

Le rôle du capitaine Jean-Baptiste Bélanger dans la tragédie de *l'Empress of Ireland*

Renée Houde, Ph. D.

Number 116, Winter 2014

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/70833ac>

[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

Houde, R. (2014). Le rôle du capitaine Jean-Baptiste Bélanger dans la tragédie de *l'Empress of Ireland*. *Cap-aux-Diamants*, (116), 34–35.

LE RÔLE DU CAPITAINE JEAN-BAPTISTE BÉLANGER DANS LA TRAGÉDIE DE L'*EMPRESS OF IRELAND*

Est-ce parce que je lui avais posé beaucoup de questions sur sa jeunesse que j'ai reçu de ma grand-maman Ada, fille du capitaine Jean-Baptiste Bélanger, mère de mon père J. Oscar Houde (1906-1978), un *scrapbook* tapissé entre autres de coupures de journaux relatant la tragédie de l'*Empress of Ireland* et les exploits du capitaine cette nuit du 29 mai 1914? J'ai aussi reçu de mon père quatre feuilles de papier oignon dactylographiées (plus une transcription de ces mêmes quatre feuilles sur papier ordinaire). Ces huit documents contiennent un curriculum vitae du capitaine, rédigé en français sur une page et sa version des événements, rédigée en anglais sur trois pages et signée de sa main, en date du 9 juillet 1914. Les feuillets sont pliés en trois, comme une lettre, et au dos on peut lire, de la même calligraphie que celle de la signature des feuilles de papier oignon :

« Oscar Houde

Souvenir de grand-papa J.-B. Bélanger »

Le capitaine Jean-Baptiste a donc donné à son petit-fils, Oscar, une copie de sa déposition basée sur un extrait du journal de bord rédigé par Amédée Caron qui relate d'heure en heure les allées et venues de l'*Eureka*, et suivie de son propre récit. Nous avons là une source fort intéressante de première main.

Le capitaine Jean-Baptiste Bélanger avait passé treize ans de sa vie, soit de 1896 à 1910, à bord du *Savoy*, à faire la navette entre Québec et l'île d'Anticosti, assurant le ravitaillement de l'île, propriété de M. Henri Menier (1853-1913). Il avait été affecté à cette tâche par le ministre de la Marine et des Pêcheries, à la demande de M. Menier. En 1910, il avait été transféré



Capitaine Jean-Baptiste Bélanger (1852-1924), commandant, de 1896 à 1910, du vapeur *Le Savoy* qui appartenait à Henri Menier, propriétaire de l'île d'Anticosti, puis de 1910 à 1915, du vapeur *Eureka*, qu'il pilotait la nuit du naufrage. Photographie (1901). (Archives de l'auteur).

par ordre du même ministère, comme commandant du C.G.E. *Eureka* où il resta jusqu'en 1915 : il occupait donc ce poste au moment du drame. De 1915 à 1918, il sera pilote du *Lady Evelyn*. Né le 1^{er} janvier 1852 à l'Anse-à-Gilles, comté de l'Islet, Jean-Baptiste avait grandi dans l'amour des bateaux et du fleuve, son père étant constructeur de bateaux à voiles. Il mourra à Québec le 6 septembre 1924, soit dix ans après la tragédie, à l'âge de

72 ans. Navigateur expérimenté, il avait 62 ans lors de la nuit fatidique.

L'*Empress of Ireland* avait quitté le port de Québec le 28 mai, à 16 h 30, en route pour Liverpool, ayant à sa tête le capitaine Henry George Kendall, 39 ans. Comme d'habitude, à cause de la grande difficulté à manœuvrer sur les eaux du Saint-Laurent entre Québec et Pointe-au-Père, le pilote Adélar Bernier avait commandé l'*Empress of Ireland* depuis Québec. À cette époque, comme aujourd'hui, tous les navires qui remontaient ou descendaient le fleuve devaient compter sur l'expertise d'un pilote. À l'embarquement ou au débarquement, il fallait nécessairement ralentir les moteurs au large de Pointe-au-Père. La nuit du 29 mai, à 1 h 20 : le pilote Bernier débarque de l'*Empress of Ireland* et monte à bord du remorqueur *Eureka* commandé par le capitaine Bélanger, à quelques milles de Pointe-au-Père; ils mettent pied à terre à 1 h 30. L'*Eureka*, accosté au quai de Pointe-au-Père, est toujours en marche.

Le télégraphiste de Pointe-au-Père, John McWilliam, a reçu le S.O.S. provenant de l'*Empress of Ireland* et il a relayé l'information à l'opérateur de la station, qui a prévenu le capitaine Bélanger : « J'ai été immédiatement appelé par téléphone par M. Whiteside, gérant de la station Marconi et par M. J. McWilliam, agent de la Steamship, qui m'ont tous les deux dit : "Pour l'amour de Dieu, dépêchez-vous de porter secours à l'*Empress of Ireland*, car il coule." » (document du capitaine Bélanger, 9 juillet 1914). Le *Lady Evelyn*, commandé par le capitaine Pouliot, partira de Rimouski et sera le deuxième steamer à arriver sur les lieux. Aussitôt

averti, le capitaine Bélanger se dirige à l'endroit où l'*Empress of Ireland* a coulé.

« Immédiatement j'ai largué les amarres et avec toute la vitesse dont mon bateau est capable, descendant mes chaloupes de sauvetage pendant les déplacements; je ne pouvais voir aucune lumière quand je suis parti, mais environ quinze (15) minutes plus tard, je pouvais voir le S.S. *Storstad*, alors que le jour perçait, sa proue au sud, et pas d'*Empress* en vue, mais des débris; il m'a fallu environ quarante (40) minutes pour atteindre l'endroit; en arrivant là, j'ai vu quatre (4) chaloupes, une chaloupe pliante que j'ai abordée immédiatement, quelques chaloupes pleines, quelques-unes partiellement remplies, quelques-unes vides et renversées et j'ai vu des corps morts flottant et d'autres coulant... Mes chaloupes furent immédiatement mises à l'eau et nous avons fait le sauvetage en sortant de l'eau femmes, hommes et enfants qui n'étaient pas morts. ». Le capitaine poursuit : « J'ai recueilli à bord environ 150 survivants qui étaient dans les chaloupes et dans l'eau, et quelques personnes qui étaient mortes dans les chaloupes; aucun autre survivant n'était en vue quand nous avons pris la direction du quai de Pointe-au-Père, où j'ai été avisé qu'il serait mieux de les transporter tous au quai de Rimouski où de l'assistance médicale, de l'hébergement et des correspondances de train seraient disponibles; et que des médecins allaient les rencontrer dès leur arrivée, ayant été prévenus par téléphone. Je me suis immédiatement dirigé vers le quai de Rimouski où je suis arrivé à 5,15 Am; les médecins attendaient et nous les avons tous débarqués, au quai de Rimouski [...] »

Après avoir laissé les passagers recueillis aux médecins de Rimouski, il repart de là à 6 h 40 pour se rendre le long du *Storstad*, non sans faire un arrêt au quai de Pointe-au-Père, arrêt consigné par Amédée Caron qui inscrit le départ de ce quai à 7 h 20 et note que le temps est bon et que la mer est calme. Il recueille huit cadavres et deux chaloupes de l'*Em-*



Le capitaine Jean-Baptiste Bélanger commande le C.G.E. *Eureka* de 1910 à 1915. (Archives privées).

press of Ireland. Il scrute les eaux, mais l'*Eureka* ne trouve que des cadavres. De ce deuxième voyage, le capitaine Bélanger ramène 48 cadavres qu'il dépose au quai de Rimouski à 14 h 35.

L'*Eureka* quitte le quai de Rimouski à 16 h 50 et se dirige pour la troisième fois vers les lieux du naufrage. Il fait un arrêt au quai de Pointe-au-Père à 17 h 15 d'où il repart quinze minutes plus tard. Il revient au quai de Rimouski à 20 h 50, ayant un seul cadavre à bord. Reparti dix minutes après son arrivée, soit à 21 h, il est de nouveau au quai de Pointe-au-Père à 21 h 15 qu'il quittera cinq minutes plus tard.

Il reviendra au quai de Pointe-au-Père à 22 h. Là se terminent les extraits du journal de bord du capitaine Bélanger, ce 9 juillet 1914. Le capitaine note qu'il a trouvé 1 097 \$ dans les poches des naufragés, montant remis à qui de droit. Par ailleurs, le journal *L'Événement* du 29 mai avait dressé une liste des noms des passagers sauvés par ses efforts et ceux de son équipage : parmi ceux-ci, on compte la capitaine de l'*Empress of Ireland* (Kendall), le principal agent de bord (Gaade), le maître de quart (O.S. Murphy), un cuisinier, les deux opérateurs du sans-fil, un garçon de chambre et plusieurs dizaines de passagers.

On sait que l'*Empress of Ireland* a sombré quatorze minutes après la collision avec le *Storstad* et que plus de 1 000 personnes ont péri. Les journaux de l'époque ont souligné le courage, le sang-froid et le dévouement du capitaine Bélanger : « Le capitaine Bélanger s'est prodigué pour les rescapés. Lui et son équipage se sont privés de tout. Le soir de la première journée passée à recueillir les naufragés, il ne restait plus rien sur l'*Eureka*, ni une bouchée de nourriture, ni un morceau de linge. Le capitaine Bélanger avait donné lui-même toute sa garde-robe. Pendant près de 36 heures, il ne dort pas et, quand tous les rescapés furent ramenés à terre, il fallut recommencer au large les macabres voyages à la recherche des cadavres. Nous n'avons pas trop en disant que le capitaine Bélanger s'est montré en cette occasion un vrai héros, héros au véritable héroïsme, qui se prodigue sans aucun ménagement [...] » Dans la notice nécrologique de J.-B. Bélanger, en septembre 1924, le journaliste rappellera que « Le lendemain du naufrage, le juge Ireland de la Cour suprême des États-Unis et les autorités du Canadien Pacifique lui exprimaient en termes très éloquents leur appréciation pour ce sauvetage. La déclaration de la guerre l'empêcha d'être décoré. » (*L'Action catholique*, 8 septembre 1924). Une tragédie allait succéder à une autre. L'histoire de l'*Empress of Ireland* n'était plus sur toutes les lèvres. Cent ans plus tard, le rôle du capitaine Bélanger dans la tragédie de l'*Empress of Ireland* peut enfin être souligné. ■

Renée Houde, Ph. D.

Pour en savoir plus :

L'Événement, *le Progrès du Golfe*, *le Soleil*, 29 mai 1914 et les jours suivants.

L'Action catholique, 8 septembre 1924.

Témoignage du capitaine J.-B. Bélanger, 4 feuilles, 9 juillet 1914. Document inédit et original, traduction Renée Houde, propriété de l'auteur de ce texte. Tous droits réservés.