

Impatients de passer leurs vacances dans leur mère patrie *L'Empress of Ireland* et le tourisme transatlantique

Forrest D. Pass

Number 115, Fall 2013

Une colonie face à son destin. Le traité de Paris de 1763

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/70083ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Pass, F. D. (2013). Impatients de passer leurs vacances dans leur mère patrie : *L'Empress of Ireland* et le tourisme transatlantique. *Cap-aux-Diamants*, (115), 32–33.

IMPATIENTS DE PASSER LEURS VACANCES DANS LEUR MÈRE PATRIE

L'EMPRESS OF IRELAND ET LE TOURISME TRANSATLANTIQUE

Au printemps de 1914, Frederick William Cullen, acheteur de bonbons pour la T. Eaton and Company de Toronto, planifie un voyage transatlantique avec sa famille. Un agent de l'Allan Line, importante compagnie de navigation qui traverse l'Atlantique presque hebdomadairement au début du XX^e siècle, prépare un devis pour leur passage sur le navire *Virginian*, qui part le 26 mai de Montréal à destination du Royaume-Uni. Le prix du billet pour Cullen, sa femme Maud et ses deux enfants, Isobel et Albert, n'était pas très dispendieux pour la famille. Il n'en coûtera que 90 \$ (1 800 \$ en dollars d'aujourd'hui), ce qui correspond au salaire hebdomadaire de M. Cullen. Le séjour transatlantique sera un événement spécial, mais pas exceptionnel. En effet, il s'agit de leur deuxième voyage en cinq ans. En 1909, les Cullen s'étaient rendus en Irlande du Nord, pays natal de M. Cullen, afin qu'Isobel et son frère aîné Arthur, nés à Toronto, puissent être baptisés à l'église presbytérienne de Shankill Road à Belfast, vraisemblablement l'église d'un des parents.

Est-il surprenant qu'une famille bourgeoise canadienne d'origine britannique soit retournée deux fois en moins de dix ans en Grande-Bretagne au début du XX^e siècle? En général, l'historiographie de l'immigration raconte les expériences de ceux qui ont quitté leur mère patrie pour s'installer au Canada. On entend rarement parler des Canadiens de souche ou des immigrants naturalisés, gens riches ou de moyens modestes, qui voyagent dans l'autre direction, vers

l'Europe. Le récit de Frederick Cullen et de sa famille souligne ce phénomène de tourisme transatlantique au tournant du siècle dernier.

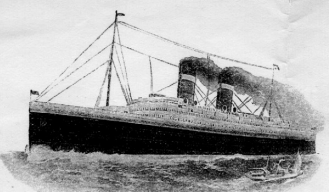
À la dernière minute, pour des raisons inconnues, Frederick Cullen décide de ne pas partir avec sa famille. Il accompagne tout de même Maud et les enfants à Québec, où ces derniers embarquent, le 28 mai, sur un autre paquebot à destination de Liverpool, l'*Empress of Ireland*. Quelques heures plus tard, le bateau coule dans le fleuve Saint-Laurent. Il s'agit du naufrage le plus tragique de l'histoire canadienne : 1 012 personnes auraient péri, dont Maud, Isobel et Albert Cullen. Revenu à Toronto, M. Cullen attend avec inquiétude des nouvelles de sa famille. Son frère Charlie se rend alors à Québec, où il s'installe au Neptune Hotel, sur la côte de la Montagne, et ensuite à Rimouski dans l'espoir de pouvoir récupérer les corps des disparus parmi les centaines de cadavres retrouvés près de l'épave. Ses lettres et ses télégrammes témoignent de l'ampleur de la tragédie. Le 1^{er} juillet, il décrit non sans frustration, le cadavre d'une femme anonyme, vêtue d'un kimono bleu et d'un imperméable au moment de son décès qui ne serait pas celle qu'il recherche. Enfin, Charlie trouve les corps des deux enfants, mais pas celui de Maud.

Le naufrage de l'*Empress of Ireland* n'empêchera ni Charlie ni Frederick Cullen de traverser l'Atlantique à nouveau. Charlie, alors à la recherche des corps de sa parenté, confie à son frère ses projets de voyage en Europe. L'année suivante, Cullen se rend en Angleterre pour affai-

res. Le 6 février 1915, il s'embarque sur le paquebot *Franconia*, à New York, et il arrive à Londres cinq jours plus tard. Il passe les trois mois suivants à négocier avec des fournisseurs britanniques pour l'achat de toutes sortes de bonbons, estimés à plus de 50 000 \$, qui serviront à remplir les étagères de chez Eaton. La Première Guerre mondiale ne tue pas le marché des bonbons au Canada.

Les Cullen ne sont pas les seuls Canadiens à vouloir visiter l'Europe par affaires ou pour le simple plaisir. Les entreprises qui offraient le service transatlantique – Cunard, Allan, Canadien Pacifique – encourageaient ce tourisme international. La liste des passagers de l'*Empress of Ireland* pour son avant-dernier voyage de Liverpool à Québec, le 22 mai, comprend plus de 300 noms de personnes qui auraient déjà visité le pays. Parmi ceux-ci, on retrouve une quinzaine de touristes britanniques.

Arthur Henry Chetwynd, passager de première classe, était l'héritier d'un grand domaine et d'un titre de noblesse en Angleterre. Il n'a aucunement l'intention de s'installer au Canada, mais il connaît le pays. Pendant sa jeunesse, il a travaillé comme directeur d'un ranch en Colombie-Britannique, où son frère cadet vit toujours. D'autres passagers passaient par le Canada pour se rendre au Japon ou en Australie. Ces riches touristes anglais voyagent partout à travers le monde, pour chasser et pêcher, mais aussi pour entretenir des liens sociaux et commerciaux à travers l'Empire britannique. Au Canada, le gouvernement invite ce type de voyageur à venir s'installer au



THE ALLAN LINE
ROYAL MAIL STEAMERS

SERVICES:
MONTREAL—LIVERPOOL MONTREAL—HAVRE
MONTREAL—GLASGOW BOSTON—GLASGOW
MONTREAL—LONDON PHILADELPHIA—GLASGOW

GENERAL AGENCY FOR ONTARIO
GORDON H. O'HARA, GEN. PASSENGER AGENT, ONTARIO

ALL COMMUNICATIONS TO BE ADDRESSED TO
THE ALLAN LINE, 95 KING ST. WEST, TORONTO

TORONTO, April 13th, 1914

Mr. T. Templeton,
Order Department, General Office,
T. Eaton Co. Ltd.,
City.

Dear Sir:- "Virginian" May 26th.

We confirm our telephone conversation of date offering you room 18 on the above sailing for two adults and two children under ten years of age at the minimum rate of \$90.00. We enclose herewith plan of steamer showing location of accommodation and we shall be glad if you advise us as to acceptance, together with names of passengers at your early convenience.

Awaiting favor of you reply, we are,

Yours truly,
THE ALLAN LINE,
Per..... *Alex Anville*

Devis de réservation de quatre personnes pour un départ sur le *Virginian* de la compagnie Allan Line. Finalement, Frederick Cullen fait embarquer sa femme et ses enfants sur l'*Empress of Ireland*, le 28 mai. Ce changement coûtera la vie des membres de sa famille et bouleversera l'existence de Cullen pour le restant de ses jours. (Reproduction à partir d'un original conservé par la famille Sheppard. Archives : Musée canadien des civilisations)

pays. Alfred Jury, agent canadien d'immigration à Liverpool, proposa d'inclure des animaux sauvages empaillés dans ses expositions officielles sur les ressources canadiennes, les Anglais étant reconnus comme les plus grands amateurs de chasse et de pêche au monde.

Les passagers des grands paquebots comprenaient beaucoup de Canadiens et surtout des Canadiens d'origine britannique nouvellement naturalisés, qui allaient en Grande-Bretagne pour visiter leur famille ou pour affaires. Les Cullen, une famille bourgeoise de Dufferin Grove, un quartier de Toronto assez confortable, voyageaient en première classe, mais les Canadiens errants avaient

souvent moins de moyens. Ils voyageaient donc en deuxième ou même en troisième classe. La liste de passagers pour l'avant-dernier voyage de l'*Empress of Ireland* inclut environ 200 Canadiens naturalisés et 78 Canadiens de souche, revenant d'un séjour outre-mer. Parmi ceux-ci, on compte des enseignants, des fermiers, des artisans et des travailleurs des chemins de fer, résidant au Québec, en Ontario ou dans les provinces de l'Ouest. Ils revenaient sans doute avec des souvenirs.

Une autre des victimes de l'*Empress of Ireland* était assez typique des voyageurs transatlantiques de l'époque. Christopher Halliday, un Canadien d'origine

écossaise, immigré au Canada en 1899 sur le *Buenos Ayrean* en provenance de Glasgow, voyageait en deuxième classe. Son but était de s'établir sur une ferme en Saskatchewan où était déjà installé son cousin, mais il est plutôt devenu marchand général et maître de poste à Pierson dans le sud-ouest du Manitoba. Véritable pilier du village, Halliday était membre de la loge maçonnique locale des Odd Fellows et faisait aussi partie du club de curling des environs. En 1914, il décide de revenir en Écosse pour acheter des marchandises et pour rendre visite à sa parenté, et embarque sur l'*Empress*, toujours en deuxième classe. Il meurt tout comme les Cullen tandis que son ami James F. Dandy survit au naufrage. À la suite de ce désastre, Dandy ramène le corps de son ami à Pierson pour son enterrement.

Ces voyages transatlantiques témoignent de la volonté des Canadiens, surtout ceux d'origine britannique, de maintenir des liens familiaux, sociaux et commerciaux avec la mère patrie et avec d'autres pays et colonies. Parmi les lettres et les télégrammes que reçut Frederick Cullen après la mort tragique de sa femme et de ses enfants, on trouve celle-ci, datée du 6 juin, dans laquelle John Cullen de Londres offre ses condoléances, en notant que Maud et ses enfants « étaient sans doute impatients de passer leurs vacances dans leur mère patrie ». Biens installés au Canada, et avec l'intention d'y rester, les Cullen ont néanmoins continué de voir le Royaume-Uni comme un second domicile. D'une certaine manière, l'avènement de paquebots rapides et accessibles comme l'*Empress of Ireland* permettaient aux Canadiens de participer à une collectivité internationale, voire même impériale. De Bombay à Hong-Kong, en passant par Vancouver, Halifax et Québec, le paquebot relie diverses contrées du globe dans un commun espace impérial; du moins pour quelques années encore. ■

Forrest D. Pass, historien
Musée canadien des civilisations