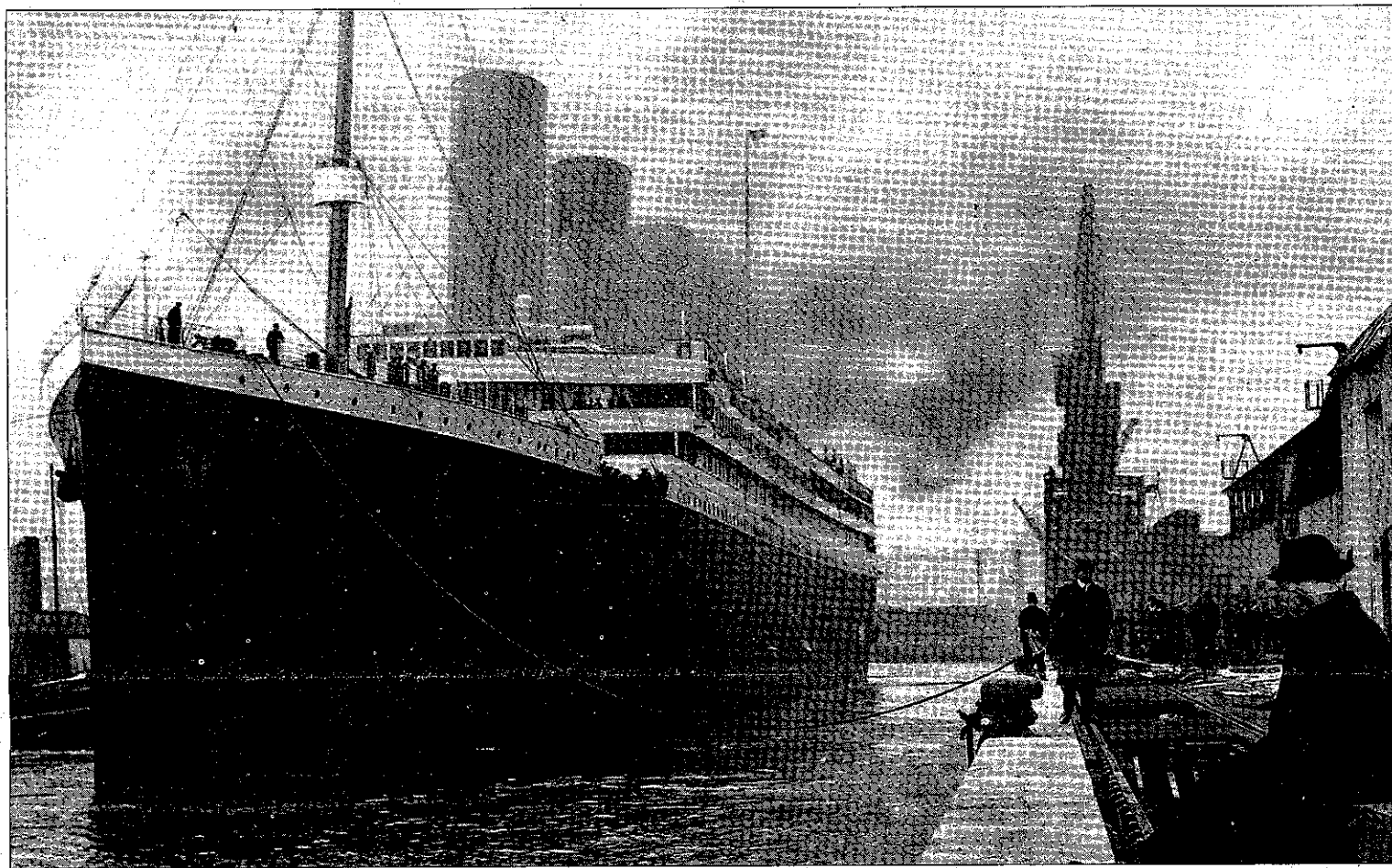
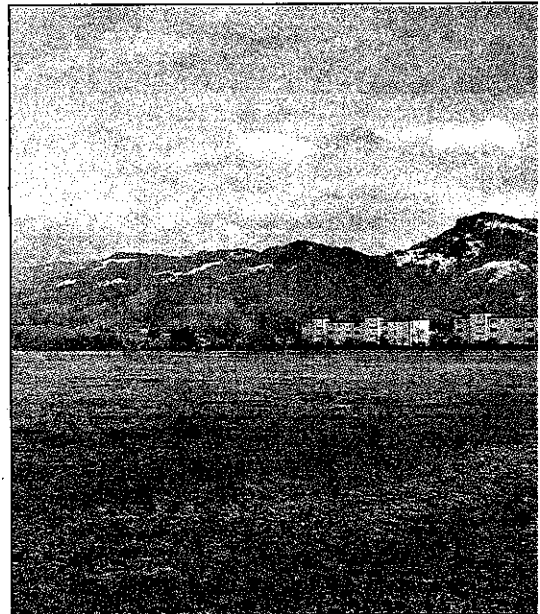


JA 1630 Bulle

## Le Titanic, un mythe qui dépasse l'histoire



**LIVRE.** Le 15 avril 1912, le *Titanic* sombrait lors de sa première traversée vers New York. A cause d'un incroyable concours de circonstances, selon Gérard A. Jaeger. Son livre décortique l'histoire et la légende du paquebot maudit. Rencontre. **page 16**



JESSICA C

## Le futur CO se fera à Riaz

**ÉCOLE.** Les obstacles tombent les uns après les autres en vue du 3<sup>e</sup> CO de la Gruyère. Hier, le changement de zone a été mis à l'enquête. L'inauguration aura lieu en 2016 au plus tôt, plus vraisemblablement en 2017. **page 3**

## Sommaire

### Lidl

Les curieux ont fait leurs courses dans la nouvelle succursale bulloise. **page 2**



### Les métiers de l'hiver

Depuis vingt-sept ans, Willy Etter brave le froid pour vendre ses fruits et ses légumes au marché de Bulle. **page 5**

### Paroisse

Depuis six mois, Lukasz Babiaryz est le nouveau curé d'Ursy. **page 6**



### Université

Une banque de données offre un accès plus aisé à la jurisprudence dans le domaine du droit public. **page 7**

### Snowcross

Le Châtelois Rudy Liudat part dès dimanche à la conquête d'un deuxième titre national. **page 11**



## MÉTÉO PAGE 13



Pour se dorer au soleil, MIKAËL BONGARD, de Riaz, sera obligé de s'élever au-dessus de 1000 mètres.

**SAMEDI de -4° à -1°**  
Brouillard givrant, limite supérieure entre 600 et 1300 m, ensoleillé au-dessus.

**DIMANCHE de -7° à 2°**  
Stratus, limite supérieure vers 1000 m, ensoleillé au-dessus. Bise modérée.

## Les Fribourgeois sont devenus perfectionnistes

**FR-GOTTÉRON.** A l'image de son équipe, Julien Sprunger est actuellement en pleine réussite. Décisif, le meilleur compteur fribourgeois entend bien poursuivre sur sa lancée, à commencer, dès ce soir, face à Zoug. **page 9**



CLAUDE HAYMOZ

**SPORTS 9-11 | AVIS MORTUAIRES 12 | CINÉMAS 13 | TÉLÉVISION 15 | MAGAZINE**

RÉDACTION: TÉL. 026 919 69 00 / FAX 026 919 69 01 / E-MAIL: redaction@lagruyere.ch / RUE DE LA LÉCHÈRE 10 / 1630 BULLE ABONNEMENTS: TÉL. 026 919 69 03 / FAX 026 919 69 01 / E-MAIL: administration@lagruyere.ch ANNONCES: PUBLICITAS SA, BULLE / TÉL. 026 919 00 50 / FAX 026 919 00 51

Envie de faire les gros titres? Cet emplacement est pour vous!

STIPER SOLDES



# Le Titanic au-delà du mythe

**HISTOIRE.** Dans la nuit du 14 au 15 avril 1912, le *Titanic* disparaît en mer, en moins de trois heures. Dans un livre à paraître cette semaine, Gérard A. Jaeger revient sur la plus célèbre des catastrophes maritimes. Rencontre avec cet historien né à Fribourg, qui vit entre le sud de la France et Corbières.

ÉRIC BULLIARD

**H**istorien, auteur d'essais maritimes, férus de mythes et de légendes, Gérard A. Jaeger ne pouvait que se pencher sur le plus célèbre des navires. Dans *Il était une fois le Titanic*, il raconte non seulement la catastrophe de la nuit du 14 au 15 avril 1912, mais dresse un état des lieux précis des faits qui l'ont précédée et suivie. Passionnant comme un roman, son ouvrage remet en cause des idées reçues et détaille l'inimaginable concours de circonstances qui a coûté la vie à plus de 1500 personnes. Soit les deux tiers des passagers et de l'équipage.



Gérard A. Jaeger a mené l'enquête à New York, sur les chantiers navals de Belfast ou encore dans des archives inédites pour faire la part de l'histoire et de la légende du *Titanic*. (CLAUDE HAYMOZ)

Pourquoi un livre de plus sur le *Titanic*?

Cette commémoration de 2012 est l'occasion de rappeler au grand public, qui connaît le nom *Titanic*, mais pas forcément son histoire, une certaine vérité. Non pas LA vérité: si, cent ans après, on en parle encore, c'est précisément parce qu'on ne l'a jamais découverte. On en sait un peu plus depuis 1985, date de la plongée sur l'épave, mais les raisons précises du naufrage demeurent inconnues: le navire se trouve enfoui dans vingt mètres de sédiments et la brèche qui a causé la catastrophe est invisible.

**Vous écrivez que le *Titanic* a été «victime d'un terrible concours de circonstances sans message ni symbolique particulière, d'un épiphénomène ordinaire»...**

Je prends le terme d'épiphénomène dans un sens précis: ce n'est pas un détail de l'histoire, pour reprendre un mot honteusement célèbre, mais une succession d'événements anodins qui conduisent à une catastrophe. Il aurait suffi d'éliminer l'une ou l'autre de ces causes pour que la conséquence n'ait pas eu lieu. Contrairement à ce qu'on a souvent dit, le *Titanic* était un navire de grande qualité et les négligences étaient probablement moins graves que celles qu'on a rapportées.

**Par exemple?**

Les jumelles des vigies ne se trouvaient pas dans leur boîte. Elles ont disparu à Southampton, peu de temps avant l'embarquement des passagers. L'absence de jumelles n'est certainement pas la cause du naufrage: elles n'auraient pas forcément permis de voir l'iceberg plus tôt. Mais c'est un des détails qui viennent s'accumuler. Quand on zoome sur lui, on voit une négli-

gence épouvantable. Comme le feu qui a pris dans une soute à charbon, dont on dit qu'il aurait fragilisé une des cloisons étanches. Ou les essais en mer, qui n'ont eu lieu que sur un jour au lieu des deux prévus. Telle ou telle manœuvre d'exercice a été oubliée: elles auraient pu permettre de se rendre compte que le safran du gouvernail était trop petit et peut-être que le *Titanic* aurait été interdit de navigation...

**Comment expliquer que les canots de sauvetage aient été en nombre insuffisant?**

Nos critères de risque zéro ne sont pas dans la mentalité du début du XX<sup>e</sup> siècle. Le nombre de chaloupes de sauvetage correspondait à la loi, que tous les navires appliquaient. Le *Titanic* se trouve à une époque charnière: c'est encore un navire du XIX<sup>e</sup> siècle.

**Et le manque de préparation de l'équipage?**

Les officiers étaient professionnels, mais les membres de l'équipage travaillaient aussi bien comme dockers qu'à bord d'un navire transatlantique, selon ce qui était disponible. Ou dans les mines, si rien ne se présentait. A la dernière minute, comme il manquait des hommes d'équipage, on prenait ceux qui se proposaient.

Les désertions étaient courantes, des gens oubliaient de monter à bord ou étaient trop soûls.

Pendant le naufrage, les officiers ne se trouvaient pas tous sur le pont: certains avaient d'autres activités, comme lancer des fusées de détresse. Qui n'étaient pas homologuées: tous ces éléments, qui auraient pu contribuer à sauver le navire, étaient en gestation. Les mentalités et la législation évoluaient, mais cet électrochoc du 15 avril a accéléré les choses. Autre exemple: la radio TSF équipait un certain nombre de navires, mais pas tous. Les deux opérateurs, employés de la compagnie Marconi, étaient très professionnels, mais, comme il n'y avait aucune obligation d'heures d'écoute, personne ne répondait à leur S.O.S...

«Une succession d'événements anodins a conduit à la catastrophe. Il aurait suffi d'en éliminer l'un ou l'autre...» GÉRARD A. JAEGER

**Pourquoi ce naufrage est-il devenu symbole d'une société devenue folle, d'un progrès qui va trop vite?**

A l'époque déjà, l'opinion publique était très critique. A chaque naufrage ou collision, même sans victimes, la presse se demandait:

«Sur quoi nous fait-on voyager? Sommes-nous du bétail à transporter pour les capitalistes de Londres?» Les gens commençaient à avoir peur. Au point que le *Titanic* n'était pas plein. Après le naufrage, il a été facile pour les di-seuses de bonne aventure de dire: «Vous voyez, on avait raison!» Evidemment: elles prédisaient le malheur à chaque départ!

C'était une période de croissance importante, mais sans rupture. Or, il y a danger quand on saute des étapes. Dans la construction navale, il existe une continuité, de la voile à la vapeur, des petits bateaux aux navires de plus en plus gros. Le *Titanic* est plus long que les transatlantiques qui l'ont précédé, mais seulement d'une vingtaine de mètres. Et les techniques sont les mêmes.

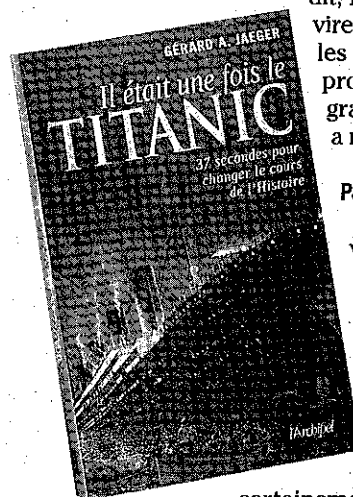
Il n'y avait donc pas lieu de se dire qu'on allait dans le mur, que ces constructeurs étaient des apprentis sorciers. A mon avis, on fait une erreur en parlant du «syndrome du *Titanic*», avec cette idée, développée par Nicolas Hulot,

qu'on ne sait plus ce qu'on fait. Je ne lui donne pas complètement tort, mais entre le *Titanic* de 1912 et l'idée que nous en avons en 2012, nous ne sommes pas dans le même registre.

**D'autant plus que, sur ce plan, le *Titanic* n'est pas une leçon: le progrès ne s'arrête pas avec ce drame...**

Evidemment: le jour du naufrage, le premier *France* part du Havre. Il a la taille du *Titanic*, il est construit selon les mêmes principes et il a fait je ne sais combien de traversées sans problème. En même temps, le *Titanic* n'était pas un navire comme les autres. Dès 1912, il y a eu quelque chose de très particulier autour de ce bateau, qui ne s'explique pas. Un mélange d'amour et de haine, d'attraction et de répulsion, d'envie de naviguer sur ce navire alors que l'*Olympic*, qui était le même, était en mer depuis un an. Peut-être est-ce dû à son nom. A l'époque déjà, on se demandait si l'appeler *Titanic* ne revenait pas à provoquer les dieux. Les Titans ont été les dieux déçus... Il y a souvent eu des critiques, des méfiances pour les bateaux, mais avec celui-ci, dès le départ, on est un cran au-dessus. ■

**Gérard A. Jaeger, *Il était une fois le Titanic*, L'Archipel, 336 pages. En librairie le 18 janvier**



## L'homme qui a eu le tort de survivre

**L'une des originalités de votre livre est la réhabilitation de Joseph Bruce Ismay, propriétaire du *Titanic*, souvent présenté comme un lâche. Selon vous, son seul tort est d'avoir survécu...**

**Gérard A. Jaeger:** Exactement. Le commandant Smith, par exemple, est devenu un héros parce qu'il n'a pas survécu au naufrage. C'était son rôle de rester le dernier à bord du bateau, mais, pendant les trois premiers jours de la traversée, il n'a pas assumé ses responsabilités. Il était trop confiant. C'était son dernier voyage, il avait une très longue expérience, les icebergs et les accidents étaient si rares... En revanche, il n'y a pas eu de course de vitesse, comme on l'a souvent dit.

Ismay, lui, a sauvé sa vie dans des conditions honorables: il n'a pas pris la place d'un passager, il a longuement aidé les autres à embarquer, jusqu'au moment où il y a eu une place à bord d'un canot qui descendait à la mer et que personne autour de lui n'était en mesure d'embarquer. Humainement, moralement, on ne peut rien lui reprocher. Sauf que ça fait désordre dans la mémoire collective: les gens avaient trouvé en Ismay le bouc émissaire idéal. Celui qui, comme le commandant Smith, aurait dû sombrer avec le navire, puisqu'il en était le propriétaire. Et c'était un homme riche. Il représentait la compagnie, montrée du doigt sous prétexte qu'elle construisait des navires à bon marché

pour faire du profit, qu'elle entassait les émigrés dans les bas-fonds...

Tout cela est faux, mais crée un portrait romanesque du personnage. Il fallait donner un os à ronger à la rumeur. On a mis d'un côté les bons, de l'autre les méchants, ce que l'on retrouve jusque dans le film de James Cameron. Du côté des innocents, des héros, se trouve l'ingénieur Thomas Andrews qui, lui, a péri. Ismay a sauvé sa vie de façon morale, alors qu'Andrews a péri sans gloire... Il a été téatnisé par l'effroi et n'a rien fait pour aider les passagers. Comme le commandant, c'est en quelque sorte un demi-héros, alors qu'Ismay est un demi-coupable. EB