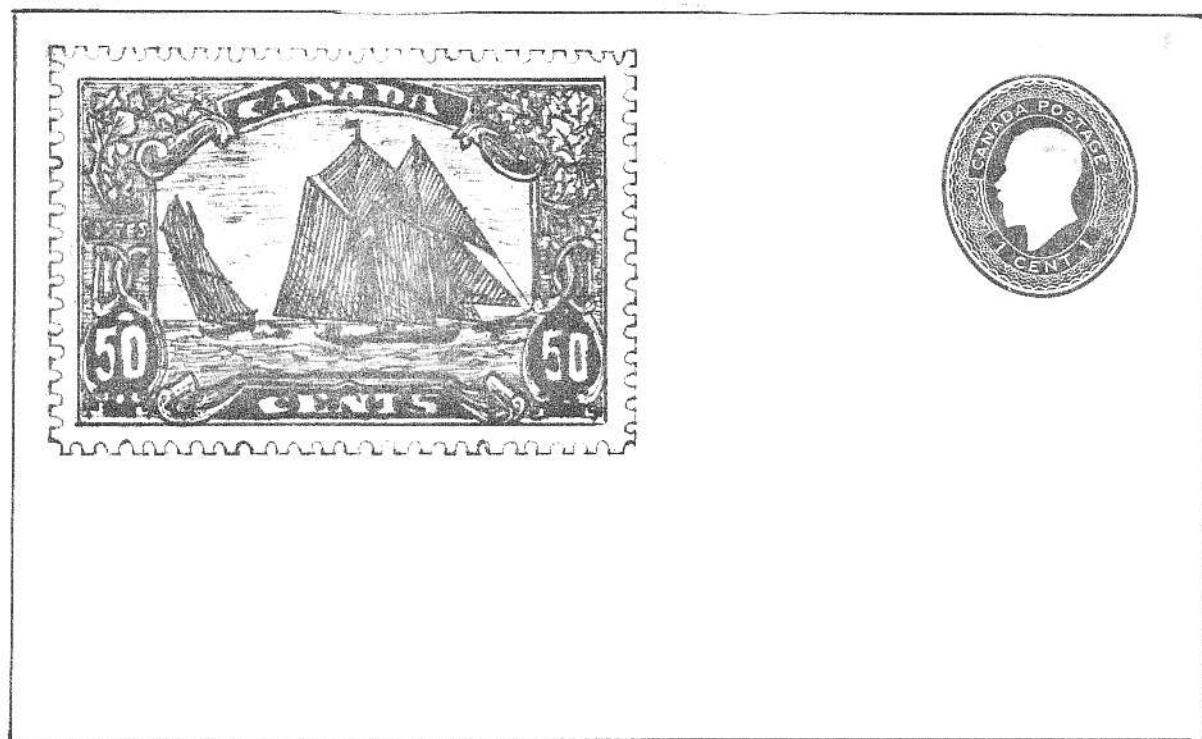
La plus petite de ces deux enveloppes a été entraînée au fond de l'abîme avec le courrier de l'"Empress of Ireland". Récupérée par les sauveteurs, elle a été retournée à sa destinataire, Miss Laura Winkley, à Uppingham (Angleterre), dans la grande enveloppe reproduite ci-dessus, datée du 23 décembre 1914, par le Bureau des Rebutts, à Ottawa.

sionnels qui n'ont cessé d'explorer le plus possible l'épave du transatlantique. Même pour ces hommes d'expérience, plonger jusqu'à l'EMPRESS OF IRELAND, c'est encore quelque chose de très émouvant et leur pèlerinage annuel dans ces eaux est devenu une hantise. Cependant, après toutes ces années, l'eau salée et le temps ayant fait leur oeuvre, le navire devient pour eux de plus en plus dangereux à rejoindre. Sérieusement ébranlé par l'action de la mer, sa superstructure d'acier a beaucoup faibli et elle plie sur elle-même. Il est recouvert de boue, de champignons,

de flore sous-marine et d'algues et il est devenu impraticable de le remettre à flot.

C'est là, sous ce monument de grande classe, que dorment depuis 70 ans tant d'hommes, de femmes et d'enfants. Ils resteront seuls à connaître la chambre de poste de l'EMPRESS et les secrets contenus dans le courrier de Sa Majesté qui peut s'y trouver.

Pendant la célébration du 450^{ème} anniversaire de l'arrivée de Jacques Cartier en Amérique lors de "Qué-



RÉFÉRENCES

bec 1534-1984 ", des centaines de navires silloneront notre majestueux Saint-Laurent. Ces grands voiliers passeront tous au large de Pointe-au-Père et apprendront à leur tour, en observant là une bouée de repère -- toujours fidèle -- qu'elle indique où retrouver l'épave de l'EMPRESS OF IRELAND disparu le 29 mai 1914.

On peut être séparé par les montagnes, par la jungle, les glaciers ou les déserts mais c'est par les océans qu'on se rapproche...et la grande aventure de la mer se continue.

QUATORZE MINUTES (James Croall, traduction Serge Proulx).

MILLE CRIS DANS LA NUIT (Francine Carrier).

DENIS LAVOIE, plongeur, Club Sports marins de Cap-Rouge.

Capitaine JEAN-CLAUDE MICHAUD, Port de Québec.

Directeur MARCEL RANCOURT, Musée maritime de l'Islet.

ARCHIVES, Université Laval de Québec.

JOURNAUX de l'époque.

Ecrit spécialement pour l'AQEP,
novembre 1983.