

LA GRANDE EXPLOSION DE HALIFAX

par Pol Corvez

Chasse-Marée — Des bateaux et des hommes
Revue N°292



L'épave de l'Imo échouée sur la rive nord des Narrows. La marque « Belgian relief » (Secours belge), peinte sur les flancs, devait faire épargner le bateau par les sous-marins allemands. Renfloué, le navire rejoindra la flotte baleinière norvégienne après la guerre.
© Paul Fearn/Alamy Stock Photo

La ville de Halifax, en Nouvelle-Écosse (Canada), vient de commémorer le centenaire de la plus grande explosion civile d'origine humaine de l'Histoire. Le 6 décembre 1917, à 9 heures 4 minutes, le cargo français *Mont-Blanc* et le norvégien *Imo* entraient en collision...

La Première Guerre mondiale a fait de Halifax un port incontournable et surchargé : à l'extrême Est du continent américain, c'est le grand port maritime le plus proche de l'Europe. Le bassin de Bedford, immense, y offre un havre particulièrement sûr aux navires, facilement défendable du fait des Narrows, le détroit qui le sépare de la haute mer. S'y regroupent en convois les bâtiments qui acheminent troupes, munitions et vivres vers l'Europe. De plus, les navires des pays neutres doivent obligatoirement faire escale à Halifax pour être inspectés. Enfin, de

nombreux soldats blessés que l'on rapatrie d'Europe sont soignés dans les hôpitaux militaires de la ville.

En 1917, les sous-marins allemands patrouillent sur les côtes nord-américaines. Pour éviter leurs attaques à l'intérieur du port lui-même, on a installé au Sud du détroit deux filets anti-sous-marins, que l'on remonte chaque soir et descend chaque matin pour bloquer le port ou permettre d'y accéder.



La position du port de Halifax, au plus près de l'Europe, et à la latitude de Bordeaux, explique son importance ; le Canada, dominion britannique, est entré en guerre en 1914, les États-Unis d'Amérique, le 6 avril 1917.

La coordination des navires faisant escale à Halifax pose des problèmes, car le port se trouve alors sous trois autorités simultanées : celle de la Marine royale britannique – le Canada faisant partie des dominions de la Couronne –, celle de la Marine canadienne, et celle de la Marine américaine. Cela entraîne quelques désaccords en ce qui concerne les règles de stationnement, de navigation ou de signalisation, qui ne sont pas alors rigoureusement codifiées au niveau international : un navire chargé d'explosifs peut-il avoir accès au port ? Doit-il arborer le pavillon rouge « explosifs à bord », au risque de se faire torpiller par les Allemands ? Les navires doivent-ils se croiser dans le détroit sur bâbord ou sur tribord ? Même si la tradition du croisement bâbord/bâbord est généralement respectée, les circonstances – la facilité d'accostage, par exemple – peuvent entraîner des exceptions à cette règle. Chacun tient à son pré carré ou à ses traditions...

Jeudi 6 décembre, 9 heures

Une habitante de Halifax, Helena Duggan, alors âgée de dix ans, a livré des années plus tard (1) ses souvenirs de l'effroyable journée du 6 décembre 1917. Ce récit authentique, à hauteur d'enfant, associé aux histoires de sa mère, Lottie Duggan, donne une vision concrète de l'horreur qui s'est abattue sur les habitants de la ville.

Ce jour-là, vers 9 heures, Lottie Duggan, le petit Kenneth accroché à ses jupes, aperçoit par la fenêtre un cargo en feu dans le port. Elle a allongé son dernier-né, Gordon, sur une chaise, près du fourneau, pour le garder au chaud. Trois de ses filles se tiennent près d'elle, prêtes pour l'école : Irene, l'aînée, Bessie et Lydia. Helena, la cadette, est déjà en classe. La maison se

trouve à quelques *blocks*, sur la colline du quartier de Richmond qui domine le port, et toutes observent le spectacle, fascinées par l'impressionnante colonne de feu qui s'élève du bateau, sur plus de 100 mètres de hauteur.



Vue de l'explosion à plus d'un mille de distance, dans les secondes suivantes. La ligne écumante de l'onde de choc est près d'atteindre le navire au mouillage, qui a été identifié comme le patrouilleur *Gulnare*. © National Library and Archives, Canada

À cette époque, les incendies font partie de la vie courante de Halifax, surtout en hiver, quand une braise échappée des cuisinières suffit à embraser les maisons de bois. À bord des cargos, les incendies sont plus rares, et celui-ci dépasse en intensité tout ce que Lottie a vu. Des milliers de spectateurs – ouvriers, dockers, fonctionnaires, cheminots, soldats et marins – se pressent sur les quais pour contempler le feu. Pour autant, Lottie ne peut s'empêcher de s'inquiéter : elle

sait que les flammes, poussées par le vent, peuvent sauter rapidement de maison en maison. La cloche du tout nouveau camion des pompiers signale que ces derniers arrivent sur les lieux, ce qui la rassure.

Soudain, le bateau explose. Lottie ressent un souffle d'une puissance inouïe, la maison qui vole en éclats, un choc à la tête. Puis plus rien.

Helena parvient à quitter son école dans une fumée épaisse, noire et grasse comme de la suie. Elle est choquée mais indemne, mis à part une plaie au front. Les bâtiments en dur de l'école l'ont protégée. La chaleur est intense : la détonation a produit une température de plus de 5 000 degrés à l'épicentre. Partout des corps déchiquetés, décapités ou démembrés. Tout comme la ville, les corps sont recouverts de cette suie qui rend les visages méconnaissables. Partiellement carbonisés, des animaux affolés courent dans tous les sens. « *Armageddon* », pense Helena. L'Apocalypse.



Le port et la ville de Halifax dans les années 1900. Posté au sommet d'un silo du port, l'observateur tourne le dos à l'Atlantique, regardant en direction du bassin de Bedford. L'accident de 1917 aura lieu à la hauteur où se trouve le trois-mâts, à droite de la photo. © Nova Scotia Archives

L'incendie se propage rapidement à la ville tout entière. Helena reconnaît à peine les rues de son quartier. Les maisons se sont envolées ou effondrées sur elles-mêmes, soufflées par la détonation. Les rues sont jonchées de débris : toitures, poutres, morceaux de bois, éclats de verre, poêles encore brûlants, meubles, vêtements... Seuls les poteaux électriques tiennent debout. Quelques fils sont intacts, d'autres font jaillir des étincelles en tombant au sol.

Déjà, des rescapés attellent les quelques chevaux indemnes à des chariots encore utilisables pour convoier les blessés et les morts. Des explosions font sursauter Helena. Les odeurs d'excrément provenant des cadavres lui donnent des haut-le-cœur. Des blessés geignent, hébétés, appellent au secours ou invoquent Dieu.

Un soldat interdit à Helena de s'avancer plus loin. Celle-ci insiste, lui montrant les décombres de sa maison. Le toit a disparu, les murs se sont effondrés. Sa sœur Irene, un bout de ferraille dans le bras, est suspendue à une poutre fichée dans les gravats. Le soldat parvient à la dégager. Un long éclat de verre lui traverse le cou de part en part. On allonge Irene dans un chariot où sont entassés des blessés en route vers les centres de soins. Helena dit au soldat que sa mère et

ses frères et sœurs doivent se trouver ensevelis sous les décombres. Helena et le soldat soulèvent quelques planches. Bessie, le visage en sang, se dégage, et enjoint sa sœur de fouiller sous la maison. On y trouve Gordon, mort, décapité. Kenneth, commotionné et le visage tailladé, réussit à s'extirper du chaos. Il a entendu geindre sa mère, que l'on retrouve ensevelie sous des gravats. Une plaie béante lui descend du cuir chevelu aux narines, mais elle est encore en vie. Hagarde, prostrée, elle marmonne quelques mots au sujet d'une explosion, d'un choc à la tête... En route vers l'hôpital, soutenue par le soldat, Lottie tente de consoler sa petite Alma, dont elle ne se souvient plus qu'elle est morte deux ans auparavant.

Un mois plus tôt, port de New York

Comment une telle catastrophe a-t-elle pu se produire ? Début novembre, le cargo français *Mont-Blanc*, commandant Le Médec, a accosté à New York pour charger une cargaison d'explosifs. Affrété par l'État, il doit rejoindre le 1er décembre un convoi en partance pour l'Europe, à destination de Bordeaux.

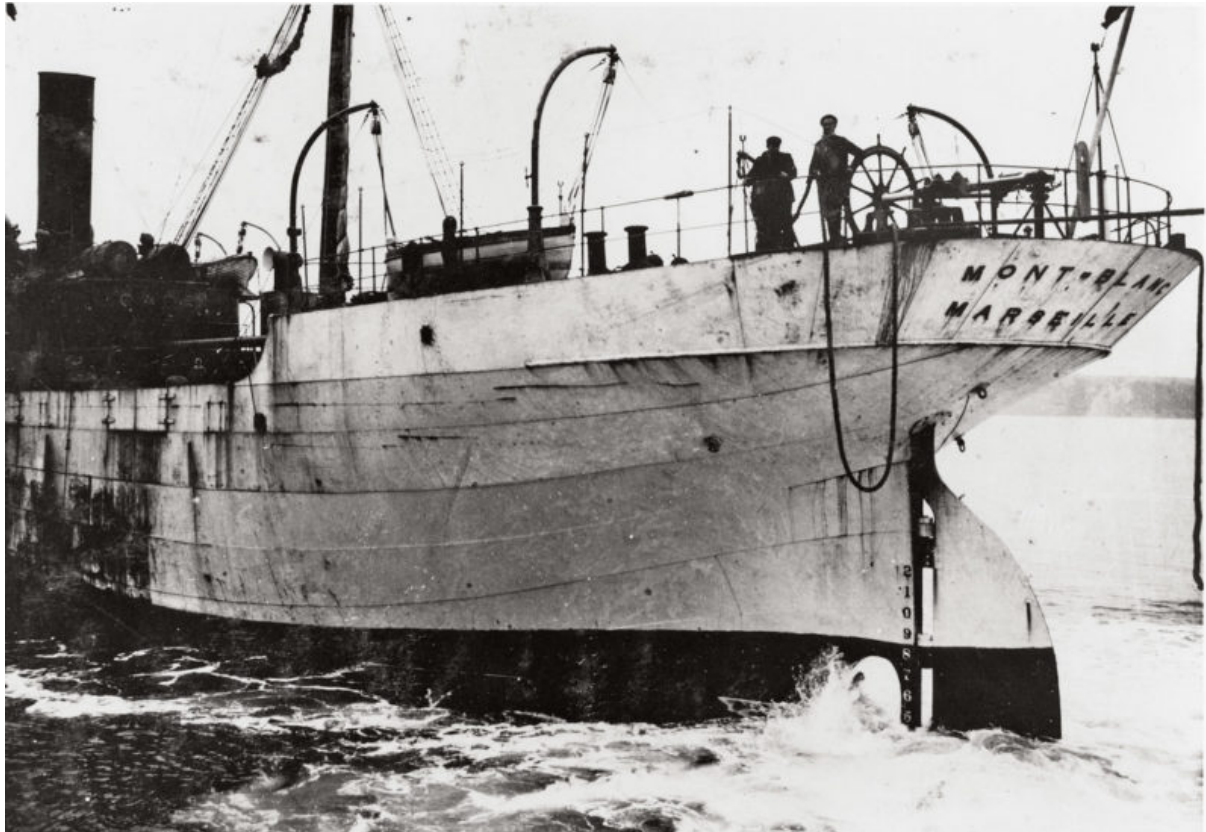
On y transborde 1 602 tonnes d'acide picrique hydraté, 544 tonnes d'acide picrique déshydraté, 227 tonnes de TNT, 56 tonnes de nitrocellulose et 233 tonnes de benzène. Les 2 653 tonnes de produits que contient le *Mont-Blanc* constituent une véritable bombe flottante, qui pourrait exploser à la moindre étincelle.

Le benzène et la nitrocellulose sont des produits inflammables, tandis que l'acide picrique déshydraté et le TNT sont des explosifs particulièrement instables. Regroupés sur un même cargo, ils peuvent provoquer des réactions en chaîne d'explosions et de détonations : en effet, la nitrocellulose et l'acide picrique hydraté, classés comme produits inflammables, contiennent 20 à 30 pour cent d'eau. Or, si cette eau s'évapore sous l'effet d'une réaction quelconque, ils deviennent des explosifs très instables.

Des précautions ont été prises avant le chargement, notamment la pose d'un doublage en bois dans les soutes, fixé par des clous de cuivre, l'usage de ce métal évitant les risques d'étincelles au contact des bidons de fer. Le commandant Le Médec n'est pas un novice : il sert depuis seize ans dans la marine marchande.

Les Alliés distinguent deux catégories de convois, selon leur vitesse. Le commandant de celui auquel le *Mont-Blanc* doit se joindre de New York à Bordeaux écarte le navire du fait de sa lenteur. Le *Mont-Blanc* doit donc lever l'ancre pour Halifax, d'où un autre convoi, plus lent, doit prendre la mer vers le 6 décembre à destination de l'Europe.

Puisqu'on est en guerre, le *Mont-Blanc* n'arbore pas le pavillon signalant sa cargaison. On le comprend : cela en ferait une cible de choix pour les sous-marins allemands.



Le *Mont-Blanc* a été construit en 1899 à Middlesborough (Grande-Bretagne). Ce vapeur de 98 mètres est armé depuis 1915 par la Compagnie générale transatlantique. © Courtesy of the Maritime Museum of the Atlantic, a part of the Nova Scotia Museum

Le *Mont-Blanc* arrive le soir du 5 décembre à l'entrée du port de Halifax, alors que les filets anti-sous-marins viennent d'être relevés. On lui ordonne donc de mouiller dans la rade pour la nuit, et de se présenter vers 7 heures et demie le lendemain matin pour rejoindre le quai qui lui sera attribué, dans le bassin de Bedford. En temps normal, un navire chargé d'explosifs n'aurait pas accès au port. Mais on est en guerre, et cette interdiction est levée. Francis Mackey, l'un des pilotes locaux les plus expérimentés, monte à bord. Il demande aux autorités portuaires une protection spéciale, le temps du mouillage, au vu des matières transportées, mais en vain.

Dans la confusion d'un port en temps de guerre

7 h 30. L'aube se lève à peine sur Halifax. Il fait froid, le ciel est dégagé. Dans le bassin de Bedford, l'*Imo*, un cargo norvégien de 131 mètres de long affrété par le Secours belge, se prépare à appareiller pour New York. Il doit y prendre un chargement de vêtements et autres produits de première nécessité destinés à la Belgique. En provenance des Pays-Bas, il a dû faire escale à Halifax pour être inspecté, et charbonner. L'avitaillement ayant été retardé jusqu'en fin d'après-midi, l'*Imo* n'a pu quitter le port le soir même, puisque les filets anti-sous-marins venaient d'être relevés pour la nuit.

Désireux de rattraper son retard, l'*Imo* file 7 nœuds vers les Narrows, soit 2 nœuds au-dessus de la vitesse maximale autorisée. Un cargo entrant faisant route sur tribord, l'*Imo* doit manœuvrer d'urgence pour l'éviter. Lège et sans ballast, il est peu manœuvrant.

Au même moment, le *Mont-Blanc* se présente à l'entrée du port et commence à remonter le chenal, à une vitesse de 4 nœuds.

8 h 10. L'*Imo* commence à descendre les Narrows. Il fait route sur la rive gauche, contrairement aux règles de croisement. Le pilote du *Clara*, un navire qui précède le *Mont-Blanc*, choisit de longer les docks, et donc de croiser l'*Imo* sur tribord, ce qui lui permettra d'accoster plus facilement. Le *Clara* signifie par porte-voix à l'*Imo* qu'un autre navire le suit, mais sans le nommer, ce qui prêterà à confusion. L'*Imo* reçoit ce message 5 sur 5.

8 h 15. Tout comme le *Clara*, le remorqueur *Stella Maris* remonte le chenal, tirant deux barges. Il se trouve entre le *Mont-Blanc*, au Sud-Est des Narrows, et l'*Imo*, au Nord-Ouest.

Il est tout à fait possible que l'équipage de l'*Imo*, après l'avertissement reçu du *Clara*, ait cru que le navire concerné était le *Stella Maris*, et non le *Mont-Blanc*. Depuis, on a mis en avant (2) que le *Mont-Blanc*, avec son camouflage gris, était sans doute peu visible de l'*Imo*, car il se trouvait à contre-jour, dans un soleil rasant, en ce matin d'hiver. La visibilité était réduite, de surcroît, par les fumées du port et des usines environnantes.

S'ensuit une confusion de signaux sonores émis par l'*Imo*, dont le destinataire – le *Stella Maris* ou le *Mont-Blanc* ? – ne semble pas clair.

Le *Mont-Blanc* lui-même émet à plusieurs reprises deux coups de sifflet à destination de l'*Imo*, afin de lui signifier qu'il a la priorité, auxquels ce dernier répond par trois coups de sifflet, soit un refus de priorité. Le pilote du *Mont-Blanc* fait stopper les machines.

8 h 35. L'*Imo* et le *Mont-Blanc* se trouvent en route collision. À bord du *Mont-Blanc*, Mackey s'en alarme. Il décide, à la dernière minute, de changer de route afin de laisser l'*Imo* sur tribord. La manœuvre réussit, mais l'*Imo* tente au même moment de faire machine arrière. Du fait du pas de l'hélice, cette manœuvre fait pivoter l'avant du cargo, qui se rapproche de l'étrave du *Mont-Blanc*. Sur le quai, dockers et autres témoins, inconscients du danger, font des paris sur une collision imminente.

L'abordage et l'évacuation du navire en flammes

8 h 45. L'étrave de l'*Imo* percute et déchire la coque du *Mont-Blanc* sur tribord avant, là où sont arrimés les bidons de benzène et d'acide picrique. L'*Imo* tente de se dégager. Les frottements du métal provoquent des étincelles qui mettent immédiatement le feu à un baril de benzène endommagé sur le pont. L'incendie s'étend rapidement. L'avant du *Mont-Blanc* se trouve enveloppé d'une épaisse fumée, noire et visqueuse. Dans l'impossibilité de combattre le feu, et conscient de ce qui va arriver, le commandant Le Médec ordonne d'abandonner le navire. L'équipage du *Mont-Blanc*, accompagné du pilote, s'affale dans les chaloupes de sauvetage et fait force de rames vers la rive Est des Narrows, celle de Dartmouth. Les marins crient, en français, aux personnes qu'ils rencontrent, de se réfugier le plus loin possible. Mais personne ne les comprend ; certains pensent même qu'ils sont ivres. Le pilote Mackey hurle en anglais que le *Mont-Blanc* va exploser, mais dans le brouhaha, personne ou presque ne l'écoute. Une fois à terre, l'un des marins arrache son bébé à une femme qui observe la scène, et s'enfuit avec le bébé, suivi de la mère paniquée, avant de les plaquer au sol et de les protéger de son corps.

Pendant ce temps, le *Mont-Blanc* a dérivé jusqu'au quai 6, où l'incendie se propage aux piles de l'estacade. Des barils, projetés dans les airs, explosent. Des déflagrations plus ou moins fortes se succèdent désormais.

Le *Stella Maris* tente, inutilement, de combattre le feu avec les moyens du bord. Deux autres bâtiments s'efforcent de ramener le *Mont-Blanc* vers le centre du port, ce qui se révèle impossible, car les aussières disponibles, de 5 pouces (125 millimètres) de diamètre, sont trop faibles.



Les flammes et la fumée dans le port, photographiées par le radio du patrouilleur auxiliaire canadien Cartier. © James Burn Russel/Nova Scotia Archives

Une explosion d'une violence inouïe

À terre, des deux côtés du détroit, des milliers de personnes assistent à la collision et au départ du feu comme à un spectacle. Il faut qu'un commerçant téléphone à différentes casernes de pompiers – les téléphones restent encore rares à l'époque – pour que leurs équipes se déplacent sur les lieux.

Voyant l'incendie se propager, le chef de gare – celle-ci longe le port – ordonne à ses agents d'évacuer leur lieu de travail. Tous obtempèrent, sauf l'un d'eux, Vince Coleman, un aiguilleur, qui décide d'expédier un télégramme à un train dont l'arrivée est prévue dans les minutes qui suivent afin qu'il stoppe immédiatement. D'autres trains, ayant réceptionné ce message, s'arrêteront également à temps.

Le sismographe de l'université Dalhousie de Halifax indique exactement 9 heures 4 minutes et 35 secondes quand le *Mont-Blanc* explose. Les morceaux incandescents du navire déchiqueté, tôles, membrures, rivets et autres pièces, retombent sur Halifax et Dartmouth, provoquant des centaines de départs de feu. On retrouvera le jas de l'ancre principale, une pièce de 500 kilogrammes, à 4 kilomètres du port, et le fût d'un des canons du *Mont-Blanc* à plus de 5 kilomètres.

Un panache blanchâtre s'élève à plus de 6 000 mètres au-dessus de la ville, tandis que dans un rayon de plus de 2,5 kilomètres tout est intégralement dévasté. Du côté de Dartmouth, l'explosion détruit un camp d'Indiens micmacs sans laisser aucun vestige.

Le souffle initial se propage à vingt-trois fois la vitesse du son. Les organes internes des personnes qui se trouvent près du port implosent, ce qui provoque la mort immédiate. Lorsque le souffle dévaste le quartier de Richmond, sa vitesse est encore proche de celle du son.

La détonation balaie maisons, usines et autres bâtiments. Se répandant hors des cuisinières renversées, bûches, charbons incandescents et braises provoquent à leur tour de nombreux incendies.



À bord du *Curaca*. Ce vapeur britannique de 122 mètres, qui chargeait des chevaux au moment de l'explosion, a été projeté sur la rive opposée des Narrows. Des quarante-six hommes d'équipage, un seul a survécu. © coll. Jean-Baptiste Glotin

Les cadavres jonchent les rues. Les blessés, leurs vêtements déchiquetés, voire arrachés, recherchent leurs proches. D'autres restent prostrés, victimes de ce qu'on appelle aujourd'hui le symptôme de stress post-traumatique. Des mouettes carbonisées tombent du ciel. Tous les arbres sont calcinés. Le ciel est noir d'une suie âcre qui imprègne tout. On suffoque dans la poussière et la fumée.

Le souffle suivant l'explosion a été ressenti au Cap-Breton, à plus de 430 kilomètres de l'épicentre. Dans un rayon de 15 kilomètres, pratiquement pas une vitre n'a résisté.

L'explosion engendre un tsunami dont les vagues successives – on estime la plus forte à plus de 18 mètres de hauteur – détruisent en quelques secondes les environs du port, emportant les cadavres et noyant de rares survivants. L'*Imo* lui-même, soulevé par ce tsunami, atterrit, quasi indemne, sur le rivage de Dartmouth. Quant au *Mont-Blanc*, il n'en reste rien.

Plus de mille cinq cents personnes meurent au moment même de l'explosion. Près de cinq cents autres décéderont dans les jours suivants, et l'on comptera neuf mille blessés plus ou moins gravement atteints. Le nouvel hôpital militaire accueillera mille quatre cents victimes durant la journée.

Halifax n'est plus qu'un brasier gigantesque, un champ de ruines, les magasins sont rasés, les maisons éventrées et calcinées. Même l'imprimerie, un grand édifice en brique, s'est effondrée, ainsi que la raffinerie de sucre aux hautes cheminées.

Les premiers secours se mettent en place

Des groupes de militaires évacuent les victimes vers l'hôpital principal ou vers d'autres centres de soins, plus éloignés, moins touchés par le souffle de l'explosion.

Des pompiers arrivés sur les lieux à bord de *Patricia*, l'unique camion automobile de la ville, seul le chauffeur survivra. « C'était un spectacle abominable, dira-t-il plus tard : des cadavres pendus aux fenêtres, certains décapités, certains accrochés aux fils télégraphiques. »



Les fouilles dans les ruines, dans les jours qui suivent la catastrophe. © Granger Historical Picture Archive/Alamy Stock Photo

De toute la province, et même de Moncton, dans le New-Brunswick, province voisine de la Nouvelle-Écosse, les pompiers se dirigent vers Halifax, et tentent de brancher leurs tuyaux sur les bornes d'incendie, en vain, faute de raccords normalisés. Il leur faut combattre le feu avec seaux, pelles et autres moyens aussi peu adaptés, vu l'ampleur du désastre.

L'armée se met à la disposition des autorités civiles. Ingénieurs, ouvriers et soldats du génie remettent peu à peu les voies ferrées en état de fonctionnement : les convois de matériel médical, de médicaments, de couvertures, de vêtements et de nourriture, doivent stopper aux limites de la gare en ruine. On transborde le tout dans des brouettes, des chariots et des automobiles réquisitionnées jusqu'aux centres de secours. Dégager les rues afin de permettre aux secours de circuler constitue une autre priorité.

Une fois rétablies les communications avec l'extérieur, de partout les secours affluent. Les professeurs et étudiants de médecine des universités proches arrivent au secours des victimes. Nombre de carabins y feront leurs premières expériences de soignants.

Triage des victimes et médecine de guerre

Moins de deux heures après l'explosion, un train spécial part de Boston, dans le Massachusetts, pour Halifax – retardé par le blizzard, il n'arrivera que le 8 décembre. Durant des semaines, la Croix-Rouge et le Comité de sécurité publique resteront sur la brèche ; dans les jours qui

suivent, la faculté de médecine de Harvard organise un convoi médical ferroviaire et achemine vers Halifax professeurs et étudiants.

Vince Coleman, l'aiguilleur désobéissant, qui a sauvé des centaines de personnes, figure au nombre des victimes.

Quant à l'équipage du *Mont-Blanc*, un seul homme mis à part, tous sont saufs, ainsi que le pilote, le bébé qu'avait protégé l'un des marins et sa mère.

Pour la première fois hors d'une zone de guerre, forts de leur expérience des champs de bataille européens, les médecins militaires instaurent un système de triage des victimes selon leurs chances de survie et le type de leurs blessures. L'un de ces spécialistes, le lieutenant-colonel McKelvey Bell, organise les secours. « Au front, dira-t-il plus tard, je n'ai jamais vu quoi que ce soit qui puisse se comparer aux scènes de destruction dont j'ai été le témoin à Halifax. » On manque de chirurgiens ophtalmologues, la spécialité n'étant pas encore très développée. Sans radiographies, repérer et extraire les éclats de verre qui ont pénétré dans les organes n'est pas simple. De fait, comme beaucoup de témoins observaient l'incendie de leur fenêtre, ce sont les yeux et les visages qui ont été le plus touchés. Près de deux cent cinquante patients seront énucléés d'un œil. Quarante et une victimes perdront totalement la vue. Par ailleurs, les antibiotiques n'existant pas encore, les infections restent difficiles à soigner, et la suie due à l'explosion tapisse les plaies des victimes, ce qui les rend encore plus difficiles à nettoyer.



Vue du port après le désastre. L'observateur est tourné vers l'entrée des Narrows, au Sud. © Nova Scotia Archives/MacLaughlan

Certes, Halifax dispose de centres de soins : quatre hôpitaux publics, autant d'hôpitaux militaires – les soldats canadiens et américains blessés sur le front européen sont transférés dans ces hôpitaux – et sept cliniques privées. Comme ces structures accueillent déjà des centaines de patients, l'afflux de victimes dépasse les capacités de l'ensemble des centres de soins. On installe donc rapidement des hôpitaux de fortune, où l'on peut. Dans le port, des navires de guerre font rapidement office de centres de soins d'urgence. D'autres, venant du large, se déroutent pour venir au secours de la ville.

Les autorités et les organisations caritatives, dont la Croix-Rouge, s'organisent pour distribuer vêtements, nourriture et réchauds. L'hébergement pose un problème sérieux : le quartier de Richmond a été totalement détruit, et l'on réquisitionne des bâtiments – églises, écoles, centres municipaux, ainsi que des résidences privées – pour loger quelque six mille sans-abri.

Après les flammes, une autre bombe au souffle glacé

Durant la nuit, une nouvelle calamité s'approche des côtes de la Nouvelle-Écosse. Phénomène connu sous le nom de « bombe de la côte Est », la rencontre de l'air chaud montant de la Caroline du Nord et de l'air glacial descendant de l'Arctique provoque des blizzards violents et des chutes de neige très denses.

Le matin, un blizzard d'une rare intensité s'abat sur la ville. Le désastre s'ajoute au carnage : les blessés enfouis sous les décombres meurent de froid – la température tombe à moins 8 degrés durant la nuit et le vent de Noroît, qui souffle à près de 80 kilomètres à l'heure, fait chuter la température ressentie à quelque moins 30 degrés ; les gravats, sous une épaisse couche de neige, sont encore plus durs à déblayer. La glace rend les fils télégraphiques cassants, ce qui nuit aux communications. La visibilité quasi nulle dans le blizzard accentue encore les difficultés du travail des secouristes. Seuls points positifs : la neige éteint les derniers incendies ; par ailleurs, le froid ralentit la décomposition des corps, ce qui facilite le travail des volontaires. En revanche, les cadavres, désormais congelés, se brisent comme du verre sous les coups de pelle.

Les secours s'organisent tant bien que mal, et le chaos initial fait place à un état d'urgence sous contrôle : dans les journaux des provinces avoisinantes et dans les États de Nouvelle-Angleterre, les autorités de Halifax font paraître des annonces demandant d'urgence du verre, du mastic, du papier goudronné, du contre-plaqué, des planches, de la literie et des couvertures, ainsi que de la nourriture et du matériel médical. Des trains de matériel et de matériaux parviennent rapidement à Halifax. Un groupe de femmes se porte volontaire pour recenser les maisons détruites, avec la liste des résidents encore valides, afin de répertorier les besoins en soins, nourriture et couvertures. Les hôpitaux de campagne fonctionnent désormais correctement, mais les semaines suivantes resteront éprouvantes, tant pour les soignants que pour les survivants. Profondément traumatisés, la plupart des blessés mettront plus d'une semaine à sortir de leur torpeur et se permettre de songer à la guérison.

Lottie Duggan et son mari Billy ont perdu leur bébé, Gordon, dans la catastrophe. Lottie restera marquée par l'explosion jusqu'à la fin de ses jours, et ses enfants survivants en garderont toujours les cicatrices. La nombreuse famille de son mari sera l'une des plus touchées par le désastre : outre son père, sa mère, un frère, une sœur et son fils, Billy Duggan perd quarante-sept parents plus ou moins proches.

(1) Interview d'Helena Duggan par Janet Kitz en 1983, reprise par Laura Mac Donald dans *Curse of The Narrows : The Halifax Explosion*, HarperCollins, Toronto, 2005.

(2) « A Look back at the Collision between *Imo* and *Mont-Blanc* with Seventy-five Years of Hindsight », par Robert C. P. Power, dans *Ground Zero : An Assessment of the 1917 Explosion in Halifax Harbour*, Alan Ruffman et Colin D. Howell (éd.), Nimbus Pub. Ltd. & Gorsebrook Research Institute, Halifax, 1994.