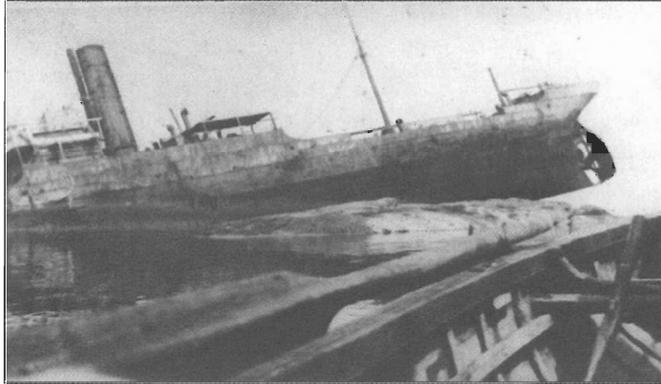


Le *Germanicus*, l'histoire derrière l'épave

Samuel CÔTÉ

Situés près de Rimouski, les îles et récifs du Bic sont un endroit où sommeillent un nombre imposant d'épaves, dont celle du *Germanicus*. Sa charpente repose à proximité de l'île Bicquette. Vu son accessibilité, les plongeurs de la région en font une destination de choix. Malgré tout, la prudence est de mise à cause du fort courant exercé par les changements de marée.



Le *Germanicus* juché sur le récif (Source: Michel Fournier).

Un peu d'histoire

Ce navire a été achevé en 1901 par la Ropner & Sons à Stockton, Angleterre. Il fut livré en janvier à son propriétaire, C. Andersen, de Hambourg en Allemagne. À sa construction, il mesurait 350 pieds de long par 49 pieds de large. Sa vitesse maximale était de 8,5 nœuds. Son tonnage brut était de 3967 et sa jauge nette, de 2575. En juin 1918, il s'échoua et fut renfloué puis réparé. À la suite de la défaite des Allemands lors de la Première Guerre mondiale, ce vaisseau a été confisqué par les Anglais. C'est alors qu'on l'amena le 23 mars 1919 de Stettin, un des plus grands ports allemands de l'époque situé sur la rivière Oder, vers l'Angleterre, pour être assigné au contrôle maritime et opéré par Sir R. Ropner & Sons de Londres. À sa dernière traversée sur notre majestueux fleuve, il naviguait sans appartenir à aucune ligne, mais ses agents canadiens étaient T. R. McCarthy de Montréal.

Confusion ou malchance?

Peu après 0h30 le vendredi 7 novembre 1919, arrivant de Rotterdam chargé d'une cargaison de fret à destination de Montréal, le navire-fréteur britannique *Germanicus* heurta un lit rocaillieux. Il devait aller prendre son pilote à Pointe-au-Père, mais celui-ci n'était pas au rendez-vous. Il se trouvait plutôt au Bic. Pourquoi? Après avoir passé la bouée

de Matane à 17h30 le 6 novembre 1919, le bateau se présente dans la zone de Pointe-au-Père vers 21h45 et ralentit. Le *Germanicus* arrive avec l'espoir de prendre son pilote. Mais il ignore que dans la journée, un vent violent soufflait. Par conséquent, le vapeur *Eureka*, qui sert de bateau-pilote, dut s'abriter pour être en mesure de faire ses opérations habituelles. Il s'est donc dirigé vers Bic et n'a pas pu revenir à temps pour rejoindre le *Germanicus* à la station. Selon une version du rapport d'enquête, un message a été envoyé de la station de pilotage en direction du bateau anglais sans trouver preneur. Chose étonnante, le *S. S. Drammensfjord*, un navire qui suivait le *Germanicus* à un mille derrière, reçut le même télégramme lui indiquant que le pilote allait se rendre à bord avec une petite chaloupe. Mission accomplie. Chose contradictoire selon l'opérateur sans fil Green, qui affirme que le capitaine aurait eu connaissance de la réception du message, sans y porter attention et décida de continuer sa route à pleine vitesse vers Bic. Il est évident que les instructions n'ont pas été suivies, car pendant la soirée du 6 novembre, le *S. S. Sardinian* passa devant Pointe-au-Père vers 20h15 et reçut le même message. Faisant route vers Rimouski, le capitaine en profita pour descendre et écrire une lettre adressée à Ropner & Sons, pour les

aviser qu'il souffrait de la malaria. Il est maintenant 22h40 et le *Germanicus* se trouve en face de Rimouski.

Un peu plus tard, l'*Eureka* embarque le pilote sans problème sur le *S. S. Sardinian*, vers 23h15 au Bic. Il reçoit ensuite un télégramme de la station lui indiquant de retourner vers son point d'origine, le temps étant revenu à la normale. Mais, voyant de la fumée au loin, il crut que l'ex-navire allemand venait prendre son pilote. Vers

23h30, le capitaine du *Germanicus* décida d'aller se coucher d'un air suspect, ce qui explique certainement la rédaction de sa lettre un peu plus tôt. Le premier officier Pinkney prit en charge le navire vu l'incapacité du capitaine de gouverner le bateau; il avait détecté une odeur d'alcool chez lui. Malgré tout, le capitaine donna l'ordre de le réveiller si un navire, un phare ou une bouée faisaient leur apparition dans le paysage. C'est ce que plusieurs membres de l'équipage essayèrent, mais en vain: il dormait profondément. En approchant du Bic, le premier officier aperçoit les lumières bleues de l'*Eureka*. Une communication constante se fait entre les deux embarcations; des coups de sifflet ainsi que des fusées sont lancés. Après avoir fait les calculs d'usages, Pinkney évalue sa distance à trois milles du phare de l'île Bicquette. Il réduit sa vitesse, supposant qu'il doit se rendre vers l'*Eureka*. Il amène le navire plus à l'ouest et change le cap pour être en mesure de s'ancrer. Il est très anxieux quant à l'abordage des deux embarcations. L'*Eureka* approche. Le récif se trouve entre eux; l'officier manque alors peut-être de jugement, car il est conscient qu'un récif se trouve dans les parages. Trop tard! Il est approuvativement 0h30, le *Germanicus* percute le récif de front, presque invisible, recouvert par les hautes vagues et les

reflets de la lune. Le capitaine se réveille et monte sur le pont. Il ordonne: «*Marche arrière toute!*» et lance une demande d'assistance. «*La mer très forte et la nuit méchante, le vaisseau dut passer plus près de terre, au large du Bic, avec le résultat que soudain, ses fonds grattèrent sur les roches et il resta pris sur les récifs*»¹.

L'*Eureka*, ce même navire qui avait porté assistance en compagnie du *Lady Evelyn* aux misérables naufragés de la terrible tragédie du 28 mai 1914 de l'*Empress of Ireland*, n'est jamais venu leur porter secours. Il aurait dû le faire, selon le capitaine Olive. Chose certaine, l'*Eureka* n'aurait pas dû quitter sa station pour aller à l'abri de cette tempête, pour ainsi exposer les navires aux nombreux récifs présents dans les îles du Bic. Aussi, il aurait été plus sage de se rendre vers le *Germanicus* et non le contraire. L'île Saint-Barnabé aurait été un meilleur choix dans ce cas.

À l'aide!

Une partie du bateau se remplit d'eau et les pompes à bord ne suffisent plus. Québec décide alors d'envoyer des renforts à la suite de la demande par télégraphie sans fil mentionnée ci-haut. Vers deux heures, le *Germanicus* commence à se briser en deux et une fraction de l'équipage décide d'abandonner le navire à l'aide des canots de sauvetage. Juchés sur l'écueil, la coque éventrée, le capitaine Olive et une partie de l'équipage se rendent sur l'île Bicquette. Quatorze marins sur la trentaine restent à bord. Il y a là un grand danger de chavirer, plus rien ne fonctionne et la mécanique est désuète. Dès huit heures le matin, le remorqueur de sauvetage *Lord Strathcona* et la goélette *G. T. D.* vinrent à leur rescousse, mais n'arrivèrent que tard le soir. Premièrement, ils avaient comme principal objectif de fermer les voies d'eau pour ensuite le remettre à flot pour le touer jusqu'à Québec. Sans soutien apparent pendant les heures suivantes, des dépêches sont envoyées de Pointe-au-Père et Bicquette vers les autorités maritimes de Québec. Le vapeur *Salvage* arriva sur les lieux vers les deux heures, samedi le 8

novembre. Une partie des marins furent envoyés vers Québec et Montréal pour être interrogés sur les causes du naufrage avant de quitter le pays. Le *Germanicus* ne sera jamais remorqué vers Québec mais plutôt abandonné sur le récif. Il disparut plusieurs années plus tard. Les tempêtes et les glaces eurent raison de sa carcasse de métal.

En conclusion, quelle est la cause réelle de l'échouement? Une négligence d'un capitaine expérimenté qui avait l'habitude de bien se tenir? Un verre de trop? L'inexpérience et l'inattention de l'officier responsable? La méconnaissance des eaux? Une manœuvre non réglementaire du capitaine de l'*Eureka*, ou tout simplement dame nature avec ses petits caprices? Chose certaine, les circonstances de ce naufrage sont interprétables de plusieurs façons, mais, au moins, il n'y a eu aucun blessé.

Petites anecdotes

Quelques jours avant l'échouement, l'équipage du *Germanicus* avait secouru un schooner en perdition près de Terre-Neuve. Donc, il y avait un surnombre à bord du navire, le capitaine avait même décidé de céder ses quartiers aux malheureux naufragés. Une femme, huit hommes et deux enfants partageaient maintenant l'intimité de ses marins. Presque un an jour pour jour après l'incident, l'*Eureka* entra en collision avec le *Dunaff Head*, un navire de plus de 5 000 tonnes, n'occasionnant que des dommages partiels. À la suite de l'investigation, le comité qui présidait l'enquête retira le certificat du capitaine. Grâce à une bonne conduite et une sobriété totale de sa part pendant deux ans, l'homme de 55 ans allait être admissible de nouveau pour l'obtention de son certificat. Pour sa part, le premier officier Pinkney s'en est tiré avec quelques réprimandes sans se voir retirer son certificat et le second officier Smith fut quant à lui disculpé de tout blâme.

L'épave

L'épave du *Germanicus* est couchée sur son côté tribord. La distance qui la sépare de la rive est de 9,6 km, ce qui signifie environ 20 minutes en mer. Immobile à quel-



L'*Eureka* (Source: Historical Collections of the Great Lakes).

ques mètres du récif du nord-ouest près de l'île Biquette, elle est visible à une profondeur de 12 pieds et s'enfonce jusqu'à 75 pieds dans les fonds marins. Fait intéressant, sous le *Germanicus* réside une autre épave. Le 5 août 1878, le *Blenheim* disparut vers les abysses, emportant avec lui ses 1 307 tonnes. Il était enregistré à Exeter en Angleterre. Lors de ce voyage, il devait se rendre à Montréal, ayant préalablement quitté le port de Newport en Angleterre. À l'époque, Ernest Roy, un fermier de la région, amenait ses clients sur l'épave du *Germanicus* pour 1,00\$ par traversée. Il fut donc l'ancêtre de l'entreprise écotouristique Aquatour².

Notes

- 1 Extrait du journal *Le Soleil*, numéro 260, vendredi 7 novembre 1919.
- 2 Pour plus d'informations concernant l'épave du *Germanicus* allez visiter le site www.aquatour.ca