

LE TITANIC

DE L'HISTOIRE AU MYTHE



Antoine Resche

Du même auteur

Une ligne mythique, La Geste, 2021

Les phares de Nouvelle-Aquitaine, La Geste, 2022

Fortifications maritimes du littoral français, La Geste, 2024

À quoi sert encore l'histoire, Qui mal y pense ?, 2024

Retrouvez le sur son site *Veni Vidi Sensi*

<https://venividisensivvs.wordpress.com/>

En application de l'art. L. 137-2.-I. du code de la propriété intellectuelle, toute reproduction et/ou divulgation de parties de l'oeuvre dépassant le volume prévu par la loi est expressément interdite.

L'analyse automatique du travail, pour obtenir des informations, notamment sur les motifs, les tendances et les corrélations ("data and text mining") est interdite.

© 2026, Antoine Resche

Première édition : La Geste, collection Presses Universitaires de Nouvelle-Aquitaine, 2022

Composition, couverture et mise en page : Emma Ratron - L'Atelier d'Emma (www.latelier-demma-graphisme.com)

Édition et impression :

BoD - Books on Demand GmbH, Überseering 33, 22297 Hambourg, Allemagne

ISBN: 978-2-3227-5518-9

Dépôt légal : juin 2026

LE TITANIC

DE L'HISTOIRE AU MYTHE

Antoine Resche

Remerciements

Ce livre est le fruit de plus de vingt années de passion, et des nombreuses rencontres faites sur le chemin. Impossible de se livrer à un inventaire exhaustif des gens à qui il doit tant, mais il faut malgré tout tenter l'exercice ! Merci, tout d'abord, à Nadine pour avoir créé, avec son forum *Titanic*, un espace de discussion inégalé dans la sphère francophone. Que soient remerciés ici toutes celles et tous ceux qui le font et l'ont fait vivre, en particulier Joris, les deux Elodie, Sonia, Vincent, Philippe, Guillaume... Des remerciements bien spécifiques doivent être adressés à celles et ceux qui ont participé plus directement à ce livre, par leurs relectures et conseils, ainsi que leurs coups de main ponctuels : Denis Meyer, Jean-Philippe Marre, Tiphaine Hirou, Franck Gavard-Perret et Nicolas Murgia. Enfin, je ne peux publier ce livre sans une pensée émue pour Gérard Piouffre, malheureusement disparu, et pour Véronique.

Ce livre doit aussi à plus de dix années passées au sein de l'Association Française du *Titanic*. Impossible ici aussi de n'oublier personne, mais que soient en premier lieu remerciés François Codet, Daniel Dupont, Aymeric Le Guisquet, Peter Pilate, Michel Hoose, Émeline Aguilera et Alain Dufief pour leur implication dans le maintien d'une mémoire vivante autour de cet événement. Plus chaleureusement, je dois une grande reconnaissance à Manon Lotterie, qui m'honore de son amitié, et plus encore, de ses heures de travail pour faire connaître le *Titanic* dans les pages de *Latitude 41* et, plus récemment, en vidéo. Enfin, Aurélie, qui me subit au quotidien dans les périodes d'écriture et n'a pas son pareil pour décortiquer le droit relatif aux épaves ou m'entraîner dans les rues de Liverpool, a également apporté beaucoup à cet ouvrage. Avec qui d'autre aurais-je pu me marier... un 14 avril ?

Celui-ci n'existerait pas non plus sans le travail de nombreux chercheurs qui, à travers le monde entier, font avancer notre connaissance du naufrage, de ses acteurs, et de son temps. Que soient en particulier remerciés, pour leur disponibilité et leur gentillesse, George Behe, Mark Chirside, Malte Fiebing-Petersen, Olivier Mendez, ainsi que Matthew DeWinkleer, Kyle Hudak, James Penca et toute l'équipe de *Titanic: Honor & Glory* pour leur travail formidable. Un remerciement tout particulier doit aussi être adressé à Andrew Nelson, à l'origine de *Titanic, Adventure out of Time*, qui a sans aucun doute lancé l'enfant que j'étais sur la route qui devait mener à ce livre, et qui a eu la gentillesse, des années plus tard, de répondre à mes improbables questions.

Dans sa première édition, ce livre devait beaucoup à Romain Naudin et Mickael Augeron, de La Geste, qui lui ont donné vie avec enthousiasme. Cette collaboration n'aurait par ailleurs pas été possible sans l'entremise de l'un de mes directeurs de thèse, Bruno Marnot. Cette nouvelle édition se fait sans eux, mais il me faut saluer le superbe travail de maquettage d'Emma Ratron, qui a eu la gentillesse de rempiler pour cette reprise ! Que soient également remerciés ici toutes celles et ceux qui, par leur soutien à l'Association pour la Diffusion d'une Histoire Universitaire et Critique ont soutenu depuis des années mon travail de vulgarisation et permis ce projet éditorial... et de futurs, je l'espère. Et ma gratitude va ici tout particulièrement à Vanessa et Laure qui assurent tout leur possible pour que les choses tournent comme elles le doivent.

Un tel livre nécessitant aussi un bon état d'esprit pour être écrit, merci à celles et ceux qui ont rendu ma vie plus agréable pendant ces périodes ; les amis non passionnés du *Titanic* – pardonnons leur ! – Clara, Laure, Vanessa, Émilie, bien entendu, et tous les autres ! Que ma famille soit également remerciée pour m'avoir accompagné tant bien que mal dans cette passion envahissante, en particulier mes parents, qui ont dû me suivre bien des fois dans le rayon livres du Leclerc du coin à la recherche de ceux qui pourraient bien évoquer mon paquebot préféré, et mes grands-parents, qui m'ont accompagné dans ce voyage, que ce soit lors de mes premiers pas sur Internet, ou à La Villette pour la mémorable exposition de 2003.

Je dois enfin remercier chaleureusement Clotilde Druelle-Korn pour avoir accompagné mes premiers pas dans le monde de la recherche, André Loez, pour m'avoir permis de faire du *Titanic* un objet d'histoire digne de son podcast alors que l'idée de ce livre commençait à m'effleurer, et Benjamin Brillaud, pour m'avoir donné les moyens de partager ma passion pour les navires, et bien d'autres choses, à travers son émission *Nota Bene*. Le public qui suit mes travaux sur Internet depuis maintenant bien des années, et continue d'en demander, même, et parfois surtout, quand il s'agit du *Titanic*, a également beaucoup fait pour l'existence de ce livre : c'est pour moi une réelle joie que d'avoir pu, finalement, intéresser des gens à cette histoire.

Sommaire

INTRODUCTION	11
PARTIE I. AUX ORIGINES DU PLUS CÉLÈBRE PAQUEBOT DU MONDE	21
Chapitre 1. Le temps des « paquebots insubmersibles »	22
<i>Le premier âge d'or des grands paquebots</i>	22
<i>La White Star Line : une entreprise florissante</i>	25
<i>Un progrès ininterrompu pour des navires toujours plus sûrs</i>	30
Chapitre 2. La naissance des géants de la White Star	34
<i>Un soir de 1907... ou pas !</i>	34
<i>La conception des géants</i>	37
<i>Un projet de construction exceptionnel</i>	40
<i>Les paquebots les plus sûrs au monde</i>	48
<i>Les premiers pas de l'Olympic, entre gloire et désastres</i>	54
Chapitre 3. Une visite du géant des mers	62
<i>Le Titanic, cet inconnu</i>	62
<i>Se repérer dans le titan</i>	66
<i>La première classe, des salons aux bains turcs</i>	71
<i>La richesse n'est pas la même pour tout le monde</i>	81
<i>Une classe moyenne franchement supérieure</i>	84
<i>Ragoût et musique festive ? La troisième classe, au-delà du romanesque</i>	89
<i>Le plus beau paquebot du monde ?</i>	93
PARTIE II . UN VOYAGE PRESQUE ORDINAIRE	97
Chapitre 4. Du graisseur au capitaine, portrait d'un équipage	98
<i>Un état-major de qualité</i>	98
<i>Matelots, quartiers-maîtres et vigies : l'équipage de pont</i>	104
<i>Dans le ventre du monstre : les mécaniciens</i>	108
<i>2 200 bouches à nourrir : le personnel hôtelier</i>	111

Chapitre 5. Qui voyage à bord du <i>Titanic</i> ?	118
<i>Riches, mais pas toujours célèbres : la première classe</i>	118
<i>Prêtres, ingénieurs et enseignants : un passage en deuxième classe</i>	128
<i>À la recherche d'une nouvelle vie : la troisième classe</i>	130
Chapitre 6. L'adieu à la terre	134
<i>Derniers préparatifs</i>	134
<i>Un départ troublé</i>	140
<i>Ultimes escales</i>	146
Chapitre 7. À travers l'Atlantique	150
<i>Comment s'occuper à bord d'un paquebot ?</i>	150
<i>Le feu et la glace</i>	155
<i>Dimanche</i>	158
PARTIE III. DEUX HEURES ET QUARANTE MINUTES POUR ÉBRANLER LE MONDE	165
Chapitre 8. 23 h 40	166
<i>Sur la passerelle</i>	166
<i>« Iceberg droit devant ! »</i>	169
<i>L'examen des dégâts</i>	174
Chapitre 9. Des canots bien peu avenants	178
<i>Appels au secours</i>	178
<i>Monter aux canots</i>	183
<i>Réticences, rumeurs et inquiétudes</i>	189
Chapitre 10. Lutter pour sa vie	196
<i>Des canots de plus en plus chargés</i>	196
<i>Les derniers canots</i>	200
<i>« C'est le navire qui m'a quitté ! »</i>	204
<i>Les derniers instants</i>	209
Chapitre 11. La terrible attente	212
<i>Y retourner ?</i>	212
<i>Des lumières au loin</i>	215
<i>Le sauvetage</i>	219
PARTIE IV. L'HEURE DES COMPTES, LE TEMPS DES LEÇONS	225
Chapitre 12. Informer ses proches, informer le monde	226
<i>Un lundi angoissant</i>	226
<i>À bord du Carpathia</i>	229
<i>Face à la presse</i>	235

Chapitre 13. Le Sénat enquête	240
<i>William Alden Smith à l'offensive</i>	240
<i>Dix-huit jours d'auditions</i>	244
<i>Un bilan injustement contesté</i>	253
Chapitre 14. Le tribunal des naufrages : « un blanchiment » ?	258
<i>Une procédure aux apparences plus sérieuses</i>	258
<i>L'enquête au fil des semaines</i>	260
<i>Tirer des leçons sans nuire au pavillon</i>	267
Chapitre 15. Le naufrage du <i>Titanic</i> révolutionna-t-il la sécurité en mer ?	270
<i>Quelles mesures dans l'immédiat ?</i>	270
<i>Des dossiers en suspens</i>	274
<i>A-t-on véritablement retenu la leçon ?</i>	277
Chapitre 16. Honneurs et déshonneurs	281
<i>Des vies brisées ?</i>	281
<i>Retrouver les morts, dédommager les vivants</i>	286
<i>Hommages et mémoriaux</i>	290
PARTIE V. LE TITANIC NAVIGUE ENCORE...	293
Chapitre 17. En mer, à nouveau	294
<i>L'Olympic, vieux fidèle</i>	294
<i>Le Britannic, victime de la guerre</i>	298
<i>Le naufrage du <i>Titanic</i> n'a pas tué la <i>White Star Line</i></i>	303
Chapitre 18. Le <i>Titanic</i> redécouvert	308
<i>Du muet aux nazis, premiers pas à l'écran</i>	308
<i>Le <i>Titanic</i> sort de sa nuit</i>	312
<i>L'épave la plus recherchée au monde</i>	315
<i>Et James Cameron lança la <i>Titanicomania</i> ?</i>	318
Chapitre 19. Par 4000 mètres de fond	324
<i>Quatre décennies d'expéditions</i>	324
<i>Parcourir le paquebot naufragé</i>	331
<i>L'épave, source historique</i>	334
<i>Archéologie ou pillage ?</i>	337
<i>Un avenir incertain</i>	342
Chapitre 20. Le nouvel iceberg	344
<i>Une galaxie de chercheurs</i>	344
<i>Charlatans et conspirationnistes</i>	348
<i>Quand le paranormal s'en mêle...</i>	352

ÉPILOGUE : « <i>HANDS ACROSS THE SEA</i> »	359
BIBLIOGRAPHIE	363
ANNEXES	373
Annexe 1 – Chronologie du <i>Titanic</i>	373
Annexe 2 – Le bilan du naufrage	378
Annexe 3 – Conclusions du sénateur Smith sur les mesures appelées par le naufrage	381
Annexe 4 – Les 26 questions de la commission britannique	383
Annexe 5 – Les 24 recommandations de Lord Mersey	387
INDEX DES NOMS	391

Introduction

Reste-t-il encore des choses à découvrir et à écrire sur le *Titanic* et son célèbre naufrage ? La profusion de documentaires, films et ouvrages sur le sujet pourrait inciter à répondre par la négative. Le *Titanic* fait recette, en effet, et cela s'est particulièrement vérifié en 2012, lors du centenaire du drame, qui a vu une vague éditoriale submerger les tables des librairies : beaux-livres, romans, ouvrages de synthèse ont ainsi cohabité avec recherches pointues en auto-édition¹, et, au contraire, travaux à la qualité bien plus discutable. Et ce n'est parler ici que de la production francophone, car l'édition anglophone est bien plus prolifique, comme en témoignent notamment les nombreux ouvrages – souvent de grande qualité – publiés sur le naufrage et les paquebots en général par The History Press. La vague de 2012 n'est, au demeurant, pas la première. La découverte de l'épave et les premières expéditions dans la deuxième moitié des années 1980 avaient déjà suscité l'enthousiasme. Plus encore, le film *Titanic* de James Cameron a déclenché en 1997 une véritable « titanicomania » qui a été accompagnée de maintes publications, traductions... et vocations d'historiens. Pour ne rien cacher, cet ouvrage doit d'ailleurs beaucoup à cette vague, qui a emporté avec elle le petit garçon que j'étais à l'époque et ne l'a jamais laissé filer.

Cette production abondante a parfois permis le meilleur. Bien des passionnés rigoureux, qu'ils aient ou non une formation universitaire, ou une expérience en matière de navigation, se sont lancés dans des travaux d'une précision que seule permet l'érudition. Ce ne sont plus seulement des passionnés du

1. Pensons notamment à l'extraordinaire *Thomas Andrews, architecte du Titanic* de Jean-Philippe Marre.

Titanic en général, mais d'aspects plus précis, qu'il s'agisse de sa structure, de sa décoration, de ses officiers, passagers... Les années 2000 et 2010 ont ainsi vu fleurir des travaux de qualité exceptionnelle. On peut penser à la monumentale somme *Titanic, the Ship Magnificent* dirigée par Bruce Beveridge¹, qui, en deux énormes volumes, décrit en détail la structure et les installations du navire. Les travaux de Mark Chirnside ont pour leur part grandement éclairci l'histoire de la White Star Line en dressant des biographies de navires emblématiques de la période, notamment l'*Olympic*², et n'ont été permis que par des recherches d'une grande profondeur. Certains protagonistes du drame ont également fait l'objet de biographies d'une grande précision, qu'il s'agisse du capitaine Smith³, des officiers Murdoch⁴, Lightoller⁵, et Lowe⁶, des musiciens de l'orchestre⁷, ou encore de l'aide de camp des présidents Taft et Roosevelt, Archibald Butt, mort à bord du navire, et objet d'une imposante biographie en trois volumes par le prolifique George Behe⁸.

Behe est également derrière deux magnifiques volumes, *On Board RMS Titanic*⁹ et *Voices of the Carpathia*¹⁰, qui regroupent des lettres écrites par les passagers de ces deux navires et permettent un accès inégalé aux sources primaires. D'autres éditions de telles sources facilitent aussi le travail des chercheurs, que l'on pense par exemple au recueil de témoignages de marins rescapés *The Homecoming*¹¹, à la récente édition de la correspondance personnelle du chef officier Henry Wilde¹² ou encore aux très nombreux articles de presse retranscrits sur le site *Encyclopedia Titanica*¹³. Mais la plus formidable entreprise de la sorte est sans aucun doute le *Titanic Inquiry Project*, qui a mis en ligne à la fin des années 1990 le texte intégral des enquêtes officielles sur le naufrage : environ trois milliers de pages de témoignages et documents qui, jusque-là, n'étaient accessibles qu'à ceux qui pouvaient se déplacer dans les archives¹⁴.

Ainsi, depuis une vingtaine d'années, l'histoire du *Titanic* connaît une véritable renaissance : à travers ces sources et recherches, de nouveaux travaux

1. BEVERIDGE, B. (dir.), *Titanic, The Ship Magnificent*, 2 volumes, Stroud, The History Press. L'ouvrage a été plusieurs fois réédité, l'édition à laquelle il sera fait référence ici est celle de 2009.

2. CHIRNSIDE, M., *RMS Olympic, Titanic's Sister*, Stroud, The History Press, 2015.

3. COOPER, G. J., *Titanic Captain: The Life of Edward John Smith*, Stroud, The History Press, 2011.

4. STORMER, S., *Good-Bye, Good Luck, The Biography of William McMaster Murdoch*, s. l., autoédité en 1995, et *William McMaster Murdoch, A Career at sea*, Elmshorn, Stormbreakers Verlag E. K., 2002. Le travail de cette autrice a été à la fois salué pour sa précision, et parfois critiqué pour la trop grande admiration éprouvée pour son sujet, qui la conduit parfois à manquer d'objectivité.

5. STENSON, P., *Titanic Voyager: The Odyssey of C. H. Lightoller*, Wellington, Halsgrove, 2011.

6. SHEIL, I., *Titanic Valour: The Life of Fifth Officer Harold Lowe*, Stroud, The History Press, 2012.

7. TURNER, S., *The Band that Played On*, Nashville, Nelson Current, 2011 ; CAROLL, Y., *A Hymn for Eternity: The Story of Wallace Hartley, Titanic Bandmaster*, Stroud, The History Press, 2011 ; BEHE, G., *Those Brave Fellows*, s. l., Lulu, 2020.

8. BEHE, G., « Archie », 3 volumes, s. l., Lulu, 2010, et *A Death on the Titanic*, s. l., Lulu, 2011.

9. BEHE, G., *On Board RMS Titanic*, Stroud, The History Press, 2012.

10. BEHE, G., *Voices of the Carpathia*, Stroud, The History Press, 2015.

11. LEE, P., *Titanic, The Homecoming: Tales from the Lapland*, s. l., autoédité, 2020.

12. BEATTY, M., *Sincerely, Harry*, s. l., Lulu, 2017.

13. Créé en 1996, le site est particulièrement connu pour sa base de données de toutes les personnes s'étant trouvées à bord du *Titanic*, ses retranscriptions d'articles de presse, et la publication de nombreux articles de chercheurs sur le sujet. [https://www.encyclopedia-titanica.org/]

14. Dans ce livre, comme dans de nombreux travaux sur le naufrage, les commissions d'enquête américaine et britannique sont une source incontournable. Lorsqu'il y sera fait référence en note, elles seront désormais abrégées en USI (enquête américaine) et BI (enquête britannique), et la pagination utilisée est celle du document original, conservée dans les retranscriptions du *Titanic Inquiry Project*. Leurs rapports, faisant l'objet d'une pagination indépendante, seront pour leur part référencés respectivement comme USIR et BIR.

de synthèse, de haute qualité scientifique, ont été produits collectivement, les deux plus emblématiques étant certainement *Report into the Loss of SS Titanic, A Centennial Reappraisal*¹ et l'excellent – et très dense – *On a Sea of Glass*². Mais ces travaux ont le triste défaut de n'être accessibles qu'au public anglophone. Certes, certains spécialistes ont produit des travaux dans d'autres langues : on peut ainsi penser à la synthèse *Les Français du Titanic*³ publiée par des membres de l'Association française du *Titanic*, ou encore l'ouvrage de Malte Fiebing-Petersen⁴, du Deutscher Titanic Verein, sur le film *Titanic* de 1943 réalisé à la demande des autorités nazies. Malgré tout, les éditions en langue française ayant généralement un débouché commercial plus réduit, les travaux à la rigueur scientifique (notamment ceux comprenant un appareil critique impliquant des sources précises) sont beaucoup plus rares dans cette langue, et si des ouvrages de bonne facture ont été publiés (pensons notamment aux livres de Gérard Piouffre⁵ ou à l'excellent *Dictionnaire du Titanic* de François Codet⁶) une véritable synthèse revenant aux sources se faisait encore attendre.

Or, le besoin est désormais grand. Après un siècle de réécritures successives, alors que les méthodes d'approche des sources ont évolué et que celles-ci sont devenues plus accessibles, avec également le boom des médias de masse et d'Internet, l'histoire du *Titanic* est désormais enfermée dans une gangue d'idées reçues. Certaines sont avant tout ancrées auprès du grand public, comme celle maintes fois démentie selon laquelle le paquebot aspirait à battre un record de vitesse. D'autres ont des racines plus profondes et touchent jusqu'au passionné le plus aguerri, comme les légendes – démontrées fausses – supposant que le colonel John Jacob Astor est mort écrasé par une cheminée, ou que le milliardaire John Pierpont Morgan a annulé son voyage à bord au dernier moment. Mais surtout, un mal nouveau semble se répandre : le conspirationnisme.

Internet ne manque désormais plus de vidéos recensant des « faits intriguants » autour du naufrage, supposés démontrer que celui-ci est, au choix, le fruit d'une sordide arnaque à l'assurance, ou d'un complot judéo-jésuito-illuminato-maçonnique. La chose n'est pas nouvelle : surfant sur le succès du film, le pamphlétaire d'extrême-droite Henri de Fersan (qui se décrit lui-même comme fasciste) avait publié l'inénarrable *Malédiction du Titanic*, ouvrage aussi bourré d'erreurs que ridiculement ésotérique, espérant démontrer que le paquebot « franc-maçon » aurait été victime de la colère divine⁷. À l'heure où les sphères complotistes d'extrême-droite connaissent

1. HALPERN, S. (dir.), *Report into the Loss of SS Titanic, A Centennial Reappraisal*, Stroud, The History Press, 2011.

2. FITCH, T., LAYTON, J. K., et WORMSTEDT, B., *On a Sea of Glass: The Life & Loss of the RMS Titanic*, Stroud, Amberley Publishing, 2013 pour l'édition utilisée ici.

3. CODET, F., DUFIEF, A., GAVARD-PERRET, F. et MENDEZ, O., *Les Français du Titanic*, Nantes, Marines éditions, 2011.

4. FIEBING, M., *Titanic (1943): Nazi Germany's version of the disaster*, s. l., Books on Demand, 2012.

5. PIOUSFRE, G., *Le Titanic ne répond plus*, Paris, Larousse, 2009 ; *Nous étions à bord du Titanic*, Paris, First, 2012 ; *Le Titanic, Vérités et légendes*, Paris, Perrin, 2018.

6. CODET, F., *Dictionnaire du Titanic*, Nantes, Marines éditions, 2012.

7. DE FERSAN, H., *La malédiction du Titanic*, Paris, Dualpha, 1999.

un grand succès sur Internet, comme le montre le succès de la mouvance QAnon, le *Titanic* est mis à l'honneur comme instrument des « élites mondialisées » qui l'auraient utilisé pour éliminer les ennemis de leur projet de banque fédérale¹.

Mais au-delà des discours haineux, les théories farfelues ont aussi su se développer autour d'auteurs avides de succès facile. Ainsi, Robin Gardiner élabora-t-il la fumeuse théorie d'un échange entre l'*Olympic* et le *Titanic* afin d'attirer l'attention sur son livre, *L'Énigme du Titanic*. Maintes fois méthodiquement démontée par les spécialistes, sa théorie n'en reste pas moins enracinée aux yeux des complotistes. Plus récemment, Senan Molony, journaliste irlandais parfois auteur de recherches de qualité², mais parfois aussi critiqué pour des ouvrages plus biaisés³ a été mis à l'honneur par un documentaire de Channel 4 dans lequel il plaidait pour une nouvelle théorie selon laquelle le paquebot aurait été victime avant tout de l'incendie qui avait fait rage dans sa soute à charbon⁴. Comme on le verra, cette théorie, comme bien d'autres de Molony, a été rigoureusement démontée⁵, mais pas avant d'avoir été reprise sans fin dans les médias et donc, de fait, ajoutée à la confuse *doxa* du grand public au sujet du *Titanic*.

Il est donc temps de remettre les choses à plat et de fournir au lectorat francophone une synthèse appuyée sur les sources primaires et l'historiographie récente, afin de faire le point sur ce que l'on sait, à l'heure actuelle, du naufrage du *Titanic*. Cette idée m'est apparue d'autant plus pertinente après avoir publié en août 2020 une vidéo expliquant *Ce que le Titanic m'a appris sur l'histoire*⁶. Officiant comme vidéaste historique sous le pseudonyme d'History depuis quelques années, j'ai en effet à cœur de transmettre au grand public les méthodes et pratiques des historiennes et historiens professionnels, et d'éclairer, au-delà des clichés, les débats qui font vivre cette discipline. Cet exemple de l'historiographie du *Titanic*, qui m'était très personnel, a rencontré un succès inhabituel et m'a incité à pousser la démarche vers un support permettant plus de rigueur : l'écrit. Cet ouvrage sera donc une histoire du *Titanic*, certes, mais à travers elle, il s'agira également de faire l'histoire de cette histoire. On ne s'étonnera donc pas que, dans ce livre, le paquebot coule à la fin du chapitre 10, à la moitié de la table des matières, car son épopée ne faisait alors que commencer.

1. C'est ainsi que le groupe de rock de la mouvance sectaire d'extrême-droite « Les Brigandes » a pu, dans sa chanson « Le Rat Jéze » dénoncer la manière dont les Jésuites auraient coulé le *Titanic*, avant de financer le nazisme et la mainmise de l'Oncle Sam sur le monde...

2. MOLONY, S., *The Irish aboard Titanic*, Dublin, Merlin Publishing, 2000.

3. MOLONY, S., *Titanic Scandal: The Trial of the Mount Temple*, Stroud, Amberley Publishing, 2009.

4. *Titanic, the New Evidence*, diffusé en 2017 par Channel 4. Molony en a également tiré un ouvrage extrêmement critiqué : *Titanic: Why She Collided, Why She Sank, Why She Should Never Have Sailed*, Cork, The Mercier Press, 2019.

5. CHIRNSIDE, M., FITCH, T., GEORGIU, I., HALL, S., HALPERN, S., LAYTON, J. K. et WORMSTEDT, B., *Titanic, Solving the Mysteries*, s. l., autoédité chez Blurb, 2019, présente une version du dossier écrit par la même équipe sous le titre *Titanic: Fire & Ice (Or What You Will)* qui démontait méthodiquement la thèse de Molony. L'ouvrage contient également leur imposant dossier *Time and Again* sur la question de l'heure à bord du *Titanic*, qui sera évoquée au chapitre 7.

6. *Ce que le Titanic m'a appris sur l'histoire*, vidéo publiée sur la chaîne « History » dans le cadre de l'émission *Veni Vidi Sensi*, 5 août 2020 [https://www.youtube.com/watch?v=cYZAPLN978w].

Cet ouvrage de « retour aux sources » ne saurait être le travail d'un auteur isolé : alors que vous vous apprêtez à entamer ce voyage aussi tragique que passionnant, qu'il me soit donc permis de rendre hommage à tous les passionnés (et passionnées) qui m'ont directement ou indirectement aidé depuis plus de vingt ans que j'étudie le sujet. Cet ouvrage ne pourrait exister sans leurs apports, et si tous ses défauts me seront intégralement imputables, ses qualités leur doivent beaucoup.

Antoine Resche

Août 2021

Préface

à la seconde édition

« Quand donc *Le Titanic*, de l'histoire au mythe sera-t-il de retour à un prix abordable ? » : ces dernières années, cette question m'a à la fois réjoui et déprimé. Réjoui, car il est toujours gratifiant de voir que ce sujet intéresse, et que la façon dont je l'ai traité semble attirer. L'enfant bizarre qui parlait trop du *Titanic* est forcément heureux de cette revanche d'adulte, lorsqu'on le supplie d'en parler plus encore ! Déprimé, car depuis 2022, la situation économique étant ce qu'elle est, il n'est pas toujours aisé de réimprimer un ouvrage, plus encore quand, comme celui-ci, la forme est exigeante, par le volume et l'iconographie. Lors de la première édition, La Geste m'avait offert des conditions d'écriture royales : là où bien des auteurs doivent rogner, négocier quelques pages de plus, j'ai pu écrire ce que je voulais, tant que je le voulais, avec les illustrations que je désirais. Mais depuis, l'ouvrage était épuisé, et l'éditeur le jugeait trop coûteux à réimprimer. Au plus m'était-il proposé de le réduire drastiquement pour qu'il entre dans une collection plus modeste. Mais alors ce livre aurait perdu sa plus grande qualité à mes yeux : impossible !

Au terme de tâtonnements, c'est donc en suivant le principe selon lequel on n'est jamais mieux servi que par soi-même que j'ai privilégié l'autoédition. L'ampleur de la diffusion du livre y perdra ce que ma liberté y gagne. Aussi, lecteurs et lectrices, si vous appréciez le livre, je vous en conjure : exhibez-le à vos libraires préférés, parlez-en, rendez-le visible ! Soyez les attachés de presse que je ne peux employer !

Cette réédition était, à vrai dire, aussi l'occasion de faire quelques retouches. Comme l'architecte Thomas Andrews redessinant mille détails de ses navires à peine finis, j'ai dû composer après la sortie avec quelques coquilles, quelques erreurs... et toutes les nouveautés publiées depuis, qui donnent envie de revenir à sa table de travail ! Depuis quatre ans, en effet, le dynamisme autour du *Titanic* ne s'éteint pas. Dans les associations que je décris au chapitre 20, l'activité se poursuit et, en mettant courant 2025 en ligne le nouveau site de l'Association

Française du *Titanic* et son quart de siècle d'archives, je n'ai pu que me réjouir de la richesse de nos productions. Encore l'été dernier, un effort international poussé par notre camarade Franck Gavard-Perret, assisté de l'excellent George Behe et d'archivistes allemands, a par exemple pu démontrer que contrairement à ce que nous avions longtemps cru, l'opérateur radio du paquebot *Frankfurt* n'avait pas été l'idiot qui a souvent été décrit durant le naufrage.

Plus largement, quelques découvertes sont venues saupoudrer notre connaissance du naufrage et apporter un éclairage par la bande. Un duo d'anglophones a ainsi réussi à pousser dans les archives niçoises où, nous autres Français n'avions pas encore été creuser, et a apporté un éclairage tout à fait nouveau sur l'histoire incroyable de la famille Navratil. D'autres ont soulevé des lièvres et cassé des mythes : dans la première édition de ce livre, j'écrivais encore avec certitude qu'un unique passager payant avait voyagé sur le *Titanic* dès le départ de Belfast, curiosité souvent rapportée. Cette étrangeté a depuis été méthodiquement démentie. C'est ainsi que quelques-unes de ces menues découvertes ont été ajoutées à ce livre, témoignages d'une recherche toujours mouvante.

Les ouvrages n'ont d'ailleurs pas cessé de pleuvoir. Dan Parkes, connu pour ses formidables sites internet sur les officiers du navire (entre autres) est enfin passé sur papier en produisant un incroyable ouvrage sur le capitaine Smith et la vie non moins épatante de sa fille. Samuel Halpern, marin chevronné, a décortiqué méthodiquement la manœuvre entreprise pour éviter l'iceberg, et apporté des conclusions tout à fait novatrices. Après avoir fait l'objet d'un documentaire, les passagers chinois du *Titanic* se sont vus consacrer un livre. Quant à George Behe, l'un des chercheurs les plus acharnés sur le sujet, il poursuit avec un rythme effréné ses publications de sources éditées et d'ouvrages de synthèse. Que l'on juge seulement : depuis la publication de la première édition de ce livre, il a produit un volume sur les témoignages au sujet des icebergs à bord, une « analyse médicale » du drame s'intéressant à la santé à bord et au bilan médical du naufrage, une étude sur les joueurs professionnels qui sévissaient en première classe et les stratégies de ces « as de l'arnaque », une étude des bibliophiles et livres à bord, une analyse croisée des parcours de Thomas Andrews, Bruce Ismay et du capitaine Smith, une réflexion sur les supposées « prémonitions » reprenant sous un œil plus critique un travail qu'il avait produit il y a presque quarante ans, ainsi qu'un ouvrage compilant des articles divers, et la reproduction inédite des règles de fonctionnement des navires de la société mère propriétaire du *Titanic*. Tout cela en l'espace de trois petites années ! Il fallait, évidemment, que ces nouveautés bibliographiques soient intégrées à cet ouvrage.

Un autre ouvrage était paru presque simultanément au mien, le témoignage de l'explorateur de l'épave Paul-Henri Nargeolet. Alors que j'écrivais mon livre, les explorations avaient connu de longue date une certaine pause, et reprenaient tout juste, souvent sur fond de rumeurs un peu nébuleuses. Une société multipliait les annonces : OceanGate, avec son sous-marin *Titan*, et

outre le Covid qui avait repoussé ses opérations, nous étions nombreux à aborder la chose d'un œil dubitatif. Celui que nous appelions affectueusement « PH », figure mythique de l'histoire du paquebot depuis les années 1980, était pour sa part plus enthousiaste, et prit part aux expéditions en 2022 et 2023. C'est dans ce contexte qu'il devait trouver la mort avec quatre autres passagers du *Titan* dont son concepteur, Stockton Rush, en juin 2023, au terme d'un feuilleton médiatique atterrissant. Depuis, les enquêtes ont levé le voile sur les pratiques douteuses d'OceanGate et de Rush : mensonges sur la nature du submersible et de ses passagers (transformés en « spécialistes de mission » pour esquiver la loi sur le transport de passagers payants), dissimulation des incidents techniques, économies sur la sécurité et prise de risques inconsidérés... Tout était réuni pour le drame qui ne manqua pas d'arriver. Le *Titan* est, paradoxalement, ce que la culture populaire voit à tort dans le *Titanic*. Le paquebot n'était ni défectueux, ni utilisé d'une façon irresponsable selon les usages de l'époque. Le *Titan*, lui, cohabitait ces deux tristes cases, rajoutant cinq victimes au 1 496 de 1912.

Un tel épisode ne pouvait donc que faire l'objet d'une courte analyse dans le chapitre 19, tant il incarne la dérive poussée à l'extrême des tendances déjà évoquées alors. Les parties concernant l'épave ont également reçu quelques nouveautés plus larges, notamment grâce au travail de notre camarade d'outre-Rhin Norbert Zimmermann qui, avec franc-parler, a levé un certain nombre de lièvres sur l'histoire assez opaque et mercantile des expéditions et de la découverte du site. Les découvertes n'ont d'ailleurs pas cessé là-bas ces dernières années : grâce à l'expertise de l'équipe du projet *Titanic: Honor & Glory*, la statuette de l'Artémis de Versailles qui ornait le salon de première classe a été localisée durant l'été 2024. Robert Ballard l'avait photographiée dans les années 1980, et laissait entendre qu'elle avait depuis été pillée : cette trouvaille lui donne tort, et nous a apporté de belles images de l'objet.

Alors que je conclus ces lignes, je suis donc heureux de pouvoir écrire que l'histoire du *Titanic* reste dynamique. L'Association Française du *Titanic*, que je préside, voit avec bonheur ses rangs se renouveler. Alors que la vie associative souffre de plus en plus, je suis heureux de voir que l'AFT attire, notamment chez les jeunes. Les quelques mots que j'écrivais en 2021 dans ma postface « *Hands across the Sea* » gardent leur vérité : depuis, que ce soit à Belfast, à Liverpool ou à Cherbourg, des rencontres internationales de passionnés ont pu se tenir et permettre au *Titanic* de transcender les frontières à une époque où la tentation du repli sur soi est souvent trop nette. Des expositions et événements se multiplient, de même que les créations sur Internet. L'intelligence artificielle et le travail bâclé par avidité mercantile sont malheureusement très présents, comme en a encore témoigné, en 2023, l'exposition parisienne d'objets de l'épave organisée par la RMS Titanic Inc., avec ses cartels bourrés de traductions approximatives et sa boutique sans livres mais avec... *Titanic* gonflables pour le bain et moules à glaçons en iceberg. Mais face à ces outrances, la passion et la rigueur existent aussi, chez nos camarades anglophones de *Honor & Glory* ainsi que le

prolifique vidéaste Mike Brady, ou encore à la Cité de la Mer de Cherbourg, dont l'exposition est plus qu'honorable, poussée par le travail de l'équipe dévouée de sa médiathèque.

Grâce à toutes ces bonnes volontés, l'histoire du *Titanic* se perpétue et s'approfondit. N'en déplaise à ceux qui ne supportent pas la remise en question de leurs trop fragiles certitudes, « déconstruire » une histoire n'est pas la détruire. C'est en examiner avec attention la structure, en souligner les points faibles, en séparer les pièces pour les mettre chacune à l'épreuve et remplacer ce qui ne tient pas. L'histoire est cet éternel travail de déconstruction, et non la vaine répétition de ce qui a déjà été écrit : c'est par cette remise en question sans cesse répétée qu'elle se perfectionne et que, de jour en jour, nous la comprenons mieux. Cette édition de 2026 est donc légèrement différente de celle de 2022. Elle n'est pas plus définitive qu'elle. Qui sait quelles découvertes futures pourront nourrir celles qui suivront, de ma main ou d'une nouvelle relève !

Antoine Resche

Nantes, 1^{er} janvier 2026



H1560.
-BW



PARTIE I

Aux origines du plus célèbre paquebot du monde

S'il est aujourd'hui un paquebot dont le nom est universellement connu, c'est bien le *Titanic*, et cette célébrité tend à transformer l'image que nous avons des conditions de sa naissance. Paquebot de tous les superlatifs, il l'est surtout devenu dans les mémoires, car, en son temps, le *Titanic* s'inscrivait dans une course au prestige et au gigantisme qui ne commença pas plus qu'elle ne s'arrêta avec lui. Deuxième d'une série de trois navires, le *Titanic* n'était pas destiné à attirer autant les projecteurs que son aîné, l'*Olympic*, et le faible nombre de photographies réellement prises à son bord témoigne bien de la façon dont la célébrité vint finalement le frapper de façon fortuite.

Dans ces premiers chapitres, ce sont donc les étapes qui menèrent à sa mise en service qui seront évoquées, en partant de ce premier « âge d'or des paquebots » à la charnière du XIX^e et du XX^e siècle pour mieux comprendre les conditions de la construction, à Belfast, des deux gigantesques jumeaux, avant d'explorer les intérieurs du paquebot désormais terminé.

Prête pour son lancement, le 31 mai 1911, la coque du *Titanic* domine les chantiers Harland & Wolff. De façon intéressante, son nom, qui n'était pas encore peint à l'époque, a été rajouté à la main sur la photographie afin de rendre l'identification du navire plus évidente, probablement après le naufrage.

CHAPITRE 1

Le temps des « paquebots insubmersibles »

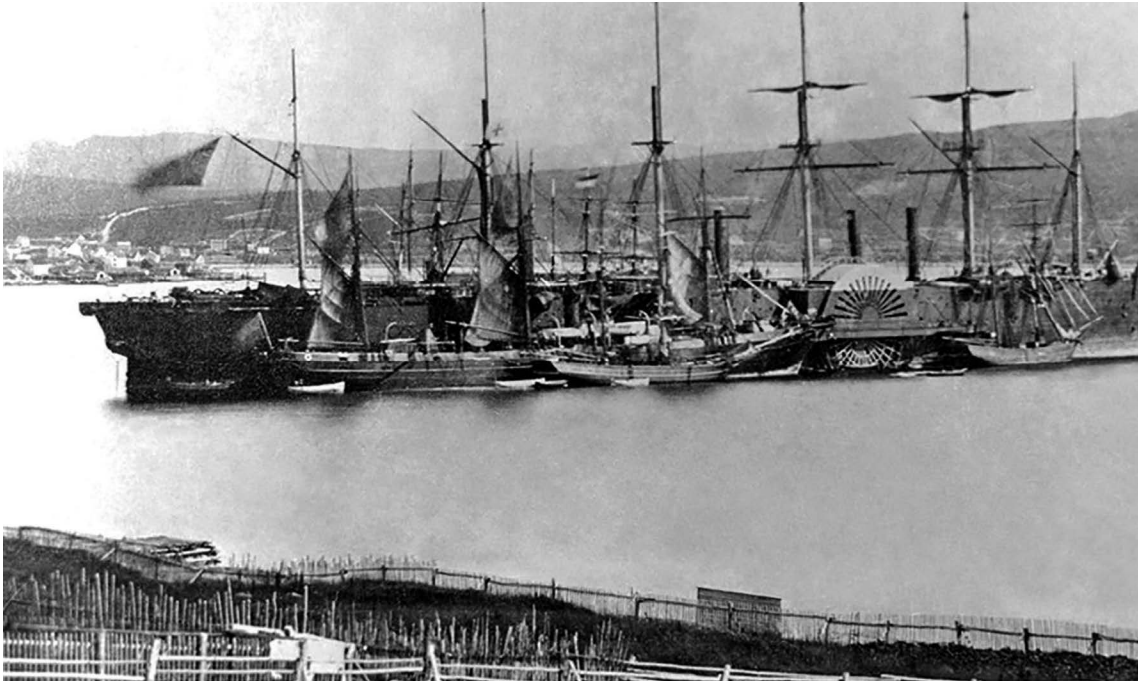
Notre époque ultra-connectée peine à nous faire prendre conscience de ce qu'était le monde il y a un peu plus d'un siècle. Alors que nous sommes habitués, en quelques clics, à parler – pourquoi pas de vive voix et en face à face – avec des gens vivant à l'autre bout du globe, ceux qui vécurent l'entrée dans le xx^e siècle faisaient face à un autre paradoxe : si, à bien des égards, les racines de la société mondialisée que nous connaissons étaient déjà clairement présentes, si de nouvelles technologies permettaient de communiquer à distance de plus en plus facilement, la durée des voyages restait grande, et ceux-ci se faisaient pour beaucoup par la mer. Or, les gens de cette époque se déplaçaient bien plus que l'on pourrait le croire, et pas seulement les riches : migrations, affaires, balbutiements du tourisme, visites familiales, bien des raisons poussaient des personnes issues de toutes les classes sociales à acheter un billet plus ou moins onéreux pour parcourir les océans en paquebot.

L'époque était à l'optimisme. La technologie évoluait à grande vitesse. Que l'on y pense seulement : en 1911, avec ses presque 46 000 tonnes de jauge brute, l'*Olympic*, plus gros paquebot du monde, était dix fois plus volumineux que l'*Oceanic*, premier fleuron de la White Star, quarante ans plus tôt. Depuis un peu plus de dix ans, la télégraphie sans fil avait rompu l'isolement qui était jusque-là celui des

navires en mer. La construction navale semblait tout permettre : taille, vitesse, luxe, confort et sécurité. Dans un monde marqué par les tensions entre grandes puissances, les compagnies rivalisaient pour porter haut le pavillon national. En ce début de décennie 1910, alors que nul ne voyait encore poindre le sanglant conflit qui allait secouer le monde, la White Star Line s'apprêtait à frapper un grand coup.

Le premier âge d'or des grands paquebots

Tandis que, au fil du xix^e siècle, les États-Unis s'érigeaient peu à peu en terre d'immigration, l'Atlantique devint un véritable pont entre l'Europe et l'Amérique, de plus en plus fréquenté, pour ne pas dire encombré. Dès le milieu du siècle, la navigation à vapeur sur de longues distances devenant une réalité, la mise en place de compagnies maritimes aux lignes régulières s'accéléra. C'est en 1838 que le *Sirius* effectua ainsi sa première traversée transatlantique pour la British and American Steam Navigation Company... pour voir son record battu dès le lendemain par le *Great Western*, création de l'architecte de génie Isambard Kingdom Brunel pour le compte de la Great Western Steamship Company. Mais l'Atlantique était aussi un océan exigeant : alors que la B & A mettait coup sur coup en service deux navires énormes pour l'époque, le *British Queen* et le *President*, elle eut à affronter bien des aléas techniques, et



Connu autant pour ses dimensions gigantesques que pour sa carrière chaotique, le *Great Eastern* est ici photographié en 1866 alors qu'il était devenu navire-câblier. Bien que dans un usage très éloigné de celui imaginé par son concepteur, le paquebot contribua ainsi malgré tout à des prouesses technologiques...

dès 1841, la disparition corps et biens du second navire entraîna l'effondrement de l'entreprise. La Great Western Steamship Company fut à peine plus chanceuse : après le succès de son premier navire, elle mit en service une des nouvelles merveilles de Brunel, le *Great Britain*. Plus gros navire au monde, premier à combiner coque en fer et hélice (au lieu des habituelles et fragiles roues à aubes), le navire était tout simplement trop moderne pour la clientèle, avait coûté trop cher, et, pour finir, s'échoua en 1846. Sa compagnie n'avait alors plus les ressources

pour poursuivre l'expérience, et cessa ses activités. Les déboires des navires révolutionnaires de Brunel ne devaient pas s'arrêter là : en 1860, la mise en service de sa troisième merveille, le *Great Eastern*, fut une prouesse technique extraordinaire, mais un échec commercial total : conçu pour en transporter des milliers, le navire n'embarqua qu'une trentaine de passagers pour son premier voyage ! Brunel (qui mourut avant la mise en service de son dernier né) prouvait ainsi malgré lui que vouloir faire trop grand, trop sophistiqué, pouvait être funeste. Pendant quarante ans, le *Great Eastern* resta de très loin le plus gros paquebot jamais construit, et fut entouré d'un voile de légendes qui ne s'est jamais vraiment déchiré¹.

1. DOE, H., *Brunel's Ships and Boats*, Stroud, Amberley Publishing, 2018.

D'autres compagnies étaient plus chanceuses, à l'image de la Cunard, qui inaugura sa ligne transatlantique en 1840 avec le *Britannia* et ouvrit une ère favorable de liaisons sûres et de contrats postaux juteux. Aux États-Unis, également, Samuel Collins, dirigeant de la Collins Line, tenta de s'illustrer en construisant une série de quatre vapeurs rapides et luxueux. Mis en service à partir de 1850, les navires connurent des débuts très favorables, jusqu'à ce que le meurtrier naufrage de l'*Arctic*, en 1854 vienne nuire à cette entreprise, d'autant plus que Collins perdit dans le drame femme et enfants. Deux ans plus tard, c'était au tour du *Pacific* de disparaître corps et biens, sans même que l'on sache ce qui avait pu lui arriver. Alors que l'exploitation de transatlantiques était une affaire coûteuse, et que la réputation des compagnies était fragile, la Collins Line ne se remit jamais des deux drames et disparut¹. Avec elle s'éteignirent durablement les espoirs de voir le pavillon américain s'imposer sur l'Atlantique.

Après la disparition de la Collins Line, la Cunard fut un temps maîtresse de la ligne. Mais bien vite, de nouvelles compagnies britanniques se joignirent à elle : l'*Inman Line*, la *Guion Line*, et la *White Star Line*, pour ne citer que les plus importantes. Durant les dernières décennies du XIX^e siècle, elles se livrèrent à une grande course à la taille et aux records de vitesse afin d'impressionner des passagers toujours plus nombreux. La taille était en effet l'assurance de navires plus sûrs, plus solides, et en mesure de transporter plus de passagers dans de meilleures conditions ; la vitesse, quant à elle, nécessitait plus de puissance et de combustible, donc une plus grande taille, et de prendre plus de risques, donc une plus grande sécurité. Cette compétition entraînait donc maintes innovations, les chantiers rivalisant d'ingéniosité pour

produire des navires toujours plus perfectionnés. La construction britannique dominait alors de loin le monde : une compagnie française comme la Compagnie générale transatlantique, bien qu'ambitieuse, ne pouvait espérer la concurrencer à l'époque². Pourtant, une nouvelle puissance apparaissait à l'est.

L'Allemagne, en effet, ne comptait pas rester hors du jeu maritime, et avait comme atout les importants flux migratoires venant d'Europe orientale et centrale. Déjà au début du XX^e siècle, ses deux plus grandes compagnies, la HAPAG et la Norddeutscher Lloyd, transportaient à elles deux plus de 66 000 passagers en 1902, quand la même année, la *White Star* en transportait un peu moins de 30 000 et la Cunard près de 27 000³. La NDL avait en effet fait sensation en 1897 en mettant en service le *Kaiser Wilhelm der Grosse*, bien vite détenteur d'un record de vitesse, et de dimensions presque comparables au *Great Eastern*. Dès 1900, la HAPAG surenchérisait avec son *Deutschland*, qui remporta à son tour le fameux Ruban bleu récompensant la traversée la plus rapide de l'Atlantique. Mais le *Deutschland*, construit pour la vitesse, n'était pas sans défauts : ses vibrations lui attirèrent vite le surnom de « cocktail shaker » ! Entre 1901 et 1907, trois nouveaux navires inspirés du *Kaiser Wilhelm der Grosse* vinrent compléter cette domination allemande sur les océans. Les très distinctives quatre cheminées de ces cinq paquebots étaient une marque supplémentaire de puissance et de prestige. La presse étrangère était ébahie par ces prouesses.

Le Royaume-Uni ne pouvait se laisser ainsi voler la vedette, et, en 1907, la Cunard répondit avec l'entrée en service du *Lusitania* et du *Mauretania*. Forts de plus de 30 000 tonnes,

1. WHITNEY, R., « The Unlucky Collins Line », *American Heritage*, vol. 8, n°2, février 1957.

2. Voir, pour une étude comparée des trois entreprises, RESCHE, A., *Une ligne mythique, Paquebots français et britanniques sur l'Atlantique Nord*, La Crèche, La Geste/PUNA, 2021.

3. KINGHORN, J., *The Atlantic Transport Line, 1881-1931*, Jefferson, McFarland & Co., 2012, p. 112.

ils étaient indiscutablement les plus gros navires jamais construits. En partie financés par l'Amirauté afin de pouvoir servir en temps de guerre, les deux paquebots répondaient également à d'exigeants impératifs de vitesse : très vite, ils s'imposèrent comme les recordmen absolus dans ce domaine, avec des traversées à plus de 27 nœuds, une barre qui ne fut pas dépassée avant 1929. Avec ces lévriers des mers, la Cunard semblait tirer la couverture à elle. Mais sa rivale historique, la White Star Line, n'avait pas dit son dernier mot...

La White Star Line : une entreprise florissante

La prestigieuse compagnie qui est entrée dans l'histoire avec le naufrage du *Titanic* avait connu des débuts très modestes. En 1845, deux entrepreneurs de Liverpool avaient décidé d'affréter des clipper pour du transport de passagers, d'abord à destination de New York puis, surtout, pour l'Australie, alors particulièrement attractive du fait d'une brève ruée vers l'or. Ces premières années ne furent pas sans déboires : en 1854, ils affrétèrent un clipper particulièrement sophistiqué, le *Tayleur*, qui heurta des rochers dès son voyage inaugural et sombra avec plus de 300 victimes. Toute l'affaire avait été chaotique : le navire était peu maniable, et l'équipage mal formé, mais la White Star ne fut pas inquiétée. Le propriétaire du navire, qu'elle ne faisait qu'affréter, était jugé responsable des défaillances¹. Si, dans les années qui suivirent, la White Star mit en service de prestigieux clipper qui rétablirent en partie sa réputation, comme le *Red Jacket*, et si elle tenta même une incursion dans la navigation à vapeur, avec son *Royal Standard*, l'entreprise commença vite à crouler sous les dettes. Dès la fin 1867, la White Star Line était en faillite.



Thomas Henry Ismay, qui donna sa forme définitive à la White Star Line, pose ici pour un portrait photographique de date inconnue.

Apparut alors un jeune armateur de Liverpool, Thomas Henry Ismay, qui racheta l'identité de l'entreprise pour 1 000 £. Son pavillon flotta alors bien vite sur les voiliers qu'il affrétait déjà depuis quelques années, mais Ismay avait des projets plus ambitieux, et visait la navigation à vapeur. Dès 1869, il créa pour ce faire l'Oceanic Steam Navigation Company : c'est généralement cette société qui est, par simplification, appelée White Star Line. Pour construire ses vapeurs, Ismay se tourna vers les chantiers Harland & Wolff de Belfast : il avait en effet reçu l'aide financière de l'homme d'affaires Gustav Schwabe, en échange d'un partenariat avec les chantiers, Gustav Wolff étant un neveu de Schwabe². S'instaura alors une durable connexion entre les deux entreprises : pendant plus de soixante

1. HOFFS, G., *The Sinking of RMS Tayleur*, Barnsley, Pen & Sword Books, 2015.

2. ANDERSON, R., *White Star*, Prescot, T. Stephenson & Sons, 1964, p. 42.



ans, la quasi-totalité des commandes de navires de la White Star furent passées à la firme de Belfast, au point qu'il arriva que des hommes soient impliqués simultanément dans la direction des deux entreprises, et les constructions étaient marquées du signe de la confiance, en adoptant la règle du « *cost plus* » : le chantier avait carte blanche pour construire le meilleur navire possible répondant aux objectifs fixés par la compagnie, et celle-ci payerait tous les coûts, plus la marge bénéficiaire des constructeurs. Ce partenariat, qui ne connut qu'une exception¹, garantissait de fait que la White Star serait toujours à la pointe de l'innovation, d'autant que les architectes des chantiers, à commencer par Edward Harland, n'étaient pas sans génie.

1. En 1927, le *Laurentic* (deuxième du nom) fut le seul navire construit sur contrat par les chantiers Harland & Wolff pour la White Star Line. Le résultat fut un paquebot bâclé, encore chauffé au charbon alors que le mazout était répandu sur la plupart des navires modernes. Comble du manque de soin, le navire était pourvu à sa mise en service de mâts trop hauts pour passer sous les ponts du Saint-Laurent, qu'il devait emprunter. Toute la (courte) carrière du *Laurentic* fut à l'image de ces déboires : mis en difficulté par la crise, il finit par être relégué à des missions secondaires, puis laissé à quai pendant des années, avant d'être torpillé pendant la guerre...

Cette représentation du naufrage de l'*Atlantic* par l'atelier de gravure Currier and Ives, datant de l'époque du naufrage, fait ressortir l'horreur du drame, une foule en détresse restant coincée sur le paquebot naufragé tandis que quelques rescapés se réfugient sur un rocher proche.

La première série de vapeurs de la White Star nouvelle formule fut la classe *Oceanic*, mise en service en 1871-1872. L'*Oceanic* fit alors sensation : beau navire de 3 700 tonnes, propulsé par sa machine à vapeur et quatre mâts pourvus de voiles, il pouvait sillonner l'Atlantique à une vitesse de plus de 14 nœuds et transporter un millier d'immigrants et 166 passagers de classe « cabine ». Et quelle classe cabine ! Le navire, que l'on surnommait « yacht impérial » proposait des innovations inédites pour l'époque, même si elles peuvent prêter à sourire avec du recul : sonnettes électriques dans les cabines, chaises dans la salle à manger, et même plusieurs baignoires ! Le navire intéressa, connu au départ un succès limité, mais bien vite, lui et ses cinq jumeaux

apportèrent à la compagnie une grande sécurité financière¹.

Les débuts n'en étaient pas moins hasardeux : Ismay ne savait pas toujours où il voulait aller. Outre la ligne de New York, il expérimenta brièvement une ligne indienne via le récent canal de Suez, puis une ligne sud-américaine remontant jusqu'au Chili, le tout sans grands lendemains. Pire : dès 1873, la compagnie fut – une première fois – frappée par le drame maritime le plus meurtrier recensé en temps de paix. Le 1^{er} avril de cette année-là, en effet, l'*Atlantic*, l'un de ses fleurons, heurta des rochers au large de Halifax, au Canada, où son commandant l'avait détourné par peur de manquer de charbon. Par une mer déchaînée, les canots furent inutilisables et ceux qui y embarquèrent périrent aussitôt. Dans les dortoirs, beaucoup se noyèrent sans même avoir pu sortir, et seuls les plus solides purent gagner les rochers proches pour y trouver un refuge temporaire. Le bilan était désastreux : des centaines de morts, dont toutes les femmes, et tous les enfants à une exception près. La White Star fut un temps accusée d'avoir mal approvisionné son navire en charbon, mais il fut vite démontré qu'elle n'avait pas failli. Si le naufrage lui coûta financièrement, elle n'y perdit pas sa réputation, et survécut à ce moment difficile².

Dans les années qui suivirent, la compagnie diversifia ses activités : elle ouvrit une ligne vers la Nouvelle-Zélande, puis une ligne de cargos bétailiers à destination des États-Unis. Par un partenariat d'affrètement, elle était également présente sur le Pacifique, entre Hong Kong, Yokohama, et San Francisco. Certains de ses navires remportèrent le Ruban bleu, comme le *Germanic* (qui le conserva cinq ans), puis le *Teutonic* et le *Majestic*, qui, en 1889 et 1890, furent les derniers navires de la compagnie à concourir



Albion House, à Liverpool, est l'emblématique immeuble construit pour la White Star dans les années 1890. Son luxe caractéristique est un témoignage de la position de la compagnie à cette époque. Il est, depuis 2014, converti en hôtel de luxe sur le thème... du *Titanic*.

pour le record. Ces deux paquebots étaient à bien des titres révolutionnaires : construits dans le cadre d'un contrat avec l'Amirauté, ils devaient pouvoir servir de croiseurs auxiliaires en cas de guerre, et le *Teutonic* fit plusieurs fois sensation lors de revues en l'honneur de la reine Victoria. C'est ainsi que, en le visitant, le Kaiser Guillaume II aurait décidé de pourvoir sa flotte de navires similaires, marquant alors l'entrée de l'Allemagne sur la scène maritime internationale³.

Lorsque Thomas Henry Ismay mourut en 1899, son entreprise était donc pour le moins florissante : la White Star était avec la Cunard (et souvent devant elle) la compagnie britannique la plus populaire, ses navires étaient toujours plus impressionnants, de nouvelles lignes s'ouvraient

1. ANDERSON, R., *op. cit.*, p. 47.

2. CHOCHKANOFF, G et CHAULK, B., *SS Atlantic: The White Star Line's First Disaster at Sea*, Fredericton, Goose Lane Editions, 2009.

3. RESCHE, A., *Une ligne mythique*, *op. cit.*, p. 67.

encore (comme la ligne australienne, en 1899), et les projets ne manquaient pas. Le dernier navire qu'il vit lancer, l'*Oceanic* de 1899, était ainsi un formidable paquebot d'un genre nouveau, premier à dépasser en longueur le record historique du *Great Eastern* et il s'annonçait pour le moins prometteur¹. D'autres projets étaient dans les cartons, et la succession était prête : déjà avant la mort du père, son fils aîné, Joseph Bruce Ismay avait officiellement pris la tête de l'affaire. Il avait été à bonne école, ayant été formé avec sévérité. Une anecdote l'illustre bien : lorsque le jeune Ismay avait entamé son premier jour d'apprentissage comme employé de l'entreprise paternelle, il avait, comme à son habitude, accroché son manteau dans le bureau de son père. Ce dernier, sévèrement, avait convoqué un secrétaire et demandé qu'il informe « le nouveau stagiaire » qu'il n'avait pas à laisser traîner ses affaires dans son bureau². Ce n'était qu'une des nombreuses brimades qu'eut à subir le jeune Bruce durant son apprentissage, qui le conduisit également en mer et dans les bureaux new-yorkais de la firme.

C'était donc un homme exigeant, à la formation compétente, déjà très impliqué dans la gestion de l'entreprise, qui en prit la tête à une époque où les projets de grande ampleur se succédaient. Les résultats de la compagnie étaient bons, très bons, même, et attirèrent vite l'attention à l'étranger. Aux États-Unis, le milliardaire John Pierpont Morgan était alors occupé à créer un gigantesque conglomérat de compagnies maritimes qu'il espérait un jour voir en situation de monopole : l'International Mercantile Marine Company³. Initialement constitué de l'*American Line*, la *Red Star Line* (deux compagnies sœurs, l'une américaine, l'autre belgo-américaine) et de

l'*Atlantic Transport Line* (une compagnie spécialisée dans le transport de fret et de quelques passagers de première classe), le groupe fit de nouvelles acquisitions en 1902, notamment une majorité des parts de l'importante compagnie de cargos *Leyland Line*, et surtout de la *White Star Line*. Cette dernière acquisition ne fut pas sans difficultés : Ismay était très réticent à voir partir entre des mains étrangères l'entreprise paternelle. Mais l'offre de Morgan était trop tentante : il proposait de verser aux actionnaires dix fois les bénéfices de la meilleure année récente de la compagnie, une année qui avait été particulièrement bonne. Pressé de toutes parts, notamment par William James Pirrie, l'un des directeurs de la compagnie également président des chantiers *Harland & Wolff*, Ismay dut accepter. Il ne perdit pas totalement au change : dès 1904, il était désormais à la fois président de la *White Star Line* et de l'*IMM*⁴.

Dans ce nouveau cadre, la *White Star Line* était libre de voir les choses en plus grand : elle bénéficiait notamment de la flotte des compagnies « sœurs » dont elle pouvait récupérer les navires à volonté. Ainsi, elle put détourner à son profit quatre paquebots récents de la *Dominion Line*, en lui donnant en retour des navires obsolètes, et ouvrir avec ses nouvelles prises une ligne au départ de la Méditerranée pour profiter des flux migratoires balkaniques et italiens⁵. Mais la politique de la *White Star* trouva surtout sa spécificité dans un choix qui avait commencé à naître sous Thomas Henry Ismay, et se poursuivit sous la direction de son fils : le renoncement à la vitesse⁶.

À la fin du XIX^e siècle, il devenait en effet évident que la course à la vitesse était coûteuse, notamment en combustible, et pouvait vite devenir vaine. La plupart des passagers,

1. CHIRNSIDE, M., *Oceanic, White Star Ship of the Century*, Stroud, The History Press, 2018.

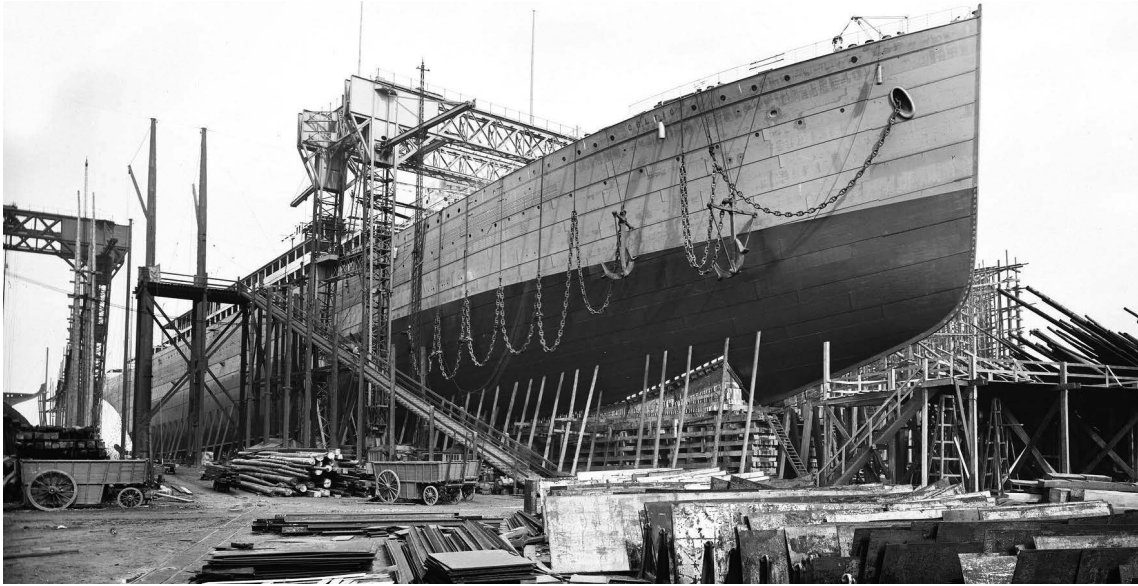
2. OLDHAM, W. J., *The Ismay Line*, Gosport, Chaplin Books, 2018, p. 65. (édition originale, Liverpool, Journal of Commerce, 1961)

3. FINCH, V. E. W., *The Red Star Line and International Mercantile Marine Company*, Anvers, Uitgeverij de Branding, 1988.

4. RESCHE, A., *Une ligne mythique*, op. cit., p. 44-45.

5. DE KERBREC, R., *Ships of the White Star Line*, Shepperton, Ian Allan Publishing, 2009, p. 112-118.

6. RESCHE, A., *Une ligne mythique*, op. cit., p. 91-96.



Photographiée sous cet angle, la coque du *Celtic* en attente de son lancement témoigne de son gigantisme : il était alors le plus gros paquebot jamais construit. Dix ans plus tard, l'*Olympic* aurait déjà un tonnage plus de deux fois supérieur...

pouvait-on penser, ne seraient pas gênés à l'idée d'arriver un jour plus tard, si cela leur garantissait plus de confort et des économies sur le prix du billet. Ainsi, si l'*Oceanic* de 1899 gardait une vitesse honorable, il était déjà bien distancé par la concurrence et restait en-deçà des records des fleurons de la compagnie datant de dix ans plus tôt. Dès 1901, la White Star poussa cette politique encore plus loin avec le *Celtic*. Premier paquebot au monde à dépasser les 20 000 tonnes, le *Celtic* était un véritable monstre, avec plus de 2 000 places pour les immigrants, et deux classes supérieures de bonne qualité. Mais avec une vitesse moyenne de seize nœuds seulement, il était loin, très loin, des records du moment. Les économies en charbon étaient plus que conséquentes,

et la formule se révéla vite payante : le navire eut un grand succès, qui lui valut de recevoir des jumeaux de plus en plus perfectionnés, le *Cedric* (1903), le *Baltic* (1904) et l'*Adriatic* (1907). Celui-ci innovait encore : l'accent sur le luxe et le confort était plus appuyé que jamais, avec la présence jusque-là jamais vue en mer d'une piscine et de bains turcs. Les « *Big Four* » connurent, pendant trois décennies, un succès qui ne se démentit pas¹.

Ce choix du renoncement à la vitesse n'était pas anodin, à l'époque où le *Lusitania* et le *Mauretania* établissaient un record qui ne tomberait plus pour les vingt années à venir, mais la White Star, si elle avait successivement mis en service trois navires méritant le titre de « plus gros jamais construit », ne devait pas se reposer sur ses lauriers. Déjà, de ce point de vue, l'*Adriatic* était dépassé par la concurrence tant allemande que britannique. Si les lévriers

1. CHIRNSIDE, M., *The Big Four of the White Star Line*, Stroud, The History Press, 2016.

de la Cunard s'illustraient par leur vitesse, leur luxe était également fort remarquable, et il se disait que la HAPAG travaillait à une série de gros navires. Mais la White Star avait encore un gros atout à jouer, et à la fin des années 1900, l'annonce de nouveaux géants allait changer l'histoire maritime : la classe Olympic était en gestation.

Un progrès ininterrompu pour des navires toujours plus sûrs

Pourtant, si la classe Olympic est aujourd'hui vue comme l'illustration d'un excès de confiance dans la technologie bien vite puni par le naufrage du *Titanic*, elle était loin d'être une prouesse technique isolée. Depuis des décennies se succédaient les émerveillements. Que l'on pense simplement à la taille des navires : des 3 707 tonneaux déjà généreux de l'*Oceanic* en 1871, on était passé aux presque 10 000 du *Teutonic* en 1889, puis aux plus de 20 000 du *Celtic* en 1901, pour dépasser les 30 000 avec le *Mauretania* et le *Lusitania* en 1907, et les 45 000 quatre ans plus tard avec l'*Olympic*. Si ces chiffres donnent le vertige, rappelons que la course ne s'arrêta pas ici : en 1935, le *Normandie* frôlait les 80 000 tonneaux, et l'*Icon of the Seas*, plus gros paquebot du monde en 2025, en jauge environ 250 000 : plus de cinq *Titanic*, en somme...

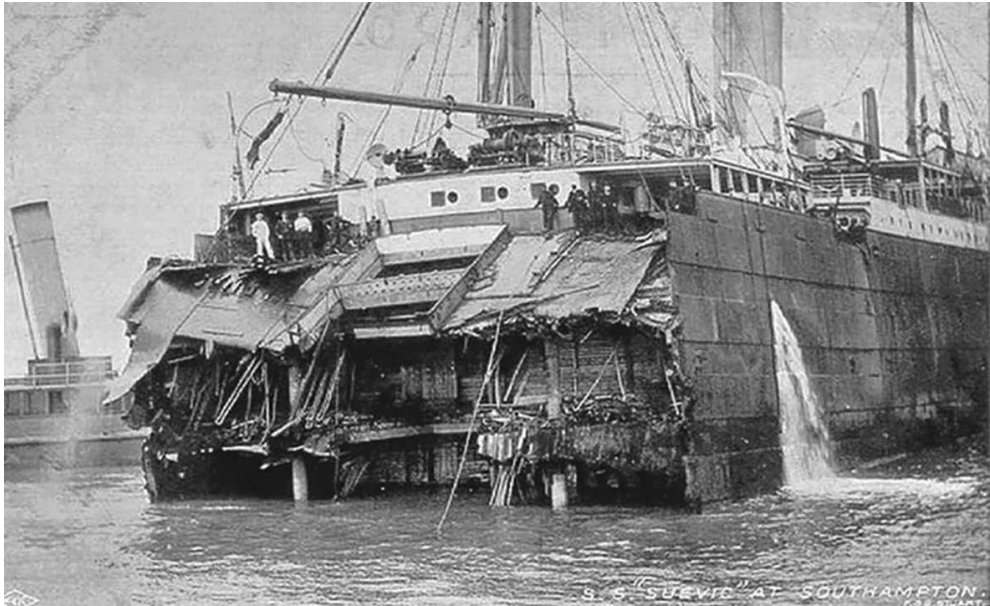
Le compartimentage des paquebots était aussi une technique ancienne et maîtrisée, que l'on avait déjà pu retrouver, de façon particulièrement poussée, à bord du *Great Eastern*. Son principe est simple : en divisant la coque en un certain nombre de sections étanches, il devient possible de limiter l'impact d'une voie d'eau, en évitant qu'elle mette en péril la flotabilité du navire. Bien avant 1912, le système avait fait ses preuves : en novembre 1879, déjà, l'*Arizona* de la Guion Line avait heurté de plein



La proue de l'*Arizona* fut fortement endommagée par la collision avec l'iceberg, mais le navire s'en tira sans péril : un tel exploit, loin d'être désastreux, permit au contraire à la compagnie d'assurer sa promotion.

fouet un iceberg alors qu'il filait à une vitesse de 15 nœuds. Les dégâts étaient impressionnants, et pourtant, le navire ne fut aucunement en danger, et put parvenir jusqu'à Terre-Neuve pour y être réparé.

Le cas du *Suevic* est plus édifiant encore. Ce navire mis en service pour la ligne australienne de la White Star en 1901 connut en effet un accident peu commun, en 1907, lorsqu'il s'échoua sur des rochers au large des côtes britanniques. Tous les passagers purent être récupérés sans encombre par les sauveteurs locaux, mais le navire était bloqué dans les roches, et l'action des marées puis le mauvais temps contribuèrent à l'endommager : après examen, il fut considéré que tout un tiers avant, devant sa passerelle de navigation, était définitivement compromis. Cela signifiait que le reste du navire n'était pas en danger, et la White Star était décidée à le récupérer : une véritable opération de « chirurgie pour navire », selon les mots de John Eaton et Charles Haas, fut mise en place : à la dynamite, le navire fut proprement découpé au niveau d'une de ses cloisons étanches, et la partie arrière put ainsi être libérée, et même regagner Southampton par ses propres moyens. La suite est tout aussi impressionnante. Sous la direction de Thomas Andrews, futur architecte du *Titanic*, les



chantiers Harland & Wolff élaborèrent à Belfast une nouvelle proue sur mesure pour le navire, que d'aucuns purent ironiquement qualifier de plus long navire du monde puisque son étrave était en Irlande du Nord et sa poupe au sud de l'Angleterre ! Finalement, les deux parties furent réunies, et le navire poursuivit sa carrière pour la White Star, puis comme baleinier norvégien, jusqu'à son sabordage pendant la Seconde Guerre mondiale¹. On comprend bien, alors, la confiance des contemporains dans la sécurité des navires : même coupé en deux, il leur était théoriquement possible de se maintenir à flot.

Aussi le *Titanic* est-il loin d'avoir été le premier navire qualifié d'insubmersible : déjà, en 1903, alors que le *Cedric* était porté disparu en mer et que des rumeurs de collision fatale

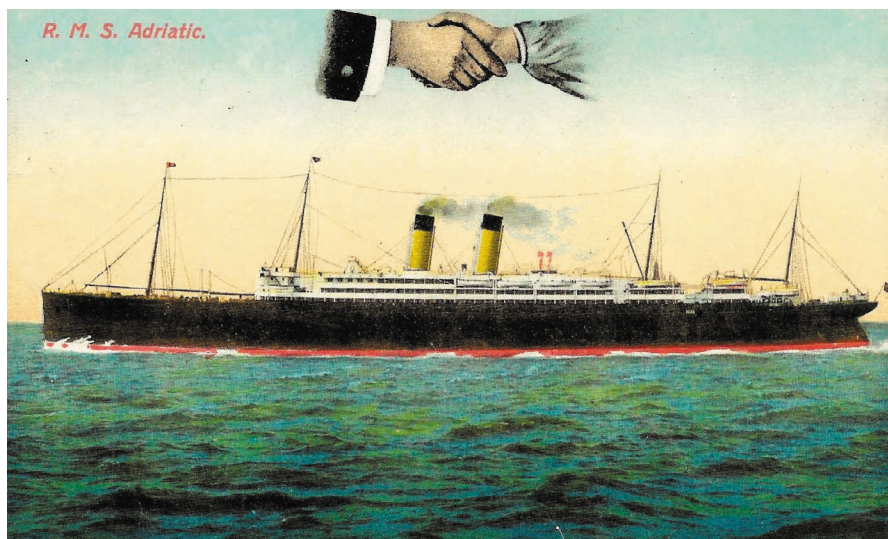
La partie arrière du *Suevic* attend sa nouvelle proue à Southampton, en 1907. Les impressionnants dégâts ne peuvent cacher l'essentiel : même ainsi coupé en deux, le paquebot avait pu regagner le port sans encombre.

se répandaient, la direction américaine de l'entreprise pouvait dire avec confiance que le navire était certainement sauf et que sa compartimentation le rendait insubmersible. Cette fois-ci, ils ne se trompaient pas : le *Cedric* arriva finalement au port sans avoir rencontré de problème particulier².

Une nouvelle technologie fit bien vite disparaître ces craintes et rumeurs : la télégraphie sans fil. Installée de plus en plus fréquemment sur les paquebots à partir de 1900, elle leur permit de sortir de leur isolement. Elle était avant

1. EATON, J. et HAAS, C., *Falling Star, Misadventures of White Star Line Ships*, Sparkford, Patrick Stephens, 1989, p. 84-100.

2. DE KERBRECH, R., *Ships of the White Star Line*, op. cit., p. 107.



Mis en service en 1907, l'*Adriatic* était, selon son capitaine, un sommet en matière de sécurité en mer.

tout utilisée comme un outil de luxe pour les passagers, leur permettant (contre des sommes impressionnantes) d'échanger à distance des mondanités, et de suivre leurs affaires¹. Mais pour le capitaine du navire, la T.S.F. apportait une autre nouveauté : la possibilité d'être tenu au courant par les navires voisins des dangers potentiels, et réciproquement de les informer de ses propres problèmes. En janvier 1909, le *Republic*, de la White Star Line, apprit bien malgré lui au monde à quel point cette technologie pouvait sauver des vies. Heurté par le paquebot *Florida* dans un brouillard particulièrement dense, le navire était méchamment endommagé, et menaçait de couler, mais son opérateur radio, Jack Binns, put immédiatement appeler des secours avec le signal de l'époque, C. Q. D. Plusieurs navires se rendirent immédiatement à son secours, dont le *Baltic*,

qui finit par le retrouver après des heures de recherche difficile dans le brouillard. Les compartiments du *Republic*, pour leur part, retardaient l'inévitable : le paquebot tint une quarantaine d'heures avant de sombrer. Si l'on excepte les quelques morts causés par la collision, tous à bord du *Republic* purent être sauvés grâce à l'invention de Guglielmo Marconi : Jack Binns fut érigé en héros².

On se doute de l'impact que pouvaient avoir sur l'opinion publique de tels drames évités, et de telles prouesses techniques. L'un des plus formidables exemples de cet impact est un article signé par le capitaine Ranson, du *Baltic*, après le sauvetage du *Republic*. Dans ce texte, le commandant chevronné revenait sur toutes les innovations qui avaient rendu ce sauvetage possible : la télégraphie sans fil, bien entendu, mais aussi d'autres nouveautés. Un système de cloches sous-marines qui équipait les navires de la White Star depuis cinq ans avait ainsi permis au *Baltic* de repérer « à l'oreille »,

1. RESCHE, A., *Une ligne mythique*, op. cit., p. 224-233.

2. EATON, J. et HAAS, C., *Falling Star*, op. cit., p. 101-119.

grâce à des signaux acoustiques réguliers, le bateau-feu de Nantucket et de diriger le navire en fonction. De même, un tout nouveau type d'appareil de sondage des fonds marins avait été d'une grande utilité pour mieux permettre à l'équipage de se repérer dans l'espace. Pour Ranson, la conclusion était évidente : cette évolution rapide et constante de la technologie faisait des navires des endroits aussi sûrs que le reste du monde, et il n'y avait « aucune raison de penser que nous avons atteint un sommet concernant l'invention de dispositifs de sécurité pour la navigation ». Les anciennes méthodes, toujours éprouvées, telles que la veille dans le nid-de-pie, étaient désormais combinées pour le meilleur aux nouvelles technologies¹. Ces nouvelles technologies, d'autres cherchaient encore à les améliorer : ainsi, la difficulté à localiser le *Republic* dans le brouillard incita l'opérateur radio français Eugène Pian à réfléchir à une méthode de repérage dans l'espace à l'aide des ondes de la T.S.F. Son rapport, conservé dans les archives de la Compagnie générale transatlantique, témoigne de la manière dont bien des acteurs de l'époque se tenaient au courant de ces innovations et proposaient les leurs pour essayer de rendre la navigation toujours plus sûre².

Toutes ces évolutions doivent alors être rapportées à échelle humaine. Lorsqu'il prit le commandement du *Titanic* en avril 1912, le capitaine Edward John Smith pouvait lui-même regarder sa carrière avec stupéfaction. Formé comme il se devait à l'époque dans la marine à voile, il avait tout d'abord commandé des paquebots de 5 000 tonnes au plus, comme le *Britannic* et le *Celtic*, qui passaient pourtant pour gros à leur époque. En 1895, il avait pris pour près de sept ans le commandement du *Majestic*, alors

fleuron de la compagnie avec ses 10 000 tonnes, et qui était l'un des premiers navires de l'entreprise à ne plus du tout porter de voiles. Dès 1904, en prenant le commandement du *Baltic*, Smith doublait la taille de son navire. À la même époque, la télégraphie sans fil commençait tout juste à apparaître en mer. Cinq ans plus tard, il pouvait s'émerveiller du sauvetage du *Republic*. Encore cela ne faisait-il que confirmer ses idées : déjà après le voyage inaugural de l'*Adriatic* en 1907, il déclarait : « Je ne peux imaginer aucune situation qui puisse entraîner le naufrage d'un navire. Je ne peux concevoir aucun drame majeur arrivant à ce navire. La construction navale a largement dépassé ce stade³. »

Cette citation est, bien évidemment, maintes fois utilisée désormais pour pointer du doigt l'excès de confiance du capitaine qui devait passer à la postérité par le naufrage le plus célèbre de tous les temps. Pourtant, elle n'était pas éloignée de l'opinion générale de l'époque, et cet état d'esprit ne disparut pas avec le *Titanic*⁴. Le capitaine Smith, marin expérimenté de 62 ans, avait connu des évolutions technologiques si rapides et majeures qu'il ne pouvait qu'en être impressionné, émerveillé, peut-être. Nous ne le sommes pas moins devant les merveilles technologiques qui se sont succédé ces dernières décennies en nous apportant la révolution informatique : les marins du *Titanic* faisaient face, à leur manière, à des bouleversements d'une ampleur comparable. La leçon d'humilité qu'ils reçoivent peut donc aussi, légitimement, être la nôtre.

3. Propos rapportés dans l'article « *Disaster at Last Befalls Capt. Smith* », édition du 16 avril 1912 du *New York Times*.

4. On peut ainsi retrouver, dans les conférences de 1935 présentant le paquebot *Normandie*, notamment sous la plume des cadres de la Transat Henri Gangardel et Jean Marie, des propos pour le moins assurés sur la sécurité absolue de leur paquebot, notamment face au danger le plus terrible du moment, l'incendie. Ici aussi, la connaissance de la suite des événements (l'incendie puis le naufrage du fleuron de la marine française dans le port de New York en 1942) ne peut que prêter à sourire devant cet excès de confiance...

1. RANSON, J. B., « *The Triumph of Wireless* », *The Outlook*, n°91, janvier-avril 1991.

2. Cote 2003 003 0001-6 des archives French Lines et Compagnies, au Havre.

CHAPITRE 2

La naissance des géants de la White Star

Dans ce climat d'émulation entre entreprises maritimes et d'innovation technologique, la White Star Line et les chantiers Harland & Wolff décidèrent de franchir un nouveau pas en construisant une série de navires les plus gros du monde. S'il est souvent écrit que c'est un soir de 1907 que furent posées les bases de cet ambitieux projet, tout porte en réalité à penser qu'il était bien plus ancien. La construction de paquebots géants est, en effet, une entreprise de longue haleine !

Des bureaux de dessin aux gigantesques portiques qui virent s'ériger les monumentales coques, la genèse de l'*Olympic* et du *Titanic* atteignit son moment le plus fort au début de l'été 1911, lorsque survint l'événement que beaucoup attendaient : l'entrée en service, en grande pompe, du premier des deux navires. Mais les débuts du nouveau plus gros paquebot du monde se révélèrent aussi auréolés de gloire que nimbés de désastres...

Un soir de 1907... ou pas !

Depuis le milieu du siècle dernier, la légende de la naissance du *Titanic* et de ses jumeaux semble gravée dans le marbre : à Londres, dans la prestigieuse résidence de Lord Pirrie, président des chantiers Harland & Wolff, à Belgrave Square, un soir de l'été 1907, Bruce Ismay et son hôte auraient discuté, après un copieux dîner, de la construction de nouveaux paquebots pour rivaliser avec le *Lusitania* et le

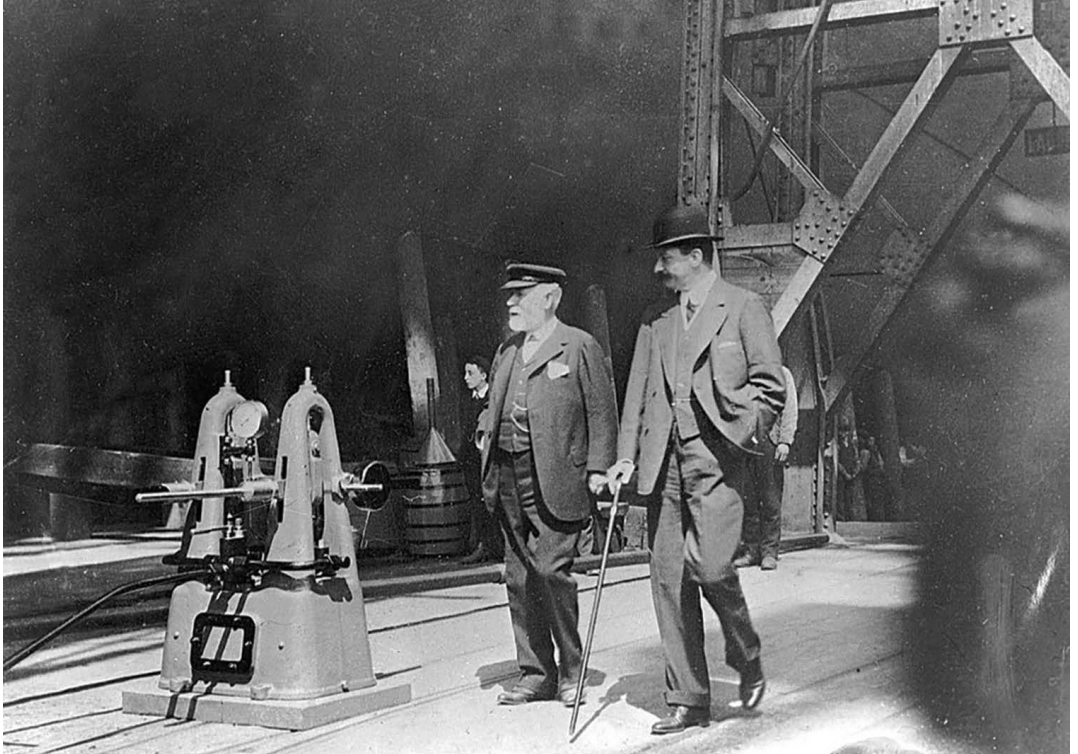
Mauretania. C'est dans un salon enfumé par les cigares qu'auraient été posées les grandes lignes de paquebots vite nommés *Olympic*, *Titanic* et *Gigantic*. Depuis les années 1960, ce récit semble être systématiquement repris¹. Pourtant, même mille fois répété, il ne fait pas de cette discussion un fait historique avéré, et au début des années 2000, plusieurs chercheurs, en particulier Günter Bähler, ont remis en question son existence même². Jusque dans les années 1950, aucun document ne s'était attardé sur les origines de la classe *Olympic*, qu'il s'agisse du magazine *The Shipbuilder* ou des biographies de Thomas Andrews et Lord Pirrie, pour ne citer que les cas les plus évidents³. L'origine de la légende remonterait au livre de Wilton J. Oldham, *The Ismay Line*, qui en fit le récit en 1961⁴. Oldham ne citant pas de source précise, comme il le fait pourtant régulièrement dans son texte lorsqu'il s'appuie sur un document écrit, on peut supposer avec Franck Gavard-Perret qu'il s'appuyait là sur les souvenirs fragiles de la veuve de Bruce Ismay, avec qui il avait échangé durant les dernières années de sa vie. De là serait née cette histoire, petit à petit reprise et élaborée.

1. On le retrouve ainsi romancé dans PLOUFFRE, G., *Le Titanic ne répond plus*, op. cit. et surtout dans JAEGER, G., *Il était une fois le Titanic*, Paris, L'Archipel, 2012.

2. BÄBLER, G., « Die Legende vom Dinner bei Lord Pirrie im Sommer 1907 », *Titanic Files*, 2000 [https://www.titanicfiles.de/dokumentensammlung/die-legende-vom-dinner/]

3. GAVARD-PERRET, F., « Le dîner chez les Pirrie en 1907 : juste une légende ? », *Latitude 41*, n°67, 2016, p. 8-14.

4. OLDHAM, W. J., op. cit.



Plusieurs éléments donnent en revanche à penser que le projet de construction datait d'avant l'été 1907, et très certainement d'avant cette année-là. Les archives des chantiers Harland & Wolff font en effet ressortir une date connue : c'est le 30 avril 1907 que furent enregistrés dans le carnet de commandes les paquebots portant numéros 400 et 401, futurs *Olympic* et *Titanic*. La longueur des navires y étant déjà définie, des plans, mêmes approximatifs, avaient probablement déjà été élaborés¹. On peut, de même, souligner l'importance des travaux que durent entreprendre les chantiers Harland & Wolff de Belfast pour accueillir les nouveaux géants : un gigantesque portique de construction dut

Lord Pirrie (portant une casquette) et Bruce Ismay (avec canne et chapeau melon) visitent le chantier, vraisemblablement lors du lancement de l'*Olympic*.

être mis en place et il paraît vraisemblable que sa conception remontait au moins à 1906. De même, la grande cale sèche « Thompson » conçue précisément pour accueillir des navires de la taille de l'*Olympic* était en construction depuis 1903. Une telle cale n'aurait probablement pas été conçue sans qu'il y eût déjà en arrière-plan un projet de navire de grand gabarit. C'est ainsi qu'il a été démontré que la mise en service du *Lusitania* et du *Mauretania* en 1907 n'avait pas pu être l'élément déclencheur de la construction de la classe *Olympic* : en réalité, c'est plus vraisemblablement dès l'annonce

1. GAVARD-PERET, F., « Le dîner chez les Pirrie en 1907... », art. cit.



Le Thompson Graving Dock fut construit dans les années 1910 pour accueillir les immenses paquebots qui ne manqueraient pas d'être construits. On retrouve, à l'arrière-plan, le site d'Harland & Wolff tel qu'il apparaît désormais, entre bâtiments anciens et modernes, témoins des différentes vies de l'endroit.

du projet des lévriers de la Cunard en 1902 que Pirrie et Ismay ont commencé à réfléchir à la question. Si le chantier débuta formellement par une commande en avril 1907, il ne fait aucun doute que le projet était déjà bien plus anciennement mûri¹.

Au-delà de ces questions de chronologie se pose aussi la question du financement : quel argent vint permettre la construction de ces paquebots géants ? Le coût de chacun des navires est estimé à approximativement 1 500 000 £ d'époque (en 1916, l'*Olympic* était estimé à un peu plus de 1 760 000 £, en comptant les travaux réalisés après le naufrage du *Titanic* ; quant au troisième navire, sa valeur finale était estimée à 1 940 000 £ environ). Le

prix du trio représentait donc en soi plus que la valeur totale de la flotte de la compagnie en 1908 : une somme colossale, quand on sait que la même année, les profits de l'entreprise étaient d'un peu moins de 300 000 £. Ceux-ci fluctuaient cependant selon les années et dépassaient le million dès 1910 : la santé financière de l'entreprise restait donc extrêmement bonne. Ainsi, s'il a souvent été pensé que c'est l'entrée de la White Star au sein de l'IMM qui avait permis de financer le projet de la poche même de John Pierpont Morgan, Mark Chirnside a démontré qu'il n'en était rien : il le fut en hypothéquant l'intégralité de la flotte et en émettant plusieurs séries de bons à 4 % $\frac{1}{2}$ d'intérêt. C'était un projet de long terme, la première série de bons, émise en 1908, devant être remboursée progressivement jusqu'en 1922, tandis que la seconde, émise en 1914, devait s'étendre jusqu'en 1943. De fait, si la situation de la compagnie en 1908 pouvait donner confiance aux investisseurs, la dette contractée, bien qu'en bonne partie remboursée dans les années 1920, resta dans les livres de comptes

1. *Idem*.

de l'entreprise jusqu'à sa disparition¹. Financer de tels navires n'était pas une mince affaire : les construire ne le serait pas non plus.

La conception des géants

Quelle qu'ait été la date où fut décidée la construction des nouveaux géants de la White Star, les enjeux étaient clairement déterminés à la fois par les derniers nés de la Cunard et par la politique que la compagnie avait adoptée depuis le début du siècle. D'une part, il fallait en effet construire des navires au moins aussi impressionnants, sinon plus, que le *Lusitania* et le *Mauretania*, qui devaient de ce point de vue éclipser l'*Adriatic* lors de sa mise en service en 1907. D'autre part, il fallait maintenir l'atout qui était celui de la White Star : le luxe inédit de ses paquebots. En la matière, l'*Adriatic* se distinguait déjà clairement en arborant piscine, bains turcs, et gymnase, des dispositions inédites en mer jusqu'alors². Du reste, si le *Mauretania* et le *Lusitania* bénéficièrent de la décoration soignée que réalisèrent pour eux les décorateurs Harold Peto et James Millar, donnant à chacun des faux jumeaux une personnalité bien marquée, les deux lévriers de la Cunard restaient somme toute bien conventionnels du point de vue du confort, et on n'y retrouvait aucunement de piscine et autres dispositions modernes³. Pour la White Star, il s'agissait donc moins de surenchérir que de maintenir une avance dans ce domaine. Restait enfin la question de la vitesse : si la White Star ne souhaitait pas remporter de records et viser les 27 nœuds que pouvaient atteindre les Cunarders, ni même les 24 nœuds des paquebots allemands en gestation ou du *France* mis en service en avril 1912, elle devait malgré tout fournir une

vitesse honorable pour ce qui devait devenir son service principal, tandis que les *Big Four* prendraient une dimension secondaire. C'est sur une vitesse moyenne de 21 à 22 nœuds que se fixa finalement le projet, et ce choix impliquait d'ores et déjà d'envisager d'imposants navires pour continuer à transporter les passagers dans de bonnes conditions. En effet, selon une loi bien connue de la construction navale, aller plus vite implique d'utiliser plus de combustible (qu'il faut stocker) et des machines plus grosses ; et cette augmentation ne peut être rentable que si on augmente ensuite le volume global du navire, sans quoi le tonnage à usage commercial serait réduit ! En conséquence, les nouveaux paquebots de la White Star Line se devraient d'être encore plus gros que leurs rivaux⁴.

Ces objectifs fixés, restait à concevoir en détail des navires remplissant ces fonctions. On a déjà vu comment les liens étroits entre la White Star et les chantiers Harland & Wolff devaient faciliter le processus de conception : comme à leur habitude, les compagnies se lièrent par la règle du « *cost plus* » : les chantiers avaient une grande latitude pour développer les meilleurs navires atteignant les objectifs fixés, et ils recevaient compensation des coûts, plus une marge significative. Un tel fonctionnement n'était permis que parce que les chantiers étaient incités eux-mêmes à jouer franc jeu : Lord Inverclyde, président de la Cunard, avait bien expliqué les risques d'une telle pratique, les constructeurs risquant d'accumuler les dépenses inutiles pour accroître leur marge⁵. Dans le cas de la relation entre Harland & Wolff et la White Star Line, le risque était nul : le président des chantiers étant également directeur de la compagnie maritime, il avait intérêt à ce que le partenariat ne lèse aucune des parties.

1. CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships*, Stroud, The History Press, 2011, p. 328-329.

2. CHIRNSIDE, M., *The Big Four*, op. cit.

3. WARREN, M. D., *Lusitania*, Sparkford, Patrick Stephens, 1986, et *Mauretania*, Sparkford, Patrick Stephens, 1986.

4. RESCHE, A., *Une ligne mythique*, op. cit., p. 111-112.

5. CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships*, op. cit., p. 17.

À la question de savoir qui fut le concepteur du *Titanic* et de ses jumeaux, une réponse est souvent apportée de façon simpliste en invoquant le personnage emblématique de Thomas Andrews, qui devait périr dans le naufrage de sa création. Cependant, si le rôle d'Andrews fut, on le verra, majeur, il était loin d'être seul à avoir occupé une fonction de premier plan dans cette conception. À ses côtés, en effet, trois autres personnages doivent être également évoqués : William James Pirrie, le président des chantiers, Joseph Bruce Ismay, celui de la White Star, et enfin Alexander Montgomery Carlisle, qui resta jusqu'en 1910 architecte en chef des chantiers. Tous quatre, et bien d'autres experts, collaborèrent étroitement à la conception du navire, Ismay se réunissant à intervalles réguliers avec les représentants des chantiers pour valider et amender leurs projets.

Lord Pirrie était le pur produit des chantiers Harland & Wolff, qu'il avait rejoints comme apprenti à l'âge de 15 ans. Dès 1874, âgé de moins de trente ans, il avait été associé à la direction, et son rôle était devenu crucial après la mort d'Harland en 1895. Jusque-là, Gustav Wilhelm Wolff avait avec humour résumé leur partenariat : « Sir Edward construit les navires, Pirrie fait les discours, et moi, je fume les cigares¹ ! » La mort d'Harland laissa à Pirrie le champ libre au sein des chantiers, tandis que Wolff, vieillissant, se retirait progressivement des affaires². Homme influent, très vite impliqué en politique, jusqu'à devenir maire de Belfast, Pirrie était également un constructeur naval tout à fait éprouvé, qui avait gravi les échelons des chantiers et connaissait les enjeux qui se nouaient à chaque étape de la construction. Sa gestion des chantiers, que l'on a pu qualifier d'autoritaire, ne fut cependant pas sans susciter des tensions avec certains associés, d'autant plus dans le

climat troublé que connaissait alors l'Irlande du Nord entre unionistes et indépendantistes...

Alexander Montgomery Carlisle, pour sa part, occupait un poste à haute responsabilité au sein des chantiers, comme architecte en chef. Il se trouvait être le beau-frère de Pirrie, et c'est à lui que revint dans un premier temps de superviser le projet, en concevant notamment les aménagements du navire, sa décoration, et ses dispositifs de sauvetage³. Enfin, Thomas Andrews est vite devenu la personnalité la plus liée à la conception du *Titanic*, notamment parce qu'il remplaça Carlisle, dont il était jusque-là l'assistant, et acheva le chantier. Neveu de Pirrie, entré lui aussi dans les chantiers à l'adolescence, le jeune Andrews avait fait un apprentissage qui l'avait conduit dans les différents ateliers, avant de devenir architecte naval. Un temps responsable des projets de réparations, il fut notamment chargé en 1907 de participer à la spectaculaire opération du *Suevic* en lui concevant une nouvelle proue sur mesure. Andrews est un personnage qui a, dans l'histoire du *Titanic*, une aura particulière : ce trentenaire brillant est en effet unanimement loué dans les témoignages, et l'on peine à trouver le moindre propos négatif à son sujet. Comme le souligne Jean-Philippe Marre, qui a rédigé une excellente biographie de l'homme, si beaucoup d'écrits forcèrent peut-être le trait en relayant des anecdotes édifiantes et difficilement vérifiables, il reste évident qu'Andrews marqua en bien non seulement ses proches, mais aussi ses associés et subordonnés, qui en gardèrent le souvenir d'un homme aussi exigeant et rigoureux que bienveillant et attentionné⁴.

Tels étaient donc les hommes qui supervisèrent la conception du navire. Dans les

1. MOSS, M. et HUME, J. R., *Shipbuilders to the world: 125 years of Harland & Wolff*, Belfast, The Blackstaff Press, 1986, p. 144.

2. MARRE, J.-P., *Thomas Andrews, Architecte du Titanic*, Paris, Lulu, 2015, p. 98.

3. *Idem*, p. 163.

4. *Idem*. Dès 1912, Andrews fit l'objet d'une biographie très élogieuse par Shan Bullock, *Thomas Andrews Shipbuilder*, dont les sources sont de qualité inégale et l'objectivité parfois discutable, mais qui fournit quoi qu'il en soit un échantillon de témoignages précieux.



spacieux bureaux de dessin des chantiers Harland & Wolff, éclairés à la lumière naturelle par de gigantesques baies vitrées dans le plafond, les dessinateurs élaborèrent les premiers plans des formes du navire, puis de ses aménagements. Plusieurs versions successives furent certainement élaborées, mais le premier jeu de plans qui nous soit vraiment connu est celui qui porte le nom de « *Design D* », et qui fut approuvé par Bruce Ismay et son associé Harold Sanderson le 29 juillet 1908 : après plus d'un an de travail depuis l'enregistrement de la commande, un plan était ainsi validé, et une « lettre d'accord » fut signée deux jours plus tard¹. Ce projet ne recouvrait pourtant pas exactement ce que fut finalement la classe Olympic. Ainsi, de façon assez

La salle de dessin des chantiers Harland & Wolff, photographiée par Robert Welch, était conçue pour être particulièrement lumineuse afin d'optimiser le travail des architectes.

nette, la capacité des différentes classes fut révisée, et la première classe fut accrue, tandis que la troisième passait de plus de 1 700 places à seulement un millier. Comme le souligne Mark Chirnside, si le *Design D* était à l'origine très proche de ce point de vue des deux derniers *Big Four*, la tendance que suivait la White Star depuis quelques années en réduisant la capacité de ses navires en migrants se poursuivait finalement ; inversement, les passagers des classes supérieures se feraient plus nombreux, et jouiraient de plus d'espace. De façon générale, en effet, les paquebots de classe Olympic auraient une capacité

1. CHIRNSIDE, M., *The Olympic Class Ships*, op. cit., p. 24.