

Chapitre 1

L'Empress of Ireland

Les glaces commencèrent à fondre vers le 25 avril. Jour après jour, des filets d'eau noire s'allongeaient et s'élargissaient à travers les glaces qui, depuis plusieurs mois, tenaient le fleuve Saint-Laurent prisonnier de leur armure d'acier. L'un après l'autre, les bancs de glace se détachaient de la masse ramollie et descendaient lentement le fleuve en se balançant, fondant et disparaissant au cours de leur voyage vers la mer lointaine.

Pour les grands vapeurs reliant le Canada et l'Europe dans la première décennie du siècle, l'ouverture officielle de la voie maritime du Saint-Laurent signifiait la reprise de leurs opérations estivales. Pendant les mois d'hiver, le fleuve étant pris dans les glaces sur des centaines de kilomètres, les paquebots devaient se rendre aux ports de Halifax en Nouvelle-Écosse, ou de Saint-John au Nouveau-Brunswick, libres, eux, de toute glace. Les deux s'avéraient d'excellents refuges, mais ils présentaient un inconvénient : effectivement, pour se rendre dans les grandes villes comme Montréal ou Québec, destination finale de la plupart des passagers, ceux-ci devaient voyager par train, soit un trajet de plusieurs centaines de kilomètres.

À l'arrivée de l'été, les gros navires de la célèbre compagnie de navigation Atlantic pouvaient remonter le Saint-Laurent jusqu'aux ports de Québec ou de Montréal. Les Canadiens suivaient avec grand intérêt l'ouverture de la voie maritime.

Il existait une certaine gloire à être le premier à remonter le fleuve, et une amicale rivalité naissait entre une demi-douzaine de transatlantiques qui entraient en compétition pour l'honneur. Grâce aux journaux de la métropole, on pouvait suivre leurs déplacements à travers les dernières glaces avant leur arrivée. Le capitaine du premier bateau à accoster à Québec ou Montréal méritait les traditionnelles récompenses, soit la canne à pommeau d'or et un chapeau haut de forme en soie.

Par un bel après-midi, à la fin du mois de mai 1914, l'un de ces grands paquebots longeait le quai de Québec, deux nuages de fumée ondulant faiblement de ses cheminées. L'agi-

**EMPRESSES
OF THE ATLANTIC**



Québec - Liverpool

EMPRESS OF IRELAND. . . 28 mai
EMPRESS OF BRITAIN. . . 11 juin

Montréal-Québec-Liverpool

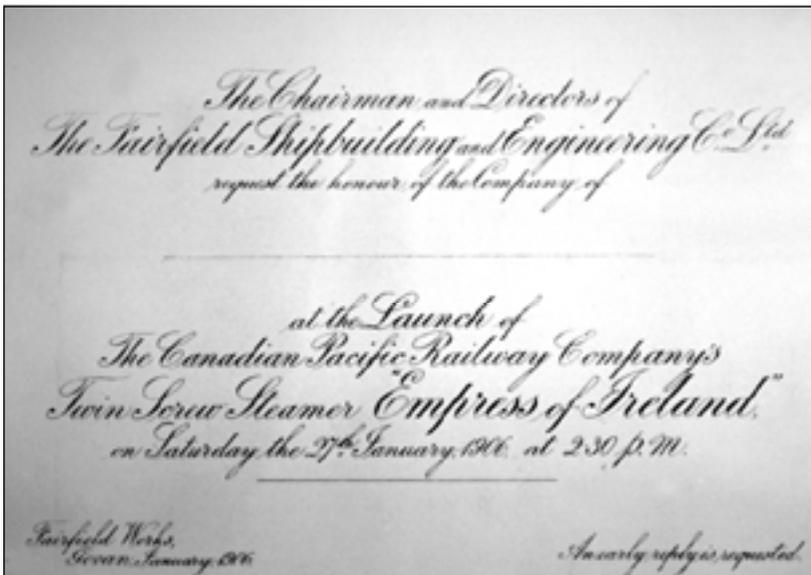
LAKE MANITOBA. . . . 23 juin

Orchestre tous les jours sur les
 Empresses, première et seconde
 classe. **G. J. P. MOORE,**
 Pour taux de passage, listes de dé-
 parts, etc., s'adresser à 30, rue St-
 Jean, et 46, rue Dalhousie. Ou à F.
 S. Stocking, rue St-Louis, et G. H.
 Stott, rue du Fort

Placard publicitaire vers 1910.

tation des passagers et des porteurs autour de la passerelle annonçait le départ. Le pavillon de partance (le « Blue Peter ») flottait au coqueron-avant à côté du drapeau à carreaux rouges et blancs du Canadien Pacifique. Le paquebot *Empress of Ireland* s'apprêtait à quitter Québec pour Liverpool, inaugurant ainsi sa première croisière d'été.

La compagnie Canadien Pacifique déclarait, avec raison, être le plus grand système de transport au monde; son réseau ferroviaire reliait le Dominion d'un océan à l'autre et ses flottes de navires sillonnaient les mers de Liverpool à Hong-Kong. Un passager à destination de l'Extrême-Orient pouvait s'embarquer sur les rives de la Mersey et débarquer à Yokohama ou dans d'autres ports longeant la côte de Chine, toujours sous l'aile protectrice du Canadien Pacifique. Avec le Canadien Pacifique, on pouvait voyager rapidement sur les deux océans à bord de grands navires ou traverser le continent par train. Si le voyageur voulait faire escale dans les grandes villes du Canada ou encore admirer les magnifiques Rocheuses, il



Invitation pour la mise à l'eau de l'Empress of Ireland.

pouvait loger dans les élégants hôtels de la compagnie. Le Canadien Pacifique faisait imprimer à grands frais, dans les meilleurs magazines d'Angleterre, une page complète et en couleurs dans laquelle il vantait les merveilles de ses paquebots *Empress* et de son plus grand système ferroviaire au monde. La compagnie offrait des parcours complets à prix modiques, à partir de n'importe quelle ville du Royaume-Uni jusqu'aux points les plus éloignés de son réseau.

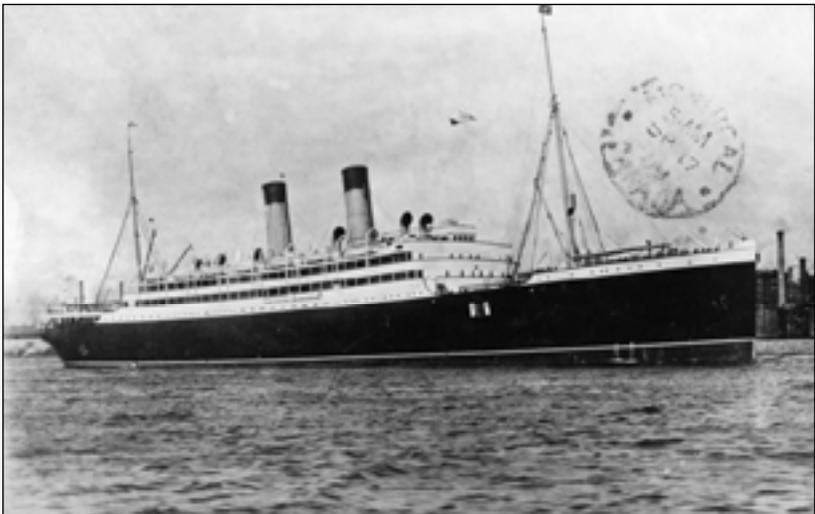
Le CPR (Canadian Pacific Railway) avait hésité longtemps avant de se transformer en compagnie de navigation transatlantique. Le marché était à la hausse, principalement à cause de l'émigration massive des Européens vers le Canada. Les grandes lignes Allen et Elder Dempster étaient bien établies, leurs rivales Cunard et White Star se proposaient d'assaillir le marché canadien avec de nouveaux vaisseaux, et la rivale du CPR, la Canadian Northern, menaçait d'entrer dans la mêlée. Le CPR ne pouvait rester à l'écart plus longtemps et, en 1903, il acheta le groupe Beaver Line de la compagnie Elder Dempster. En agissant ainsi, il acquérait non seulement une flotte de navires modernes mais une forte équipe de marins compétents et expérimentés dans les voyages sur l'Atlantique Nord.

En 1904, le CPR décida d'attaquer la compétition de front en commandant d'Écosse deux paquebots conçus pour être les plus grands et les plus rapides pour les voyages au Canada. À l'été 1906, les jumeaux, l'*Empress of Britain* et l'*Empress of Ireland*, effectuaient leur premier voyage à quelques semaines d'intervalle, établissant aussitôt de nouveaux records de vitesse et de confort.

L'*Empress of Ireland*, tout comme son jumeau, fut construit au chantier maritime Clyde de la compagnie Fairfield Shipbuilding, l'un des plus grands noms de la construction navale britannique. Les deux *Empress* étaient les plus grands navires que la compagnie Fairfield ait créés jusqu'à ce jour; ils furent

conçus et construits pour être classés étoiles 100 A-1 dans le Lloyd! C'est-à-dire que non seulement ils furent approuvés après leur construction, mais examinés et avalisés par les inspecteurs de la compagnie Lloyd à chaque phase des travaux, depuis la planche à dessin jusqu'aux essais en mer. C'était là la plus grande caution que les plus prestigieux inspecteurs de la marine pouvaient leur donner.

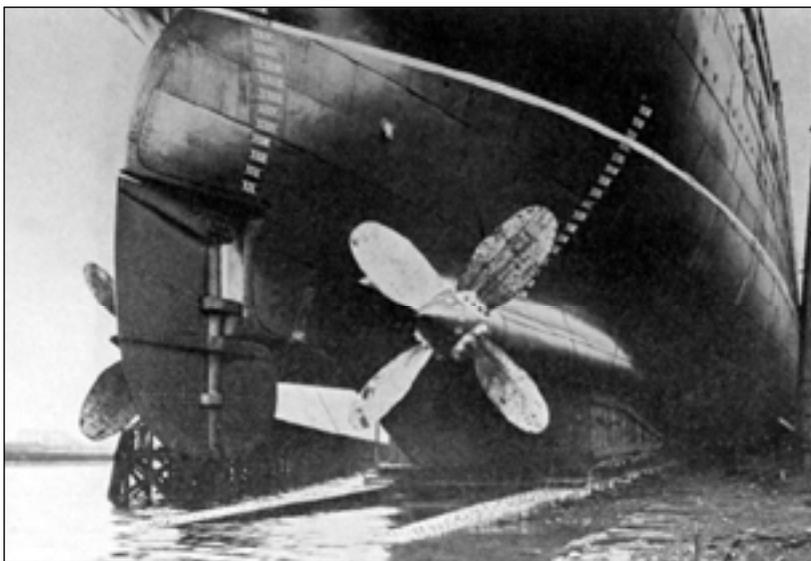
L'Empress, un vapeur muni de deux hélices, jaugeait 14 000 tonneaux, mesurait 167 mètres de long et 20 mètres de large au maître bau et son tirant d'eau était d'environ 8 mètres. Ses moteurs à quadruple expansion lui permettaient une vitesse de 20 nœuds qu'il atteignait lors de ses voyages. Il fallait aux deux paquebots environ six jours pour franchir les 4 500 kilomètres qui séparent Liverpool de Québec. De ces six jours, seulement quatre étaient requis pour traverser l'Atlantique Nord, une caractéristique que le CPR s'empressa de faire valoir dans sa publicité. Les deux autres jours étaient passés dans les eaux abritées du Saint-Laurent, « la plus grande voie d'eau touristique en Amérique du Nord ». Même en été, l'océan



Carte postale de l'Empress of Ireland estampillée le 17 septembre 1909.

Atlantique avait une redoutable réputation et rares étaient les passagers qui se risquaient sur les eaux turbulentes pour le seul plaisir d'un voyage en mer. L'assurance qu'un tiers du voyage se passerait dans la tranquillité d'une grande mer intérieure était prévue pour apaiser les esprits et les estomacs.

Les deux *Empress* s'avéraient les plus beaux bateaux construits selon le modèle classique propre à leur époque : un avant droit, une poupe elliptique, deux hautes cheminées inclinées de couleur chamois avec la partie supérieure noire et de grands mâts inclinés pour les accompagner. Ils jouirent rapidement d'une bonne réputation non seulement pour leur vitesse, mais pour leur bonne tenue de route par mauvais temps sur l'Atlantique. L'*Empress of Ireland* pouvait embarquer à son bord 1 550 passagers : environ 300 en première classe, 450 en seconde classe et plus de 800 en troisième classe. Sa capacité était limitée, en pratique, non par le nombre de places disponibles, qui était plutôt élevé, mais par la capacité des chaloupes de sauvetage. Les passagers de première classe



L'Empress of Ireland peu de temps avant son lancement.

CANADIAN PACIFIC

"EMPRESS" STEAMERS

ONLY FOUR DAYS
OPEN SEA.

**LUXURIOUS
FAST MAIL STEAMERS
To CANADA**

Archives : Canadien Pacifique

Affiche du Canadien Pacifique.

étaient logés au milieu du navire sur les ponts supérieur et promenade, près du grand air et du soleil; l'air frais était toujours disponible sur l'Atlantique Nord, mais le soleil ne se montrait que pendant de courts moments. Les passagers de seconde logeaient à l'arrière sur les ponts supérieur et principal. La troisième classe vivait dans le bas du navire entre la passerelle et le gaillard d'avant, entourée et presque entremêlée aux quartiers des matelots. Le reste de l'équipage, les stewards et le personnel de la chambre des machines avaient également leurs quartiers dans les entrailles du navire, mais un peu plus loin à l'arrière. Le pont des officiers, par contre, jouissait des meilleures commodités. Selon la tradition, les officiers habitaient un rouf sur le pont des embarcations avoisinant la passerelle où ils passaient la plupart de leurs heures de travail. L'installation du capitaine ouvrait directement sur la passerelle; ainsi, il était toujours à proximité de son poste de commandement à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit.

L'*Empress* n'a jamais aspiré aux normes d'un luxe fastueux qui était la marque des gigantesques navires qui se faisaient concurrence pour rafler le riche marché new-yorkais. Cependant, il avait solidement établi sa réputation grâce à une chose que les voyageurs du début du 20^e siècle comprenaient et appréciaient, soit un confort assuré. Un correspondant du *Times*, qui avait fait la traversée à son bord, vantait sa belle salle à manger, son café « tant fréquenté pour le thé de l'après-midi » et sa charmante salle de musique. (Bien sûr, il décrivait là les installations de première classe.) Il concluait en disant qu'il serait difficile de trouver un navire plus gai et plus populaire.

Les photographies de l'époque présentent un intérieur qui dégage une impression d'espace et d'élégance fleurie, appropriée à une époque qui aimait tendrement son orchestre à cordes et ses palmiers en pots. À bord de l'*Empress*, un quintette à cordes jouait tous les jours pour les voyageurs de première et de seconde classe. Les passagers de première

classe dînaient assis à de longues tables sur des sièges abondamment sculptés ou se gavaient aux dîners de gala sur des banquettes richement décorées; le Canadien Pacifique n'avait pas encore adopté l'innovation allemande, récente et audacieuse, des tables séparées. Le décor entier était rehaussé de linge de table aux tissus lourds, d'argenterie plus lourde encore et de cristal, convenant fort bien à ce temps où les messieurs de première dînaient en chemise empesée et leurs dames en tenue de soirée. Pour les messieurs, il y avait un fumoir, sanctuaire qui leur était exclusivement réservé et où aucune dame n'aurait songé à se faire admettre. Pour les dames, c'étaient les plaisirs de la bibliothèque et de la salle d'écriture. Leurs enfants appréciaient, ou n'appréciaient pas, le privilège d'une salle à manger à part, même s'il y avait un carré de sable.

Bien sûr, c'était plutôt différent en troisième classe. Ni salle de musique ni café. Confinés dans de modestes quartiers sous les ponts, les passagers de troisième classe ne s'attendaient pas



Café, première classe.

à recevoir et ne recevaient pas plus qu'une nourriture et une couchette convenables, en rapport avec leurs minces revenus et leurs modestes statuts. Pourtant, on ne considérait pas comme sans importance le passager de troisième classe. C'était lui et ses semblables qui venaient par millions remplir les espaces libres du Nouveau Monde. L'immigration étant souvent une affaire de famille, les voyages transatlantiques devinrent un commerce florissant. Comme résultat immédiat, le passager de troisième classe, comme tout autre passager, bénéficia d'une amélioration importante des conditions de voyage. Les navires tel *l'Empress* se virent imposer par les gouvernements des normes minimales de confort avant d'être autorisés à transporter les immigrants. Par ailleurs, certaines compagnies de navigation comprirent que l'immigrant, dont on prenait soin pendant son pauvre et solitaire voyage vers une vie meilleure, allait tout probablement devenir un voyageur de seconde et même de première classe lorsqu'un jour il retournerait chez lui pour faire part à la parenté de sa réussite.



Fumoir, première classe, réservé aux hommes.

Ainsi, les transatlantiques cessèrent d'être, pour le misérable passager d'entrepont, des espèces de rafiots d'enfer où il crevait de faim pendant la traversée. Les quartiers d'immigrants se rapprochèrent alors des conditions de vie de la classe ouvrière – spartiates mais propres, avec une bonne nourriture solide pour soutenir le client et même des stewards pour le servir. Un écrivain canadien alla jusqu'à dire que les quartiers de troisième classe de *l'Empress*, bien qu'austères sans doute d'après les standards de 1914, étaient équivalents à ceux de première classe sur certains bateaux plus vieux et plus petits desservant encore le même trajet. Il avait probablement raison.

Même si le nombre d'immigrants au Canada fut toujours inférieur à celui aux États-Unis, ce flot de nouveaux arrivants représentait tout de même un commerce considérable. En 1913 seulement, près d'un demi-million de gens arrivèrent dans le Dominion. En 1914, le taux d'immigrants força les paquebots à diminuer leurs tarifs. Pour environ £6,50, un immigrant pouvait se rendre au Canada ou aux États-Unis en troisième classe. C'était environ le même prix qu'il aurait payé cinquante ans plus tôt, mais avec le confort et la vitesse en plus. Pour environ £10, il pouvait voyager en seconde. Les splendeurs de la première classe lui coûtaient £14. S'il projetait d'aller plus loin, il pouvait, en troisième classe, se rendre en Afrique pour £12 ou encore en Australie pour £18.

L'émigration n'était pas toujours un phénomène très populaire dans les pays d'où venaient les colons. Le CPR s'embrouilla pendant des mois dans une curieuse querelle avec l'archiduc François-Ferdinand, héritier présomptif du trône d'Autriche-Hongrie. Celui-ci accusa un agent de la compagnie d'avoir encouragé 400 000 jeunes hommes aptes au service militaire à émigrer, affaiblissant ainsi le potentiel militaire du pays. Son Altesse Royale, dit-on, crut à un complot financé

par l'or anglais et russe. Le CPR répliqua que, au cours des dix-huit mois, il n'avait transporté que 16 000 émigrants austro-hongrois, incluant les femmes et les enfants. L'affaire fut bientôt oubliée, mais les chiffres modestes du CPR donnent tout de même une bonne indication du taux de l'émigration européenne en Amérique du Nord au début du siècle. Sur les navires anglais, on tenait pour acquis que la grande majorité des passagers de troisième classe étaient des étrangers. Même au Canada, où le patrimoine britannique était important, l'affluence des émigrants européens était si considérable qu'en 1914, lorsque le *Daily Mail* dépêcha un journaliste avec la consigne d'y faire fortune comme immigrant, celui-ci se trouva rapidement à la tête d'un groupe de travailleurs, car il était le seul à comprendre le contremaître écossais.

On avait accordé au correspondant du *Times* la permission d'inspecter les quartiers des immigrants à bord de l'*Empress*. Ce journaliste écrivit en termes flatteurs que la compagnie prenait grand soin des plus pauvres comme des plus riches et il affirma que les deux *Empress* marquaient « une ère nouvelle et meilleure pour les passagers appartenant à la classe émigrante ». Puis, comme il convenait à un correspondant du *Times*, il se hâta de parler de la popularité dont jouissait l'*Empress* auprès de ceux qui pouvaient s'offrir plus de luxe. Cette popularité, expliquait-il, était due au grand confort du bateau qu'on comparait avantageusement aux immenses navires du temps.

En dépit de la nature fictive de la souveraine dont il portait le nom, ou peut-être bien à cause de cela même, l'*Empress of Ireland* avait toujours été le favori des passagers irlandais, spécialement de la marée d'émigrants irlandais au Nouveau Monde. Aux occasions spéciales, on hissait le drapeau de l'Irlande. Le moment sublime de l'année était le concert de gala qu'on donnait le jour de la Saint-Patrick; passagers et équipage, tous ensemble, saluaient le navire en chantant « The Dear Little

Shamrock of Ireland » (Le cher petit trèfle d'Irlande).

Le confort n'était pas la seule vertu du paquebot. Les propriétaires de *l'Empress* soulignaient bien haut le fait que le navire possédait suffisamment d'embarcations pour tout le



L'Empress of Ireland vers 1912.

monde à bord. En 1914, la mer était encore très dangereuse. Au cours des vingt dernières années, on avait enregistré quelque 4 700 vaisseaux anglais perdus, et même si la plupart étaient des bateaux de pêche et des caboteurs, il n'en reste pas moins que 18 000 personnes, passagers et équipage, y avaient trouvé la mort. L'intérêt porté pour la sécurité en mer, à ce moment, frisait l'obsession; il y avait une raison toute simple à cela : le naufrage du *Titanic*. Quand le plus grand paquebot au monde coula dans l'Atlantique lors de son voyage inaugural en avril 1912, le monde fut bouleversé d'apprendre qu'il avait été autorisé à voyager avec des chaloupes pour 1 178 personnes, soit le tiers de sa capacité maximale. Comme résultat, la loi stipula que l'on corrige cette situation alarmante.

L'adjoint au directeur de la Marine du CPR, M. Curtis, déclarait qu'il y avait tellement de chaloupes de sauvetage à bord de l'*Empress* qu'on les empilait sur les ponts. Ce n'était peut-être pas la meilleure façon de dégager une impression d'ordre et de prudence, mais c'était très bien après tout. En fait, l'*Empress* possédait des chaloupes de sauvetage pour environ 1 860 personnes; c'était plus que son effectif réel. Il était pourvu de 16 chaloupes de sauvetage en acier, soit 7 de chaque côté du pont principal des embarcations et 2 autres plus à l'arrière. Ces chaloupes pouvaient contenir 764 personnes, un effectif normal pour ce format et ce type de navire, selon les normes, à ce moment-là dépassées et illogiques, qui prévalaient au Board of Trade (ministère du Commerce) lors de la construction du navire. Pour être en loi après l'affaire du *Titanic*, le CPR améliora sa capacité du mieux qu'il put en augmentant la hauteur des bossoirs qui portaient les chaloupes d'acier et en plaçant sous chacune une embarcation repliée sur le pont. Il y avait au total 20 chaloupes repliables de type Englehardt pouvant contenir 920 personnes. On ajouta aussi 4 embarcations repliables de type Berthon pouvant contenir 176 personnes de plus. Les chaloupes repliables pouvaient sembler un pauvre substitut, mais elles furent hautement ap-

préciées par ceux qui s'en servirent. Elles étaient très larges, très profondes, avec de hauts côtés en toile, et leurs plats-bords étaient rabattus comme un gibus. Elles étaient vastes, stables et faciles à diriger, vertus qu'aucun marin n'aurait accordées aux chaloupes traditionnelles.

L'Empress possédait aussi plus de 2 200 gilets de sauvetage certifiés par le Board of Trade, dont 150 pour les enfants. Il disposait de 24 bouées de sauvetage pour secourir ceux qui auraient pu tomber par-dessus bord; celles-ci pouvaient aussi servir en cas d'urgence.

Théoriquement, *L'Empress* était plus qu'adéquatement équipé en fait de sécurité. Mais, comme tout marin le sait, peu importe la quantité de chaloupes de sauvetage, il faut savoir comment les descendre, les garnir d'un équipage expérimenté, les remplir de passagers effrayés, maladroits, pendant que le bateau prend de la gîte, et souvent quand il fait nuit ou par mauvais temps. Il y avait bien des chances que les chaloupes restent prises dans leurs bossoirs ou que, dans leur descente, elles tombent à l'eau, l'avant ou l'arrière en premier ou encore qu'elles chavirent au contact de l'eau. Lors d'un désastre célèbre, les embarcations avaient gelé dans leurs cales. Les chaloupes repliables pouvaient être mises à l'eau rapidement, mais on ne pouvait les utiliser sans l'aide de marins entraînés pour les monter et les manœuvrer. Dans une lettre au *Times* un lecteur prétendait, et avec raison, que plusieurs vies pourraient être sauvées si les bateaux étaient équipés de radeaux de sauvetage sur le pont supérieur, radeaux qui flotteraient librement si le navire sombrait.

Le CPR était néanmoins confiant que l'entraînement de ses équipages en matière de sécurité s'avérerait adéquat. Le 15 mai 1914, le major Maitland Kersey, directeur des services océaniques de la compagnie, avait accompagné le Board of Trade lors de l'inspection de *L'Empress* avant son départ

de Liverpool. Toutes ses embarcations, disait-il, furent facilement mises à l'eau en moins d'une minute. Les exercices de feu et la mise en place des cloisons coupe-feu qui suivirent furent également satisfaisants. Les mesures de sécurité ne se terminaient pas avec les inspections minutieuses du Board of Trade. Les hommes s'entraînaient régulièrement en mer. Le 27 mai, la veille du départ de *l'Empress* de Québec, les trois exercices eurent lieu de nouveau. À cette occasion, non seulement on fit descendre les chaloupes de sauvetage, mais l'équipage eut à les manœuvrer sur le fleuve Saint-Laurent. Pour s'assurer que les normes de sécurité étaient respectées, le CPR avait retenu les services du capitaine Hugh Staunton, anciennement de la ligne Orient, comme inspecteur des embarcations et des dispositifs d'urgence pour inspecter et entraîner les équipages du CPR, un emploi qui l'obligeait à voyager constamment. Néanmoins, plusieurs constructeurs soutenaient que la meilleure embarcation de sauvetage était le navire lui-même. Aussi longtemps qu'il restait à flot, l'efficacité des embarcations ne pouvait être mise à l'épreuve.

L'Empress était construit selon ce que l'on appelait la règle « des deux compartiments » : cela signifiait qu'il pouvait flotter avec deux compartiments inondés. Subdiviser de façon étanche un grand paquebot présentait un sérieux problème. Un navire de guerre, sujet de par sa nature et son rôle à être endommagé, pouvait être compartimenté à l'aide de cloisons latérales et transversales, limitant ainsi les dommages causés par les torpilles et les obus à une étendue relativement petite. Les membres de l'équipage payaient le prix de cette sécurité relative en étant confinés, pendant des mois, dans une série de petites cellules d'acier, rapprochées mais isolées les unes des autres, d'où ils devaient grimper comme des araignées pour sortir. Il était difficile de résister à la tentation de court-circuiter le processus entier en perçant les cloisons pour les garnir de portes soi-disant étanches. Lorsque le cuirassé britannique *Victoria* sombra en 1893 après une sérieuse collision, on décida

de munir ses successeurs de plus de 200 portes étanches.

Les paquebots présentaient un problème plus sérieux. À l'intérieur de ceux-ci, des centaines de passagers et de membres d'équipage devaient vivre pendant des jours et des semaines. Les passagers devaient pouvoir se déplacer de l'avant à l'arrière et également aller et venir de haut en bas entre le pont et les cabines, entre la salle de réception et le salon. Les rangées de cabines défilant sur toute la longueur du bateau nécessitaient de longues coursives. Pour accéder d'un pont à l'autre, il fallait de larges couloirs munis d'escaliers de différentes largeurs et hauteurs conformes à leur emplacement et à leur fonction, chacun représentant un certain danger. Même si les constructeurs et les marins étaient conscients du danger, les passagers, eux, s'attendaient à circuler librement dans la portion du navire qui leur était allouée. Les vieux messieurs et les dames âgées, contraints de lutter avec de lourdes portes étanches et d'enjamber des hiloires très élevées, auraient été enclins à penser qu'ils n'avaient pas payé pour voyager de cette manière. Il était simplement impossible de faire marcher un tel navire avec l'hypothèse qu'un désastre pouvait se produire à tout moment.

L'Empress disposait d'un système complexe de portes et de cloisons étanches. Au total, 10 cloisons divisaient le bateau en 11 compartiments plus ou moins étanches car ils étaient percés, à un niveau ou à un autre, de pas moins de 24 portes, étanches elles aussi, permettant d'accéder d'un compartiment à l'autre. Le CPR, comme la plupart des compagnies, émit certaines règles concernant les circonstances dans lesquelles les portes devaient être fermées; mais en pratique, plusieurs portes demeuraient ouvertes en tout temps pour permettre à l'équipage de travailler. Deux de ces portes étaient situées au niveau des chaufferies au fond du bateau. L'une permettait de clore la cloison n° 5 qui reliait les deux chambres de chauffe. De façon semblable, l'autre porte séparait la chaufferie et la

chambre des machines, immédiatement à l'arrière de celle-ci. Ces deux portes glissaient verticalement, comme des guillottes géantes, et étaient opérées par les ingénieurs de leur plateforme de contrôle dans la salle des machines. Les 22 autres portes, munies d'un lourd système à pignon et crémaillères, glissaient horizontalement. Pour fermer chacune d'elles, un steward devait courir sur le pont au-dessus de la porte, prendre une clé sur les crochets de la cloison, l'ajuster dans la tête du mécanisme d'engrenage et tourner patiemment jusqu'à ce que la porte se ferme. Dans des conditions favorables, un équipage entraîné pouvait fermer tous les compartiments étanches du navire en l'espace de trois minutes.

C'était un système démodé car plusieurs bateaux modernes possédaient un système électrique ou hydraulique. Un homme sur la passerelle pouvait, en appuyant sur un bouton, fermer toutes les portes étanches du navire. Néanmoins, l'équipage de l'*Empress* avait été entraîné avec beaucoup de soin à manœuvrer le système existant. Mais les hommes n'étaient pas habitués à opérer dans la noirceur, sur un bateau dangereusement incliné et les pieds dans l'eau. De plus, le système comportait une faiblesse : si un homme manquait à son poste ou ne réussissait pas à fermer une porte, celle-ci restait ouverte à la mer. De toute façon, les portes étanches ne pouvaient, que de façon extrêmement limitée, restreindre l'étendue du désastre. Le centre du navire en était le point le plus vulnérable simplement parce qu'il était impossible de le subdiviser adéquatement. La machinerie de l'*Empress* occupait un espace comparable à celui d'une église paroissiale : deux chambres de chauffe de 53 mètres de long abritaient des rangées de chaudières cylindriques et, à l'arrière de celles-ci, se trouvait une immense chambre des machines où travaillaient ses moteurs à quadruple expansion.

Théoriquement, même si l'*Empress* pouvait rester à flot lorsque les chambres de chauffe étaient inondées, son degré de flottabilité s'en trouvait dangereusement abaissé. De

plus, une chambre des machines inondée entraînait de plus grands risques. Si l'eau passait par-dessus les tôles du pont de la chaufferie, les fournaies alors submergées s'éteindraient. Même si les chaudières n'éclataient pas, elles ne produiraient plus de vapeur et, sans vapeur, le bateau mourrait comme un animal touché au cœur. Sans vapeur, les pompes et les dynamos ne fonctionneraient plus. Le navire n'aurait aucune puissance, aucune lumière et aucune force pour panser ses blessures. C'était pour cela que les mécaniciens du *Titanic* étaient demeurés à leur poste, essayant de sauver des vies jusqu'à ce qu'il soit trop tard pour sauver la leur.

La lettre d'instructions qu'il reçut, au moment de sa nomination, renseigna le capitaine du CPR sur la position de ses employeurs quant à la sécurité du vaisseau, des passagers et de son équipage :

« Nous désirons particulièrement attirer votre attention sur l'importance de votre commandement et sur la valeur du bateau, et vous incitons fortement à suivre les instructions de la compagnie en ce qui concerne la sécurité du paquebot et la vie des passagers. Bien entendu, votre préoccupation première sera de voyager en toute sécurité. Vous ne devez courir aucun risque qui pourrait provoquer un accident. Vous devez vous rappeler que la règle principale qui doit dicter votre conduite concerne la sécurité des passagers et du navire; vous ne devez pas, lors de vos voyages, chercher à gagner du temps au risque d'un accident. Nous espérons que ces instructions seront suivies à la lettre. Nous nous attendons à ce que tous les officiers de votre navire gardent ceci à l'esprit, vous les en aviserez tout particulièrement. »

La lettre se terminait avec l'espérance que chacun à bord ferait de son mieux pour être agréable aux clients de la compagnie. Les cyniques disaient, et sans doute avec quelque raison, que c'était le genre de lettre qu'on écrivait pour protéger la

compagnie en cas d'accident et que celle-ci attendait tout de même de ses capitaines qu'ils effectuent la traversée le plus rapidement possible, sans égard pour les risques. En vérité, il y avait peut-être des compagnies pour lesquelles cela était vrai, mais le CPR signifiait exactement dans cette lettre ce qu'il voulait. Effectivement, le CPR aimait faire les choses comme il se doit. À dix heures précises chaque matin, le capitaine faisait son inspection quotidienne du bateau. Avec le mécanicien en chef, le médecin, le commissaire de bord et le steward en chef, il effectuait sa tournée, jetant un œil critique sur chaque détail de la proue à la poupe et d'un pont à l'autre. L'inspection des cabines était loin d'être négligée. À tous les jours, on exigeait du steward en chef qu'il fasse la tournée des cabines, qu'elles soient occupées ou non.

