

L'Empress of Ireland

Jean-Pierre Durand

Cirque du Soleil, avec l'aide du gouvernement québécois, vit le jour. Après plusieurs spectacles au Québec (la première production sera présentée dans la ville de Gaspé), le Cirque se produisit en Ontario, puis à Vancouver (à l'occasion d'*Expo 86*), avant de se rendre, en 1987, en Californie. L'accueil aux États-Unis fut dithyrambique. En 1995, lors du Sommet du G7, tenu à Halifax, le *Cirque du*



Soleil monta un spectacle pour les chefs d'États réunis. Aujourd'hui, le Cirque présente plusieurs productions différentes en divers endroits de la planète. Le Cirque, dont le siège social principal est à Montréal, est même installé de façon permanente à Las Vegas. En novembre 1996, la médaillée olympique du Canada en nage synchronisée, Sylvie Fréchette, se joignait au *Cirque du Soleil* à titre d'artiste-entraîneuse pour le spectacle à caractère aquatique présenté ce mois-ci (octobre) au Bellagio de Las Vegas. Cet hiver, le *Cirque du Soleil* présentera un spectacle permanent à Disneyworld, en Floride.

Lors du XVI^e Festival international du cirque de Monte-Carlo, quatre jeunes contorsionnistes québécoises du *Cirque du Soleil* surent éblouir les spectateurs, au point d'en faire oublier les contorsionnistes du *Cirque Oulan-Bator* de Mongolie, pourtant spécialistes dans cette discipline !

Le cirque avait perdu beaucoup de son prestige et de son pouvoir d'attraction avec l'arrivée de la télévision et la popularité du cinéma, mais voilà qu'avec des entreprises comme le *Cirque du Soleil* on retrouve la magie, on réinvente le cirque...

SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

COUTET, Alex. *La vie du cirque*, B. Arthaud, Grenoble et Paris, 1948.

JACOB, Pascal. *La grande parade du cirque*, coll. «Découvertes», Éditions Gallimard, Paris, 1992.

SCOTT, Charles W. *Le Cirque et le Festival international du Cirque de Monte-Carlo*, Éditions Ouest-France, Rennes, 1995.

Remerciements (pour le prêt de matériel et les illustrations) à :

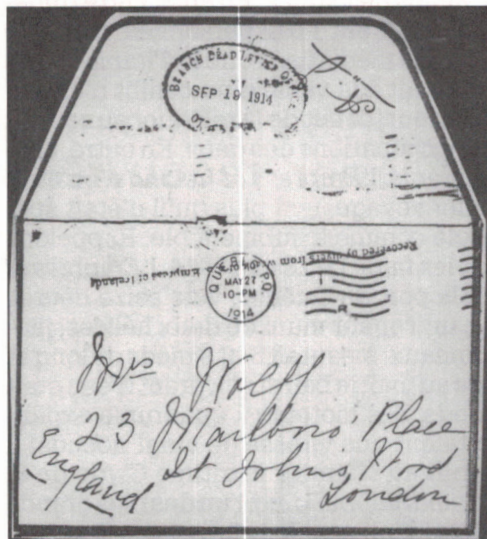
Benoit Carrier, Paul Desjardins, Sébastien Durand et Aline Girard.

La sortie du film de Cameron, *Le Titanic*, a ravivé l'intérêt pour l'histoire de ces grands navires naufragés. La catastrophe maritime de l'*Empress of Ireland*, aussi grave que celle de son illustre prédécesseur, fit pourtant, si vous me permettez l'expression dans les circonstances, moins de vagues. En effet, cette tragédie, dans laquelle périrent 1 012 personnes, dont 840 passagers, fut moins médiatisée que le *Titanic*. Il faut dire qu'elle survenait à la veille d'un conflit d'envergure mondiale qui eut tôt fait de la reléguer au second plan dans les préoccupations des gens. En outre, contrairement au *Titanic*, l'*Empress of Ireland* n'en était pas à son premier voyage, non plus qu'il n'était spécialement auréolé comme insubmersible. Rappelons très brièvement les faits. Le 28 mai 1914, l'*Empress of Ireland* quittait le port de Québec, vers seize heures dix. L'*Empress*, un vapeur muni de deux hélices, jaugeait 14 191 tonnes, mesurait 548,9 pieds de long et 65 pieds de large au maître bau et son tirant d'eau était d'environ 27 pieds. Ses moteurs à quadruple expansion lui permettaient une vitesse de vingt noeuds. Il avait été construit au chantier maritime Clyde de la compagnie *Fairfield Shipbuilding*, l'un des plus grands noms de la construction navale britannique. Il appartenait à la *Canadian Pacific Railway*. Ce jour-là, il en était à son 96^e voyage sur l'Atlantique depuis son tout premier en juin 1906. Vers deux heures du matin, le 29, l'*Empress* heurtait le *Storstad*, un charbonnier norvégien, à environ sept milles au nord-est de Pointe-au-Père et à quatre milles de la rive. Un banc de brume fut la cause première de l'accident. Moins de quatorze minutes après l'abordage, le paquebot sombrait (le *Titanic* mit 2 heures 40 minutes avant de sombrer). Aujourd'hui, l'épave de l'*Empress of Ireland* repose dans le fleuve Saint-Laurent.

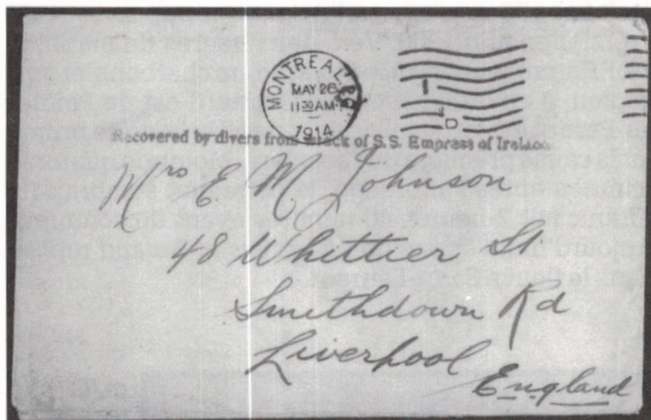


Carte postale montrant l'*Empress of Ireland*. Éditée par *Taber Art Company* (É.-U.) vers 1910-1914.

Avant son départ, des employés du bureau de poste de Québec avaient transporté dans la cale du navire tous les sacs de malle destinés au Vieux Continent. À une heure trente, dans la nuit du 29, le capitaine Henry Kendall prenait les commandes du navire. D'autre part, une allège du gouvernement remettait encore du courrier à l'*Empress*, qui pouvait maintenant poursuivre son chemin vers l'océan... quand survint la terrible collision. Il y avait, aux dires des postes canadiennes, quatre chariots de sacs entassés dans la salle de poste du navire, contenant entre autres 13 000\$ en chèques répartis dans 800 lettres recommandées. On précise aussi qu'il y avait à bord du navire quelque 2500 à 3000 sacs de malle.



Enveloppe mise à la poste à Québec, en date du 27 mai 1914. À cause de son immersion dans l'eau, le timbre n'y figure plus. (photo reprise du texte de Lola Caron)



Enveloppe mise à la poste à Montréal, en date du 26 mai 1914, également recouvrée sur l'épave. (photo: Archives nationales du Canada, POS 3755)

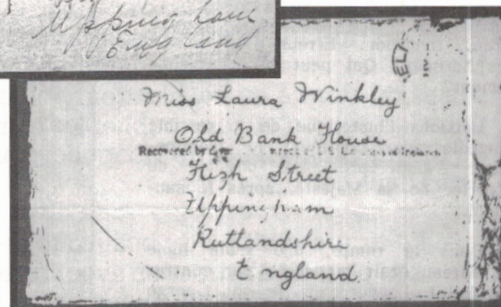
C'est la firme *Canadian Import Company* qui obtint l'autorisation de récupérer le courrier. Dans une lettre adressée au maître de poste général du Canada, L.P. Pelletier, et datée du 22 août 1914, la *Canadian Salvage Association* l'informait qu'en cette journée

même vingt-quatre sacs de malle et une grande partie du courrier recommandé avaient été récupérés. En effet, des plongeurs expérimentés allèrent récupérer les sacs, mais ceux-ci, détrempés, pouvaient être en plus ou moins bon état. Le premier lot du courrier recouvré fut acheminé par train à Ottawa au service des rebuts (*Dead Letter Office*) le 26 août. Les postes canadiennes réadressaient alors les lettres et les réacheminaient dans des enveloppes afin qu'elles puissent parvenir enfin à leurs destinataires. Le courrier recouvré était marqué avec un tampon à encre bleu mauve (ou vert émeraude) sur lequel était inscrit: *Recovered by divers from wreck of S.S. Empress of Ireland*. À l'endos du pli, on apposait une marque ovale du service des rebuts comportant la date de réception. Les plongeurs poursuivirent leur travail jusqu'au 21 septembre, après quoi, les conditions climatiques n'étant plus favorables, ils cessèrent. Une missive du 21 septembre 1914 indiquait que le service des rebuts n'avait dénombré que 2100 lettres suffisamment en bon état pour pouvoir les réacheminer à leurs destinataires.

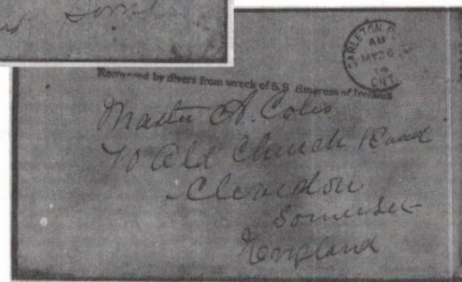


Winkley, à Uppingham (Angleterre). (photo reprise de l'article de Lola Caron)

L'enveloppe du haut, datée du 23 décembre 1914, fut utilisée pour réacheminer l'enveloppe du bas, plus petite, à sa destinataire, Miss Laura



Même chose ici, alors que l'enveloppe du haut, datée du 28 décembre, servit à réacheminer l'autre enveloppe à son destinataire, Master A. Coles, à Clevedon (Angleterre). (photo reprise de l'article de Robert Wyse)



Jusqu'à tout récemment, aucun timbre-poste ne représentait l'*Empress of Ireland*. Finalement, François Gloutnay m'apprenait l'autre jour que le Ghana avait émis un feuillet comprenant ce navire le 5 mai 1998. Du Canada, aucun timbre pour nous rappeler ce naufrage. Par contre, si l'on veut à tout prix associer un timbre canadien au naufrage, on ne ferait pas fausse route avec le timbre commémorant l'Armée du Salut, émis le 25 juin 1982, car un groupe de 170 membres de cette église faisaient partie du dernier voyage de l'*Empress*. Et, de son côté, Yvan Latulippe suggérerait une visite au Musée de la mer de Pointe-au-Père (info: 418-724-6214) pour tous ceux intéressés à contempler des objets provenant de l'épave...

TEXTES CONSULTÉS

BALLARD, Robert D. et ARCHBOLD, Rick. *Les grands paquebots disparus*, Éditions Glénat, Grenoble, 1997.
CARON, Lola. «Empress of Ireland: courrier recouvré par les plongeurs», in *Les cahiers de l'Académie*, vol. 1, no 13, 1983. Pages 177 à 181. (Un résumé de cet article parut dans *Philatélie Québec*, vol. 19, no 3, 1992.)
CROALL, James. *Quatorze minutes*, récit du naufrage, traduit par Serge Proulx, Inédi, Ottawa, 1982.
WYSE, Robert. «Wreck covers of the Empress of Ireland», in *BNA topics*, vol. 42, no 3, 1985. Pages 12 à 17.

TEXTES NON CONSULTÉS

(renseignements fournis par Cimon Morin, des Archives postales, à Ottawa)
BAKER, Rodney. «Fourteen minutes (Empress of Ireland, 1914)», in *Maple Leaves*, vol. 23, no 2, 1993. Pages 43-45.
BERTHELOT, Henry J. «Mail from the last voyage of the Empress of Ireland», in *American Philatelist*, vol. 98, no 4, 1984. Pages 352-354.
WHITE, John. «Salved from the sea (Empress of Ireland, 1914)», in *Album page*, vol. 12, no 7, 1992. Page 3.

NUPHILEX



Du 6 au 8 novembre 1998
Palais des Congrès

**Admission
gratuite**

Heures

| | |
|----------|-----------|
| Vendredi | 12h - 20h |
| Samedi | 10h - 18h |
| Dimanche | 10h - 16h |

★ VENTES AUX ENCHÈRES ★

Timbres vendredi 19h
Monnaies samedi 13h

Dirigées par M. Serge Laramée

Tél. : (450) 449-1888

kikif-1042

V É C U

«J'ai plongé sur l'Empress...»

André Valiquette

Voilà une bonne entrée en matière pour lancer une conversation entre plongeurs. J'en ai encore fait l'expérience à une réception de mariage. Je ne connaissais pas ma voisine de table et nous nous sommes finalement rendu compte que nous partageons cette passion pour l'exploration des profondeurs. C'est lorsque j'ai mentionné cette épave mythique que notre échange est devenu plus attentif. Peut-être est-ce pour ces moments gratifiants que j'avais risqué ma vie, il y a plusieurs années.

L'exploration de l'*Empress of Ireland* comporte de multiples dangers. Depuis la «redécouverte» de l'épave en 1960, des dizaines de plongeurs, provenant de toute l'Amérique du Nord, y ont laissé leur vie.

Le secrétaire du club de plongée de Rimouski m'a fait l'honneur de m'initier. L'approche doit se faire à l'égal, entre la marée haute et la marée basse, afin de profiter de la stabilisation des courants contraires. On plonge en plein centre du fleuve, à six kilomètres du bord. La garde côtière canadienne a placé une bouée haute de 5 mètres pour identifier le lieu de la descente, le seul possible. Les vagues ayant à peu près la hauteur de la bouée, c'est grâce à la cloche dont elle est garnie qu'on sait qu'on approche du but. Pendant qu'on y amarrait notre canot pneumatique, un phoque s'est approché de nous, nageant près de nos palmes. C'est le temps de sauter dans une eau à 4°C, qui s'infiltre aussitôt dans nos habits et s'y réchauffe un peu. Qu'allions-nous trouver 35 mètres plus bas ?

On descend, la tête première, le long du câble. Il ne faut pas le lâcher: au centre du fleuve, le courant est à son maximum. À 25 mètres, c'est la nuit noire. En allumant nos torches, nous sommes aveuglés par un effet «tempête de neige». Nos faisceaux de lumière balayent les milliers de particules de pollution charriées par le courant. Dix mètres plus bas apparaît la masse sombre de l'*Empress*. Nous mettons le pied sur le pont supérieur avant, en planches de teck, puis avançons lentement vers le château central. Plus de mille personnes sont mortes ici, plus de 700 restées coincées dans l'épave, au milieu de la nuit. Du métal tordu, des câbles recouverts de limon, des petits poissons qui s'abritent ici et là.

Pas question d'entrer à l'intérieur. À cette profondeur, les réserves d'air s'épuisent vite et les problèmes dus à la pression nous guettent. La visibilité

37