

**Gérard A. Jaeger**

***37 secondes pour changer le cours de l'Histoire***

*Le 14 avril 1912, le Titanic trace sa route vers New York, avec à son bord plus de deux mille personnes. À 23 h 39, la vigie discerne soudain une masse sombre dressée sur son cap. Lancé à plus de 22 nœuds, le paquebot qui jauge cette nuit-là près de 60 000 tonnes, sera sur lui en moins d'une minute. A la passerelle, le premier officier William Murdoch crie un ordre de barre et fait actionner les portes étanches. Il reste 37 secondes avant l'impact...*

**Le naufrage qui s'en suit, au large de Terre-Neuve, prend de court le monde entier. Aussi, pour pallier son incompréhension, l'opinion publique se trouve-t-elle rapidement des explications rassurantes, et des coupables, désignés pour expliquer l'indicible. En imposant une vision légendaire des faits qui les rendra plus supportable, elle pense se dédouaner d'une fatalité, d'une succession de**

**malentendus, qui depuis 1907 n'ont cessé de peser sur un nom : *Titanic*.**

### *Lever de rideau*

C'est le 29 juillet de cette année-là que tout a commencé, dans le confortable salon Chesterfield du baron William James Pirrie, chevalier de l'ordre de Saint-Patrick, conseiller de la Couronne d'Angleterre et directeur du célèbre chantier naval de Belfast, Harland & Wolff. En ce beau soir d'été, Pirrie s'entretient avec le patron de la White Star Line de Liverpool, Joseph Bruce Ismay, qui se prévaut à juste titre d'être l'héritier de l'une des plus puissantes compagnies maritimes de son temps.

Sur une table sont déroulés les plans d'une nouvelle génération de paquebots, dont les caractéristiques dépassent tout ce qui s'est construit jusqu'ici en matière de transatlantique. Plus longs, plus lourds, plus vastes que n'importe quel autre, les trois nouvelles unités qui naîtront du génie des ingénieurs irlandais seront également les plus luxueuses et les plus confortables pour l'ensemble des passagers. Depuis les vastes suites qu'occuperont les magnats de l'industrie, de la banque et de la presse, jusqu'aux agréables cabines de l'entrepont proposées aux émigrants. Joseph Ismay tient particulièrement à faire de la traversée de l'Atlantique à bord de ses navires un voyage d'agrément, où la notion de vitesse n'est plus vraiment prioritaire.

En ce début de XXe siècle, la concurrence est rude entre les compagnies, qui rivalisent d'ingéniosité pour attirer les

passagers. Or, après avoir conquis maintes fois le record de la traversée par le passé, les paquebots arborant l'étoile blanche offriront d'autres atouts à leur clientèle. Et notamment la garantie de l'armateur en matière de sécurité. Car à cette époque où la hardiesse des ingénieurs conduit aux plus grands exploits, des critiques s'élèvent aussi contre l'immodestie de l'homme moderne.

Forts de cette perspective, James Pirrie et Joseph Ismay concluent leur entretien par un toast aux trois navires qui seront mis successivement sur cale à partir de 1911. Le deuxième de la série, dont le voyage inaugural doit avoir lieu au printemps 1912 s'appellera *Titanic* : un nom qu'a porté jadis un vieux cargo sans histoire...

Mais existe-t-il vraiment des bateaux sans histoires ?

### ***Un géant qui inquiète***

Le départ du *Titanic* pour son voyage inaugural a lieu le 10 avril à midi. Un mercredi. A sa poupe flotte le Blue Ensign, rappelant ainsi que son commandant, Edward John Smith, fait partie des officiers de Réserve de la marine britannique. Cette démonstration de force et de respectabilité renforce l'idée que le plus grand navire du monde est insubmersible.

Pour autant, quelque chose en lui fait peur. Car depuis le début de sa construction, le géant des mers fut victime d'une succession de contretemps qui le mettent aujourd'hui sur la sellette. Pris individuellement, ces désagréments n'ont pas lieu

d'inquiéter, mais leur accumulation commence à faire jaser. Car on parle ouvertement de malfaçon à propos de sa conception : on estime notamment que le safran de gouvernail est de taille insuffisante pour le faire manœuvrer rapidement, et que l'absence d'inverseur de marche – installé par les Français sur tous les navires de la Compagnie générale transatlantique – nuit à sa réactivité en matière d'arrêt d'urgence. On ajoute à cela que ses cloisons étanches sont inefficaces en raison du fait qu'elles ne montent pas jusqu'au pont principal, et que l'eau en cas d'envahissement de la coque, ne déborde d'un compartiment à l'autre et provoque le naufrage du navire. On incriminait aussi le personnel navigant que l'on dit insuffisamment formé, dont certains membres sont loin d'être des matelots confirmés !

Autant de procès que la compagnie juge péremptoires et dont elle se défend en invoquant la fiabilité de ses précédentes unités, contre lesquelles on s'est acharné de la même façon, et chaque fois avec la même violence inutile. La guerre étant ouverte entre les armateurs, on pense qu'il s'agit là d'une intoxication commerciale et que malheureusement tous les moyens sont bons pour discréditer la concurrence.

Sur le quai de Southampton, durant la semaine qu'y passa le *Titanic*, un public extrêmement nombreux s'est déplacé pour l'admirer. Des badauds qui ne monteront jamais à bord, mais qui ont leur opinion et qui la font connaître... Bien des rumeurs viennent ainsi nourrir les conversations. D'abord, on s'exclame devant la beauté de ce monstre moderne qui est inaccessible à la majorité de la population. Alors, très vite, on

lui trouve des défauts que l'on propage et qui s'installent dans les esprits. Et l'on ressort de vieilles histoires de paquebots naufragés, que d'obscurs écrivains, quelques années plus tôt, ont mis en scène dans leurs œuvres. Cela suffit pour que la rumeur coure le port et la ville, et s'insinue dans les esprits au grand dam de la White Star Line qui commence à en faire les frais. Ainsi, bien que son prestigieux navire fasse tout de même l'admiration générale, il partira pour New York avec presque deux fois moins de passagers que prévu.

Désigné quelques mois plus tôt comme un navire sûr, inaltérable, indestructible, le *Titanic* est maintenant la triste victime de commentaires chagrins et des suspensions les plus folles. Au point que de nombreuses désertions seront enregistrées parmi le personnel au moment du départ, ainsi que des annulations de dernière minute de la part d'un certain nombre de passagers.

On a beaucoup parlé de prémonition à ce sujet. Or, s'il est impossible de nier certains témoignages, ni le fait que le capitaine en second, Henry Wilde, ait écrit à sa sœur, avant d'embarquer, qu'il n'aimait pas du tout ce bateau, la plupart d'entre eux répondent de coïncidences diverses que l'Histoire n'est pas en mesure de contredire. D'autres assertions relèvent davantage du fantasme : on raconte par exemple qu'un homme se trouve enfermé dans le double fond de la coque... et que le sarcophage d'une momie maléfique se trouverait à bord. Toutes ces rumeurs ne pouvaient que porter malheur, et surtout préjudice à la carrière de ce paquebot lancé pour devenir l'ambassadeur d'une ère nouvelle !

Il n'en fallait pas davantage pour que la légende s'attache à ce voyage inaugural, avant même que le paquebot ne quitte le quai.

### *Quatre jours et quatre nuits d'insouciance*

Le grand navire quitte lentement Southampton.

C'est alors que les remous de ses puissantes hélices aspirent à lui le *New York*, un navire pourtant de belle taille, qui se trouve à couple de l'*Oceanic*, un autre bateau de la White Star Line. Accoudés au bastingage du *Titanic*, les passagers témoins de la scène imaginent un abordage imminent, car la poupe du *New York* dérive rapidement et semble vouloir s'encaster dans le flanc gauche du transatlantique. Tout le monde fait de grands signes, hurle en vain, sans que personne ne réagisse sur la passerelle. Tout se passe à l'arrière du navire, dans l'indifférence des officiers qui ne s'aperçoivent de rien. Or sans l'intervention des remorqueurs, la collision n'aurait pu être évitée...

Cherbourg sera sa première escale, puis Queenstown au sud de l'Irlande où de nouveaux passagers monteront à bord pour la grande traversée.

Vers 14 heures 30, le 11 avril, les quatre hautes cheminées beige et noir caractéristiques de la White Star Line disparaissent à la vue des côtes à jamais. Le temps lui est désormais compté.

Dans la soute numéro 10, les chauffeurs se rendent enfin maître du feu qui s'est déclaré au départ de Belfast, sans qu'il en soit fait officiellement état. On n'inscrira rien sur le journal de bord à ce sujet.

Dans la chambre des cartes, le commandant Smith consulte son second sur la route à suivre. En cette saison, il sait qu'il leur faudra sans doute traverser un banc de glaces dérivantes, mais il n'est guère inquiet. Le trafic est important et la mer est calme. Simplement, peut-être faudra-t-il descendre plus au sud que prévu pour les éviter, ce qui n'empêchera pas le *Titanic* de garantir son temps de traversée. A 20 nœuds de moyenne, il parcourra plus de 500 milles par vingt-quatre heures et sera en vue de New York dans la matinée du 17 avril pour une escale de trois jours.

Le paquebot glisse maintenant sur les eaux noires de l'Atlantique Nord dans lequel il vient de pénétrer.

Du 12 au 14 avril, la température ne cesse de baisser. Les ponts promenade sont désertés pour les salons et les fumoirs, où chacun vaque à ses occupations. Comme l'océan le long de la coque, le temps s'écoule fluide et régulier, à peine contrarié par des intrigues amoureuses.

Une élégante passagère de première classe, Helen Churchill Candee, est déjà la coqueluche du bord. Les hommes s'empressent autour d'elle, qui pour faire sa connaissance et qui pour lui servir de chevalier servant. Le *Titanic*, comme tous les paquebots, est constitué d'une société complexe, avec ses intrigues et ses retournements, comme

dans une pièce de théâtre rythmée par les usages du bord. Les protagonistes qui s'y croisent plusieurs fois par jour échangent leurs répliques où se nouent cabales et complots.

Au détour d'une course, on questionne les stewards sur la navigation, et l'on ne parle plus désormais que des glaces que le *Titanic* est amené à traverser dans quelques heures. La curiosité enfle car personne ne veut manquer le spectacle d'une mer gelée, hérissée d'icebergs !

En attendant, le poste de la TSF est quotidiennement envahi par des passagers désireux de donner des nouvelles à leurs proches sur la date d'arrivée du navire, ou pour les faire profiter de leur expérience en leur décrivant anecdotes et faits divers du bord. Au point que les deux radiotélégraphistes vacataires de la société Marconi, mis à disposition de la compagnie, croulent sous les messages qu'ils doivent impérativement émettre dans le rayon d'écoute du Cap Race, situé au sud de Terre-Neuve.

Or, c'est précisément à cet endroit que surgissent les icebergs et que peuvent être captés les avis de danger lancés par les navires qui croisent dans la zone.

Sur la passerelle, le commandant Smith et ses officiers ne sont pas des novices et les conditions de mer qu'ils observent ne les inquiètent guère : leur expérience est une garantie de sécurité suffisante à leurs yeux et cet excès de confiance ne les alerte pas. Et puis, combien d'accidents causés par la rencontre d'un iceberg ont-ils défrayé la chronique dans toute



l'histoire du transport maritime ? Trop peu pour que les statistiques leur impose de changer leur comportement.

Ce qu'ils ignorent, c'est que cet hiver-là fut exceptionnellement doux. La masse énorme de glace qui s'est détachée de la banquise, sur la côte ouest du Groenland, est descendue bien plus bas que d'habitude. Si bien qu'elle barre maintenant la route suivie par les paquebots.

### *Le rendez-vous tragique*

Le 14 avril, les télégrammes d'avertissement affluent sur le bureau des radiotélégraphistes. Mais tous ne parviennent pas à la passerelle. Faute de temps et d'écoute. Pourtant, tous lancent le même avertissement : un champ de glace compact dérive sur près de cent kilomètres en plein sur la route officielle suivie par nombre de cargos et de paquebots, qui doivent au pire s'en détourner, au mieux ralentir leur course ou s'immobiliser durant la nuit. A bord du *Titanic*, le commandant Smith demande qu'on ne réduise la vitesse que si la brume se lève.

Ce dimanche soir à 21 heures, dans les restaurants du paquebot l'on festoie sans se soucier de rien. Comme si la vie était un rêve sans contingences. Et la perspective d'arriver aux Etats-Unis dans moins de deux jours suscite une excitation générale.

A 23 heures 30, un steward se présente aux joueurs de cartes attablés dans le fumoir de première classe et leur

annonce qu'il va devoir éteindre les lumières pour la nuit. Le règlement de la compagnie l'impose, mais le jeune homme a pris l'habitude d'y déroger. Si bien qu'une dizaine de passagers l'éconduisent aimablement et lui souhaitent une bonne nuit.

Durant les neuf minutes qui vont suivre, on n'entendra que le sifflement du vent dans les étais des cheminées. C'est à peine si le bruit de l'eau fendue par l'énorme étrave en lame de couteau parvient jusqu'aux oreilles des vigies, situées sur le mât de misaine.

Puis, soudain, l'un d'entre eux, Frederick Fleet, écarquille les yeux : de sa main tendue, il désigne une masse presque noire surgie de nulle part. Exactement sur la trajectoire du navire. Saisissant le téléphone il tourne désespérément la manivelle, jusqu'à ce que la passerelle décroche. En même temps, le second veilleur agite par trois fois la cloche d'alarme qui tinte dans la nuit comme à l'intérieur d'une cathédrale, avec ce son cristallin qui glace le sang.

Dans le cornet du téléphone, Fleet hurle trois mots qu'il répète à plusieurs reprises : « Iceberg droit devant ! »

Le premier lieutenant Murdoch voit à son tour apparaître l'iceberg, obstacle géant qui grossit tellement qu'il en devient monstrueux, jusqu'à barrer l'horizon tout entier.

Le *Titanic* fonce sur lui en franchissant sept cents mètres à la minute. S'il ne réussit pas à le contourner, le désastre sera consommé...

Vingt secondes plus tard, l'ordre de renverser la vapeur et de virer « à gauche toute » est lancé.

23 heures, 39 minutes et 20 secondes : il ne reste plus que dix-sept secondes avant l'impact... Le calcul est trop simple pour ne pas être effrayant. William Murdoch et le timonier Robert Hichens, dont les mains sont crispées sur la barre, ne sont pas dupes. Ils savent que le navire, malgré l'ordre de barre, ne réussira pas à contourner l'obstacle à temps. Mais il est trop tard pour changer d'option.

L'étrave commence à venir lentement sur bâbord, mais à 23 h 39 et 37 secondes, les hommes sur la passerelle ressentent une vibration sur le plancher. Comme un étrange frottement, sourd et caverneux. Et cela dure dix longues secondes, sans qu'un mot soit prononcé.

Le destin vient de prendre le commandement du navire et ne le lâchera plus.

L'iceberg défile lentement sur tribord tandis que l'officier de quart fait mettre la barre à contre pour écarter la poupe de l'iceberg, qui défile maintenant le long du navire avant de se perdre dans la nuit.

Tandis que les soutiers sont les premiers à prendre conscience des dégâts provoqués sous la ligne de flottaison par la masse de glace immergée, quelques passagers de l'entrepont voient de l'eau s'infiltrer sous la porte de leur cabine.

Ailleurs, tout n'est encore que luxe, calme et volupté. La nuit constellée d'étoiles est particulièrement romantique. Rares sont les passagers de première et deuxième classe que le choc inquiète. Beaucoup d'entre eux ne se sont pas réveillés.

L'agonie du plus grand navire du monde a commencé : elle durera jusqu'à 2 heures 40 minutes, le lundi 15 avril.

A minuit quinze, l'ordre d'abandonner le navire est donné par son commandant. Dix minutes plus tard, la station radiotélégraphique du Cap Race reçoit l'avis de détresse du *Titanic*, qu'il répercute à tous les navires sur zone sans que la plupart d'entre eux ne réagisse. Soit, comme le *Californian*, parce que son émetteur est éteint, soit parce qu'il s'estime dans l'incapacité de faire route à travers la barrière de glace qui le sépare du paquebot naufragé, comme le *Mount Temple*. Peut-être aussi, comme le *Samson*, parce qu'il cherche à rester discret sur les activités illicites qu'il pratique dans ces eaux. Quelques-uns tentent toutefois de se dérouter, mais ils ne poursuivront pas leurs efforts après que le premier d'entre eux leur eut appris qu'il vient d'arriver sur zone et qu'il a recueilli tous les survivants de la catastrophe. Ce navire héroïque, commandé par le capitaine Arthur Rostron, est le *Carpathia*, de la Cunard Line. Il avait mis le cap sur le paquebot de son concurrent dès qu'il avait entendu son appel de détresse, et bien qu'il se soit trouvé, lui aussi, pratiquement encalminé dans le champ de glace, il est arrivé sur place une heure et quarante minutes après la disparition complète du *Titanic*, par trois mille huit cents mètres de fond. Mille cinq cents personnes avaient disparus dans les eaux glacées, mais les

quelques sept cents passagers des embarcations de sauvetage ont ainsi pu être sauvés.

### *Les errements de la rumeur et de la vérité*

Dès le lendemain de la tragédie, l'émotion prend aussitôt le pas sur la réflexion. Offrant un espace polémique à l'opinion, elle en instrumentalise immédiatement l'histoire. En récupérant le traumatisme du naufrage, en s'appropriant les conséquences du drame, on en fait aussitôt une parabole. Un syndrome universel. Le philosophe Alain n'écrira-t-il pas dans ses *Propos*, que la mémoire du Titanic réunit tous les ingrédients de l'immortalité ? Or qui pouvait endosser le mieux cette culpabilité recherchée par toute une génération, sinon la clique de financiers qui ont conçu le navire et conduit à la mort les innocents qui leur ont fait confiance...

Pour y parvenir, faute de pouvoir matériellement dénoncer le crime, ainsi que tentèrent de le faire des commissions d'enquête sur les deux continents, on dénonce l'incurie du capitalisme et l'on désigne quelques hommes de paille pour porter le chapeau. C'est le moins que puisse faire la rumeur publique, pour se soulager du poids de la croix qu'elle a pris sur son dos.

Aujourd'hui encore, tandis que de nombreuses plongées sur l'épave n'ont rien révélé de convainquant sur les causes objectives du naufrage – sinon une succession de manquements, de négligences et de hasards malheureux – la plupart des auteurs continuent d'invoquer des malfaçons dans

la construction du navire, qui n'ont plus lieu d'être invoqués : notamment la fragilité de l'acier et des rivets que l'on a prétendu inadaptés aux températures de l'Atlantique Nord.

Pour notre part, nous privilégions la thèse de l'épiphénomène, en contradiction avec l'analyse purement factuelle de l'Histoire.

La tragédie est ainsi conçue, qui subit la dictature des éléments extérieurs.

Une chose est sûre : à la question de savoir ce qui serait advenu du Titanic, alors ambassadeur des mers, si le ministère de tutelle de la marine Marchande avait insisté sur une plus grande observance de la sécurité, si les ingénieurs avaient mieux considéré les observations des navigateurs sur la conception de certains détails de construction, si le personnel du bord avait été plus sérieusement formé, si les radiotélégraphistes avaient transmis tous les avis de danger reçus par les navires en mer cette nuit-là, si l'officier de quart avait ordonné une manœuvre différente au moment où l'iceberg avait été signalé... si l'hiver avait été moins doux cette année-là et si les icebergs n'étaient pas descendus aussi bas sur la route des paquebots. Enfin, si le départ du voyage inaugural n'avait pas été retardé, l'histoire aurait pris un autre tour.

Et l'on ne parlerait plus de ce paquebot que pour se rire des doutes que l'on émettait sur son fragile destin.

Mais les dés de l'Histoire ont roulé sur le nom du *Titanic*.

