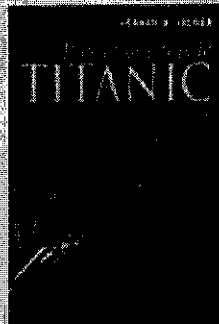


Il était une fois le Titanic (Gérard Jaeger)

Lundi, 09 Janvier 2012 10:35 | Eginhard |



Écrivain très éclectique, l'auteur suisse Gérard Jaeger a déjà à son actif une production variée : biographies, romans, et livres sur des thèmes aussi variés que l'art ou les affaires criminelles. Il s'est aussi fait une spécialité des thèmes maritimes, écrivant notamment beaucoup sur le thème de la piraterie. À l'approche du centenaire de la catastrophe, il s'attaque cette fois au naufrage du *Titanic*. Ce paquebot britannique, coulé le 15 avril 1912 après avoir heurté un iceberg, fut à l'origine d'innombrables commentaires, ouvrages et conjectures, sans parler des romans et des films. Devenu sans doute l'événement le plus célèbre de l'histoire maritime, ce naufrage mythique est encore aujourd'hui souvent montré en exemple de la tragique vanité de l'être humain face aux forces de la nature et du destin.

Tweet 0

Partager

Aux origines

L'ouvrage débute par deux courtes préfaces de John Andrews et Clifford Ismay, descendants respectivement de Thomas Andrews et Joseph Bruce Ismay. Le premier était l'un des deux principaux ingénieurs impliqués dans la conception du *Titanic*, et sombra avec lui. Le second, quant à lui, était le président de la compagnie qui opérait le navire, la White Star Line, et survécut au naufrage. L'un et l'autre entrèrent de plain-pied dans la légende du *Titanic*. Andrews fut acclamé pour avoir héroïquement pris ses responsabilités : couler avec un navire dont la conception défectueuse, à l'origine de la catastrophe, était le fruit de ses idées. Ismay, pour sa part, fut vilipendé pour avoir sauvé sa vie. Sobrement, leurs parents replacent les faits dans leur contexte, donnant le ton. Et de rappeler qu'il serait bien vain de juger le comportement de leurs ancêtres dans une telle situation.

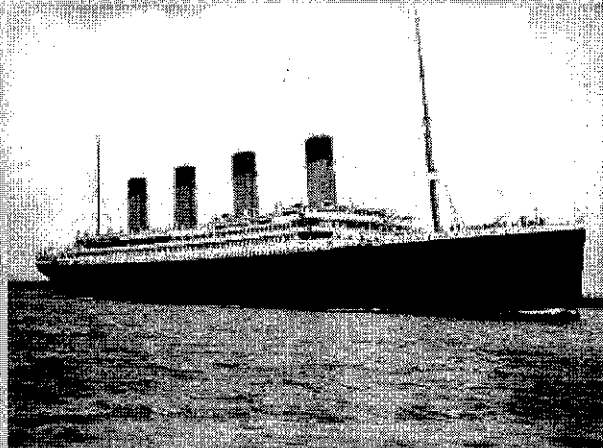
Dans son prologue, Gérard Jaeger a recours au « docu-fiction » pour rappeler la genèse du *Titanic*. Le géant des mers est né en 1907 de l'imagination de William Pirrie, le président des chantiers navals Harland & Wolff de Belfast. Il s'agissait de surpasser en luxe et en taille la concurrence toujours plus rude des autres compagnies : Cunard Line britannique, Compagnie générale transatlantique française, ou bien encore Hamburg-Amerika et Norddeutscher Lloyd allemandes, pour ne citer qu'elles. Soutenu financièrement par le magnat de l'industrie américain John Pierpont Morgan, qui avait racheté la White Star Line, Pirrie fit entériner par Ismay son projet : la construction des trois plus grands paquebots jamais conçus, l'*Olympic*, le *Titanic* et le *Gigantic* - rebaptisé plus tard *Britannic*.

L'histoire reprend ses droits dès le premier chapitre. D'une plume agréable, l'auteur se penche sur l'histoire des liaisons transatlantiques. Autrefois épisodiques, les traversées se muèrent en liaisons régulières au début du XIX^{ème} siècle, avant d'être révolutionnées par l'avènement de la navigation à

Comment décrire
le plaisir de conduire ?

DÉCOUVREZ-LE ICI

vapeur. Au début du siècle suivant, une semaine suffisait pour traverser l'Atlantique, et des dizaines de millions de personnes avaient emprunté les lignes des nombreuses compagnies assurant ce service – dont une large majorité d'émigrants partis tenter leur chance en Amérique. La White Star Line était une des principales compagnies transatlantiques, et G. Jaeger en raconte l'historique dans le second chapitre. Ce dernier est également consacré à la genèse de la classe *Olympic*, sous l'égide d'Alexander Carlisle, qui prendrait sa retraite juste avant le voyage inaugural du *Titanic*, et Thomas Andrews.



Le chapitre 3 nous décrit ces monstres de plus de 45.000 tonnes, une taille génératrice d'effets pervers que personne n'avait réellement anticipés. Pour contrer les fleurons de la Cunard, le *Mauretania* et le *Lusitania*, la White Star avait misé non sur la vitesse, mais sur la sécurité, le confort et le luxe. Ce dernier était digne des plus grands palais dans les cabines et les suites de première classe, destinées à accueillir la haute société mondiale. Le tout à des prix exorbitants : jusqu'à 4.500 dollars la traversée, là où les ouvriers des chantiers qui construisaient les navires ne gagnaient que l'équivalent de 20 dollars par mois. Mais même les troisièmes classes, destinées à accueillir les plus modestes, étaient équipées de commodités largement supérieures à celles des autres paquebots alors en service.

La fin de ce chapitre, ainsi que le suivant, est l'occasion de rappeler que les premières traversées de l'*Olympic*, mis en service à la fin de 1911, avait été l'occasion de constater certains défauts inhérents à sa classe. L'énorme sillage du navire avait ainsi tendance à « aspirer » vers lui les autres embarcations, un facteur ayant peut-être joué un rôle dans une collision survenue entre l'*Olympic* et un croiseur-cuirassé de la Royal Navy le HMS *Hawke*. Pour réparer l'*Olympic*, il fallut d'ailleurs retarder l'achèvement de son jumeau, qui occupait la seule cale sèche de Belfast assez grande pour l'accueillir. Pour cette raison, la traversée inaugurale du *Titanic* fut retardée de trois semaines, du 20 mars au 10 avril 1912. D'autres défauts, facilement corrigibles, furent également relevés lors de l'homologation du *Titanic*, mais le laxisme du ministère du Commerce autant que la précipitation avec laquelle le *Titanic* devait être mis en service empêchèrent qu'ils soient pris au sérieux.

Anatomie d'un naufrage

Le chapitre 5 est consacré au début de la traversée. Levant l'ancre de Southampton le 10 avril 1912, le *Titanic* y fait le soir même une brève escale à Cherbourg, avant de s'arrêter le lendemain à Queenstown – aujourd'hui Cobh, en Irlande. C'est son dernier arrêt avant New York, où il est attendu pour le 17. Pour examiner les événements qui suivent, Gérard Jaeger n'a plus à présent que les témoignages des survivants du naufrage, et l'abondante littérature qui naîtra dans le sillage du paquebot maudit. Il y fait un appel substantiel : sa bibliographie de sept pages montre si besoin était que l'écrivain suisse s'est abondamment documenté. À l'appui de son récit et de ses réflexions, il cite de nombreux ouvrages, citant sans a priori un éventail allant de Walter Lord, un des premiers historiens majeurs du *Titanic*, au parapsychologue Bertrand Méheust.

G. Jaeger est bien aidé dans sa tâche par une plume expérimentée. Son style agréable et littéraire, dénotant parfois un lyrisme loin d'être déplaisant, assurent l'attention du lecteur au récit d'événements dont la trame générale est pourtant assez bien connue : la présence d'un vaste champ de glaces et les avertissements d'autres navires (chapitre 5), la collision avec l'iceberg (chapitre 6), l'abandon du paquebot (chapitre 7), son naufrage (chapitre 8) et le sauvetage des survivants par le paquebot *Carpathia* (chapitre 9). Gérard Jaeger se fait l'écho des dernières recherches en la matière, comme par exemple en ce qui concerne le « vaisseau fantôme », ce navire dont plusieurs témoins rapporteront avoir vu les feux, à une distance suffisamment proche pour porter secours au *Titanic* avant qu'il ne sombre – mais qui n'en fera

rien et finira par disparaître. Longtemps assimilé au *Californian*, on sait aujourd'hui qu'il s'agissait vraisemblablement d'un phoquier norvégien dépourvu de radio, le *Samson*.

L'occasion de rappeler que la recherche historique sur le *Titanic* demeure riche et active, que ce soit au travers des nombreuses associations qui y sont consacrées de par le monde, ou par le biais de sites Internet comme par exemple *Encyclopedia Titanica*. Nos connaissances ont notablement progressé depuis que Walter Lord écrivait *La nuit du Titanic* en 1955, ou même depuis que Robert Ballard, qui découvrit l'épave et l'explora en 1985, rapportait ses expéditions dans *La découverte du Titanic* en 1987. De ce point de vue, l'ouvrage de Gérard Jaeger est un bon résumé de l'état actuel des connaissances sur le *Titanic* et son histoire.



Les suites immédiates (chapitre 10) et plus lointaines (chapitre 11) de la catastrophe sont traitées en détail, car elles ont eu une importance primordiale dans la genèse de la mythologie du *Titanic*. De façon symptomatique, les deux commissions d'enquête ayant siégé, l'américaine (parlementaire) et la britannique (à l'initiative du ministère du Commerce), sont renvoyées dos-à-dos. L'une et l'autre ont rendu des conclusions partiales, orientées en fonction de leurs propres intérêts et objectifs. Le sénateur américain William Alden Smith n'aurait de cesse d'établir la responsabilité de la White Star Line et, en filigrane, celles des compagnies britanniques en général. Le ministère du Commerce britannique, pour sa part, s'efforcera surtout d'amoindrir ses propres responsabilités. Dans les deux cas, le grand perdant sera Joseph Ismay, coupable aux yeux d'une presse américaine hostile d'avoir sauvé sa vie alors que 1.500 de ses clients perdaient la leur.

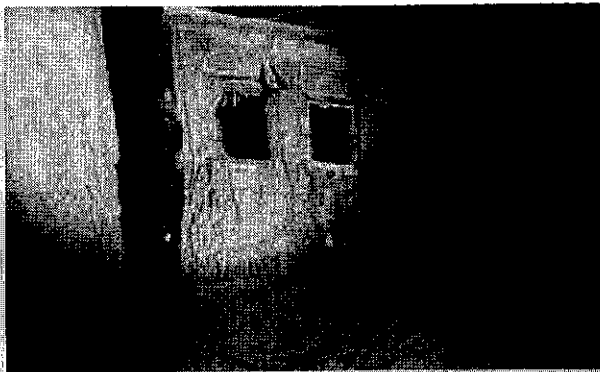
Du naufrage à la légende du Titanic

C'est dans les deux derniers chapitres que Gérard Jaeger va développer le cœur de son propos : en finir avec l'exégèse traditionnelle de l'histoire du *Titanic*. Non, le naufrage ne fut pas la conséquence directe de la recherche du profit à tout prix. Il n'est pas non plus le fruit d'une société orgueilleuse et positiviste, rendue sourde aux dangers inhérents de la navigation par sa foi aveugle dans le progrès. La fin tragique du *Titanic* est plutôt due, selon Gérard Jaeger, à une accumulation de facteurs, de négligences, d'erreurs qui, prises individuellement, seraient restées sans conséquences. Mais, accumulées et combinées, elles aboutirent à la catastrophe. Une réglementation désuète, incapable de suivre le rythme de l'évolution technique des navires, est pointée du doigt – que ce soit pour le nombre insuffisant de canots de sauvetage ou l'absence de fusées de détresse multicolores.

L'auteur tend, en revanche, à exonérer la conception et la construction du *Titanic*, généralement présentées comme fautives et défectueuses. Que les cloisons étanches du navire n'aient pas été prolongées jusqu'en haut de la coque n'avait rien de scandaleux, puisque tous les paquebots de l'époque étaient dessinés de la sorte. Personne, d'ailleurs, n'imaginait qu'une brèche, quelle que soit sa nature, puisse inonder six compartiments étanches à la fois. Sur ce point, G. Jaeger se démarque de l'hypothèse la plus acceptée (au moins médiatiquement) de nos jours : tôles et rivets de la coque du *Titanic* auraient été constitués d'un matériau de mauvaise qualité – un acier cassant à basse température et trop riche en scories. L'auteur réfute les expériences réalisées sur des échantillons de l'épave, notamment sur la base de la carrière de l'*Olympic*, resté en service près d'un quart de siècle et impliqué dans quatre collisions, mais sur lequel semblable particularité n'a jamais été relevée. On peut seulement regretter que Gérard Jaeger ne donne pas, lui-même, d'explication alternative à la très atypique blessure mortelle du *Titanic*.



L'auteur rappelle aussi à quel point les



témoignages des rescapés eux-mêmes, fragiles et altérables reconstructions mémorielles, sont à l'origine des mythes et légendes entourant le naufrage. D'embellissements en faux souvenirs plus ou moins induits, des détails s'ajoutent au fil du temps, dans des témoignages qui finissent par devenir invraisemblables – tel cet enfant de dix mois racontant bien des années plus tard son histoire au style direct, comme s'il pouvait s'en souvenir. Ces récits « contaminés » ont

ainsi donné naissance à bien des rumeurs, auxquelles Gérard Jaeger s'efforce de tordre le cou, des plus banales aux plus extraordinaires. Trésor, coups de feu, théories du complot sont autant d'occasions de rétablir une vérité que la mythographie abondante entourant le *Titanic* a bien souvent malmenée.

G. Jaeger termine son ouvrage sur une légende qui, malgré les faits, a encore de beaux jours devant elle. Et pour cause : du *Titanic*, il ne restera bientôt plus qu'elle. Quatre kilomètres sous la surface de l'océan, l'épave ne sera dans quelques décennies qu'un tas de rouille informe se dissolvant dans les sédiments du fond marin. Mais la récupération qui en est faite, mercantile et même politique, se poursuivra. La tragédie du 15 avril 1912 véhicule en effet une morale trop évidente pour être oubliée, quand bien même cette morale résulterait d'une lecture des faits plus mythique que réaliste. Le livre de Gérard Jaeger a au moins le mérite de nous conter le naufrage du *Titanic* tel qu'il fut : un « épiphénomène ordinaire » – pour reprendre le mot de l'auteur – qui aboutit à de funestes conséquences.

Gérard A. JAEGER, *Il était une fois le Titanic, 37 secondes pour changer le cours de l'histoire*, Paris, l'Archipel, 2012, 336 pages, 19,95 euros.