

UN NAUFRAGE QUI A FASCINÉ LE MONDE

Je suis lié au *Titanic* par mon grand-oncle Thomas Andrews – oncle Thommy, comme on l'appelait dans la famille. Ingénieur au chantier naval Harland & Wolff, il a joué un rôle majeur dans la construction du *Titanic*, après avoir conçu de nombreux autres navires pour la White Star Line Shipping Company.

Je me souviens de mon père nous racontant comment l'oncle Thommy l'avait emmené à Belfast pour le lancement du *Titanic*, le 31 mai 1911. Mon père, alors âgé de huit ans, avait aidé les ouvriers du chantier à retirer l'une des nombreuses cales de bois qui retenaient le navire sur la rampe de halage. Il se remémorait souvent cette journée car il avait eu sa part dans le lancement du grand navire construit par oncle Thommy.

La France est liée à l'histoire du *Titanic*. Lors de son voyage inaugural, le navire parti de Southampton ne fit que deux escales avant la tragique nuit du 14 au 15 avril 1912, dont la première était Cherbourg. À cette occasion, deux transbordeurs avaient conduit les passagers à bord du transatlantique, mouillé à l'écart du port en raison de son fort tirant d'eau¹. L'un d'eux était le *Nomadic*, que les Parisiens ont pu contempler sur les bords de la Seine lorsqu'il était un restaurant flottant. Rapatrié à Belfast, il est désormais le dernier témoin de la construction navale des « années *Titanic* ».

1. Partie d'un navire située sous la ligne de flottaison.

Le naufrage du plus grand et du plus luxueux des paquebots jamais construit fascine le monde. Son destin tragique symbolise la fin d'une époque et d'un certain art de vivre que la dépression économique, puis la Première Guerre mondiale sont venues bouleverser. En outre, la mémoire du *Titanic* ravive des chagrins plus personnels pour tous ceux qui, comme moi, y ont perdu un membre de leur famille. Car oncle Thommy, à qui la vie réservait tant de promesses, n'est jamais revenu de cette première traversée. Il fut l'une des mille cinq cents victimes qui subirent le même sort et qui, pour beaucoup, traversaient l'Atlantique à la recherche d'une nouvelle vie en Amérique, terre d'espoir et d'opportunités.

Je suis heureux que l'auteur de cet essai, l'historien Gérard A. Jaeger, ne mette pas en cause la fiabilité du *Titanic*, comme cela a été colporté, et qu'il rétablisse la vérité sur la compétence des architectes et des ingénieurs, de même que sur la qualité des matériaux utilisés sur le chantier naval de Belfast.

J'apprécie enfin, tout particulièrement, de voir souligner que le *Titanic* était le fruit de l'unité irlandaise.

JOHN ANDREWS¹

1. Descendant de Thomas Andrews, ingénieur et architecte naval du *Titanic*. Traduit de l'anglais par Béatrice Alvergne.

FACE À LA VINDICTE POPULAIRE

Lancé en 1911, le *RMS Titanic* était le plus grand, le plus luxueux navire jamais construit par la main de l'homme. À la suite de son jumeau l'*Olympic*, il était la fierté de la White Star Line et sans nul doute était-il jaloué par les autres compagnies. Pourtant, malgré son opulence et ses dispositifs modernes de sécurité, le *Titanic* fit naufrage au cours de son voyage inaugural. Mille cinq cents vies furent perdues le 15 avril 1912.

À bord se trouvait Joseph Bruce Ismay. Bien que président de la White Star Line, il s'était embarqué comme simple passager de première classe. Il était en effet de tradition qu'il accompagnât tous les navires de sa compagnie dans leur premier voyage.

Après seulement quatre jours de mer, le *Titanic* heurta un iceberg. Sitôt l'ordre donné d'embarquer les femmes et les enfants dans les canots de sauvetage, Joseph Ismay se fraya un chemin sur le pont du navire afin d'offrir toute l'aide possible. Il guida les passagères et leurs enfants, apaisa l'angoisse des hommes et prit part à la mise à l'eau des embarcations, jusqu'au chargement de la dernière chaloupe. Puis il prit place avec d'autres hommes dans le dernier radeau, alors qu'il n'y avait plus de femmes et d'enfants près de lui.

Avant même d'atteindre New York à bord du *Carpathia* – un navire de la Cunard Line venu porter secours aux naufragés –, Ismay accusé de lâcheté. L'opinion internationale fut prompte à le condamner, avant même qu'il ait

pu expliquer son comportement. Uniquement parce qu'il avait sauvé sa vie.

Pourquoi était-il devenu la cible privilégiée des journaux et, tout naturellement, le bouc émissaire des historiens? L'une des réponses tient à un fait peu connu du public, qui résume assez bien la légende du *Titanic*. Dans sa jeunesse, Joseph Bruce Ismay travaillait comme agent maritime au bureau new-yorkais de la White Star Line que dirigeait son père. C'est alors qu'il se lia d'amitié avec le magnat de la presse William Randolph Hearst. Les deux hommes étaient devenus proches et, très vite, le patron de presse demanda au jeune Ismay de devenir partenaire de son entreprise. Joseph Bruce, qui n'appréciait guère la morale des médias de son temps, déclina l'offre, en dépit des avantages qu'elle lui octroyait. Hearst, qui n'aimait pas être contrarié, le prit très mal. C'est sans doute pourquoi, n'ayant jamais oublié cette vexation, il s'en prit à son ancien ami lorsque l'occasion se présenta de le désigner à la vindicte populaire. Hearst tenait sa vengeance et Joseph Ismay resta sans défense au milieu de la tempête.

La plupart des livres publiés sur le *Titanic* répètent à l'envi qu'Ismay n'a pas agi de manière appropriée, et que c'est un geste hautement condamnable de quitter un navire en perdition, alors qu'il est en train de sombrer. Gérard A. Jaeger nous fait revivre cette journée autrement. Il nous permet d'y réfléchir de l'intérieur, et non pas seulement à travers la chronique des faits.

À l'issue de mes nombreuses conférences, on finit toujours par me demander: « Monsieur Ismay, pensez-vous que Joseph Bruce aurait dû sombrer avec son bateau? » À cela je réponds tout simplement: « Dans les mêmes circonstances, qu'auriez-vous fait? » C'est ainsi, je crois, qu'il faut écrire l'Histoire. Et c'est ainsi qu'il faut lire ce livre.

CLIFFORD ISMAY¹

1. Descendant de Joseph Bruce Ismay, directeur de la White Star Line et armateur du *Titanic*. Traduit de l'anglais par B. Alvergne.

Prologue
LONDRES, 29 JUILLET 1907

Le baron William James Pirrie, entrepreneur conquérant, avait pour devise d'être le meilleur, toujours le premier. Aussi, depuis qu'il présidait aux destinées du chantier naval Harland & Wolff à Belfast¹, songeait-il à construire une génération de paquebots qui surclasserait la concurrence.

Ce 29 juillet 1907, William Pirrie attendait le patron de la White Star Line à son domicile londonien. Bien qu'informelle, sa rencontre avec Joseph Bruce Ismay était de la plus haute importance stratégique pour leur avenir commun. Car dans les cartons de ses ingénieurs se trouvait l'ébauche d'un projet qu'il était impatient de partager.

C'était un beau soir d'été.

Chevalier de l'ordre de Saint-Patrick et conseiller privé de la Couronne, lord Pirrie affichait sa réussite en perpétuant son combat pour la modernité, pour la pérennité de son entreprise et de la White Star Line de Joseph Ismay, dans laquelle il avait engagé ses fonds propres. Ainsi, le contrat qui liait les deux entreprises obligeait la White Star à faire construire ses navires par Harland & Wolff, à charge pour le chantier de lui garantir innovation et compétitivité.

1. Entré comme apprenti en 1862, il s'était associé à ses fondateurs douze ans plus tard, avant de prendre la direction du chantier en 1895, puis la présidence en 1906.

Pirrie était d'autant plus pressé de faire avaliser son plan que son concurrent direct, lord Inverclyde, patron de la Cunard Line, engrangeait les succès depuis une décennie. Et l'une de ses réussites agaçait tout particulièrement le vieux baron.

Le dernier paquebot mis en service par Inverclyde venait en effet de défrayer la chronique en établissant le record de la traversée de l'Atlantique Nord. La presse ne parlait que de cela. Le *Mauretania* était au centre de toutes les discussions. Et le *Lusitania*, son jumeau¹ récemment sorti des chantiers de Liverpool, s'apprêtait à son tour à concurrencer la White Star sur la ligne de New York. Ces deux géants de 232 mètres de long avaient transgressé toutes les normes connues jusque-là en matière d'ingénierie.

Toute la profession reconnaissait que la Cunard avait remporté la bataille du siècle naissant. C'était un défi que William Pirrie devait relever au plus vite.

À la fin du XIX^e siècle, le chantier naval de Belfast avait révolutionné le transport maritime en introduisant, sur le *Teutonic* et le *Majestic*, une classe intermédiaire entre les cabines et l'entrepont. Puis, en 1901, il avait inauguré la notion de luxe à l'anglaise sur quatre unités de prestige, dont le *Celtic* constituait le plus grand² et le premier d'une série de paquebots novateurs comprenant une piscine intérieure et des bains turcs. Mais la surenchère avait fait de cette génération de navires un épisode éphémère dans l'histoire de la construction navale, qui s'écrivait à marche forcée.

L'époque était à l'inventivité, à la hardiesse des pionniers dans tous les secteurs de la technologie. « L'obstiné génie de l'homme peut tout tenter, tout vaincre et tout chercher », pouvait-on lire dans *Le Petit Parisien*³. La navigation se développait en faisant front à la critique. Offrant

1. Ou *sistership*: appellation de navires semblables, issus d'une même série de construction.

2. Depuis le *Great Eastern*, lancé en 1858.

3. 24 janvier 1911.

un extraordinaire champ d'expériences pour la science et la technique, le transport maritime s'était considérablement accru au cours du demi-siècle écoulé, au point que neuf millions de passagers avaient déjà traversé l'Atlantique grâce à sa modernisation. Ce succès avait libéré les ambitions des compagnies. Et, par conséquent, l'inventivité des constructeurs.

William James Pirrie, héritier de la révolution industrielle, était partisan convaincu de la politique de rupture conduite par le roi Édouard VII contre la société victorienne qu'il jugeait figée dans ses certitudes, incapable de se renouveler.

S'extrayant de son fauteuil, le baron tira une montre en or de la poche de son gilet. Joseph Ismay n'allait pas tarder. Il était 22 heures précises lorsqu'une voiture s'arrêta devant le perron de Downshire House. Pirrie reconnut le pas de son associé dans le vestibule. La nuit venait à peine de tomber sur Londres. Quelques instants plus tard, les deux hommes traversaient la maison pour se rendre dans le jardin qu'ils arpentèrent en évoquant la situation économique.

— Vous avez dîné, sans doute? lui dit Pirrie d'un air distrait.

Son visiteur le remercia. Et l'intermède fut clos.

— Nous ne pouvons rester sans réaction devant le défi que nous oppose lord Inverclyde avec la renommée de sa flotte, assena lord Pirrie en proposant de regagner la maison.

Dans le grand salon Chesterfield, les lumières électriques que l'on venait d'allumer faisaient miroiter le bois de rose des lambris. Joseph Ismay, qui ne manquait jamais une occasion de vilipender la Cunard, s'offrit aussitôt une violente diatribe contre les subventions que lui accordait généreusement le gouvernement britannique.

— Une manne qui la met artificiellement à l'abri des aléas du commerce maritime et de la concurrence! dit-il en choisissant un cigare dans la boîte que lui tendait son hôte.

Il le fit rouler dans ses doigts, puis il le glissa dans sa redingote avec un geste presque solennel.

Quatre ans plus tôt, un prêt de 2,6 millions de livres avait été consenti par Londres au conseil d'administration de la Cunard Line pour la construction de ses deux nouveaux *liners*¹, au taux préférentiel de 2,5 %.

— Ce n'est pas la première fois que lord Inverclyde bénéficie des largesses du gouvernement, souligna calmement James Pirrie.

— Sans compter l'annuité de 150 000 livres que lui octroie l'Amirauté, ajouta Joseph Ismay, que cette mansuétude ne laissait pas d'irriter.

Pirrie lui rappela qu'ayant été rachetée par le milliardaire américain John Pierpont Morgan, fondateur de l'International Mercantile Marine Corporation, la Star n'avait plus à quémander les deniers publics pour se financer. Mais la charge en règle contre la concurrence était une lancinante habitude pour Joseph Ismay, presque un mode de pensée.

En 1902, le riche conglomérat d'armements et d'affrètement américain que dirigeait Pierpont Morgan avait acquis la White Star Line pour 10 millions de livres, soit le double de sa valeur boursière de l'époque. Elle était alors très rentable car, en nombre de passagers, elle faisait partie des principaux transporteurs du trust². Pour conserver ce rang au sein de l'International Mercantile Marine, la Star se devait d'être à la pointe des flottes européennes sur le marché transatlantique. Et, pour ce faire, il fallait être dynamique, innovant et sans complexe devant la concurrence. Ce qu'était précisément lord Pirrie.

— Je suis impatient de vous révéler la nature de notre entretien de ce soir, lui dit à ce propos le vieux baron.

Dans la nuit claire, les arbres centenaires étendaient leurs ombres entrelacées. Invitant son hôte à le suivre,

1. Paquebots de la ligne de l'Atlantique Nord.

2. Avec une capacité de 29 833 personnes.

le baron quitta le salon. Ismay, qui connaissait intimement le président Pirrie, lui emboîta le pas jusqu'à son cabinet de travail en se demandant quelle nouvelle politique il allait tenter de lui imposer.

Les fenêtres étaient occultées par de lourdes tentures. Sur le bureau, éclairés par une lampe à pétrole, se trouvaient deux ou trois rouleaux de plans. Aux murs, des gravures et des photographies de navires illustraient chacun des combats gagnés par le maître des lieux depuis qu'il avait pris la direction de Harland & Wolff. Sa passion pour les navires était partout, elle envahissait sa vie.

Joseph Ismay était le fils aîné d'un armateur intègre que le milieu maritime avait toujours respecté¹. Son épouse Margaret, née Bruce, l'avait mis au monde le 12 décembre 1862. En 1889, après avoir fourbi ses armes à New York en tant qu'agent maritime, il avait pris les commandes de la White Star Line, dont le nom avait été racheté par son père pour mille livres vingt ans plus tôt.

Depuis près de quarante ans, la Star et le chantier de Belfast avaient rivalisé de prouesses pour concevoir et construire des navires performants et sûrs, sans tomber dans les excès de la course au titre du plus beau bateau du monde. La philosophie de Joseph Ismay était plus prudente et consensuelle que celle de son mentor, mais il sentait qu'il devrait bientôt céder aux sirènes de la compétition qui se profilait.

— J'ai sur ce bureau les esquisses d'une nouvelle génération de paquebots à l'épreuve du temps, lança fièrement William Pirrie. Les trois géants que nous attendions pour déclasser les *Cunarders*²!

Ismay fut pris au dépourvu par la soudaineté du propos. Les plans des trois navires projetés par les ingénieurs irlandais provoquèrent en lui un curieux mélange d'inquiétude et de fascination. Puis, dans un réflexe que

1. Thomas Henry Ismay.

2. Les navires de la Cunard Line, parfois appelés « cunardiens » en français.

commandait sa fonction d'armateur, il s'enquit de ce qu'il devrait déboursier.

Pirrie, dont le chantier serait le premier bénéficiaire de ce programme, s'attendait à cette objection détournée. C'est donc avec un large sourire qu'il lui annonça la bonne nouvelle :

— M. Pierpont Morgan lancera l'année prochaine un emprunt obligataire de 2,5 millions pour la réalisation de ce projet. Je viens d'en avoir confirmation. La White Star Line n'aura donc pas à s'endetter pour mettre sur cale nos futurs Léviathan.

Une fois de plus, Morgan s'était directement adressé à lord Pirrie. Il ne restait à Joseph Ismay qu'à entériner les décisions. Il en prit à peine ombrage, puis il se pencha sur les croquis ébauchés par le bureau d'études. Mais ses sourcils se froncèrent et son visage s'empourpra lorsqu'il prit conscience de la réalité du projet. Aussitôt, il releva les dimensions extraordinaires des unités qu'il avait devant les yeux. Leur longueur dépassait de 67 mètres leurs principaux concurrents. Quant aux 46 000 tonneaux¹ pour un déplacement² de 52 000 tonnes, ils constituaient un nouveau record de jauge !

James Pirrie se plut à souligner qu'en dépit de l'énormité de ces chiffres ces navires seraient plus économiques que leurs prédécesseurs en termes de consommation et d'entretien.

— Vu que leurs machines de 42 000 chevaux ne les propulseront qu'à la vitesse de 22 nœuds³...

Ismay acquiesça sans poser de question.

— Je crois également, poursuivit Pirrie, que pour assurer notre avenir il nous faut privilégier le confort des quelque dix mille personnes que ces trois paquebots pourront accueillir globalement.

1. Mesure de volume intérieur équivalant à 2,83 m³.

2. Poids d'un navire.

3. Unité de vitesse équivalant à 1,852 km/h.

Ismay avait besoin de visualiser ses explications, de les projeter dans son imagination pour mesurer l'ampleur du programme qu'on lui soumettait.

— Il faut nous démarquer de nos rivaux car nous serons vite trop nombreux sur le segment du transport des passagers à destination de New York, expliqua William Pirrie pour écourter ce silence.

Les États-Unis, qui avaient reçu plus d'un million d'immigrés par an jusqu'en 1902, avaient en effet limité ce nombre une première fois et s'apprêtaient à le réduire encore.

— Il est donc nécessaire de s'assurer cette clientèle en lui offrant un accueil digne de notre réputation.

Du fait qu'elle appartenait à un trust étranger, la flotte de la White Star Line n'était pas liée au cahier des charges de la Navy. Si bien que les ingénieurs de Belfast pouvaient donner à leurs trois nouvelles unités de référence un dénominateur commun : la satisfaction des passagers. La nouvelle philosophie voulait en effet que la quiétude du voyage palliât les aléas de la navigation.

— Mon cher Ismay, dit le baron Pirrie en le prenant par les épaules, l'avenir appartient à notre clientèle. Nous nous devons de l'attirer sur nos lignes en prévenant ses exigences.

Il sentait que l'affaire progressait dans l'esprit de son partenaire et que, de guerre lasse, il se laisserait convaincre.

Le directeur de la White Star Line acquiesça ; ce n'avait jamais été sa politique de pointer au tableau d'honneur d'un quelconque record, encore moins du Ruban bleu¹. Ses concurrents britanniques, allemands et français se dis-

1. Les vapeurs se disputaient ce trophée, remis au navire qui traversait l'Atlantique Nord dans le temps le plus court, entre deux points géographiques déterminés. On n'en connaît pas l'origine exacte, dont la première apparition remonte à 1819. Trente-six paquebots l'ont remporté jusqu'en 1952, date du dernier record attribué. Certains, comme le *Lusitania*, l'ont conservé plusieurs années ; d'autres, comme le *Bremen*, ont battu leur propre record. Cf. Philippe Masson, *Le Drame du Titanic*, Paris, Tallandier, 1998.

putaient cet orgueil depuis l'utilisation de la vapeur dans la marine marchande, mais Joseph Ismay n'avait jamais prêté grande importance à cette compétition-là. La régularité des traversées primait à ses yeux sur la course de vitesse, la dignité du passager sur la rentabilité sans concession telle que l'appliquaient certaines compagnies.

Au cours du demi-siècle passé, on s'était couramment plaint de l'inconfort des navires. Mais c'était le transport des immigrants que négligeaient plus volontiers les armateurs. Robert Louis Stevenson écrivait à propos du *Devonia*, propriété de l'Anchor Line : « Dans l'entrepont, il y a des hommes et des femmes, alors que dans les cabines de première et deuxième classe les passagers sont des dames et des messieurs¹ ! » C'était l'époque où le Congrès américain déclarait, dans un rapport sur la salubrité des navires, que tout y était sale et suscitait le dégoût. Cinquante ans plus tard, les entreponts de triste mémoire où croupissaient les pauvres gens attirés par les sirènes du Nouveau Monde, étaient remplacés par des locaux plus sains, propres et aérés, bien que l'on continuât de s'entasser dans des dortoirs.

Si les choses avaient considérablement évolué au début du xx^e siècle, cette lecture politique du commerce migratoire n'en restait pas moins popularisée par de nombreux auteurs, confortés par l'imagerie. À la suite de Charlie Chaplin², ils n'auraient de cesse que de l'utiliser à des fins de propagande contre les armateurs. Ainsi en 1906, sous la plume d'Edward Steiner, où l'on peut lire que les émigrants continuent de faire la fortune des compagnies maritimes qui se partagent l'Europe des laissés-pour-compte : « Toujours situé au-dessus des vibrations des machines », le voyageur de troisième classe est bercé « par le vacarme saccadé de la ferraille en mouvement et le grincement des amarres ».

1. Robert Louis Stevenson, *L'Émigrant amateur* (1895), cité par Melvin Maddocks, *Le Règne du paquebot*, Paris, Time Life, 1979.

2. Réalisant *L'Émigrant* en 1915, l'acteur s'inspire, pour son premier film, de la *commedia dell'arte* dont la thématique puise ses sources dans le fonds commun de la mémoire collective.

Quant au logement qu'on lui a réservé, dit-il, auquel on accède « par un escalier étroit aux marches visqueuses et glissantes », il renferme « une masse humaine, des couchettes nauséabondes et des toilettes rebutantes ». L'auteur y recense un assemblage suspect d'odeurs hétéroclites, distillées notamment par « une nourriture médiocre apportée dans d'énormes bidons et servie dans des gamelles¹ ».

En réalité, la troisième classe des principales compagnies offrait à ses passagers d'infortune des conditions de voyage qui s'étaient nettement améliorées depuis les décennies précédentes. Mais ce que le baron Pirrie proposait maintenant à la *White Star* n'avait jamais été envisagé par aucun armateur. Si les effets de la concurrence et du tarissement provisoire de l'immigration conduisaient à choyer les émigrants, le désir de se singulariser, de rompre définitivement avec l'image de négrier qui collait à la peau des armateurs européens nourrissait son ambition.

Les prévisions en matière d'émigration vers les États-Unis se chiffraient, au départ des ports européens, à un million sept cent mille candidats entre 1911 et 1912, date à laquelle les deux premiers navires projetés par Pirrie seraient en service.

— Les recettes de l'immigration ne suffisant pas à l'équilibre de nos comptes, j'ai pensé qu'une amélioration du confort général n'allait pas sans un réaménagement des première et deuxième classe, renchérit James Pirrie, de manière à nous attirer les voyageurs les plus aisés, les plus exigeants et les mieux disposés à louer nos services. Même s'il ne s'agit pas des catégories les plus rentables, car leur nombre est forcément restreint. Mais cette clientèle aisée, de plus en plus exigeante, est devenue regardante sur son confort et n'hésite plus à comparer les services offerts par la concurrence.

1. Edward Steiner, « On the Trail of the Emigrant » (Revell, 1906), cité par Pierre-Henri Marin, dans *Les Paquebots ambassadeurs des mers*, Paris, Gallimard, coll. « Découvertes », 1989.

Joseph Ismay, qui ambitionnait de faire du pavillon rouge et blanc de la White Star Line une référence en matière de transport maritime, se félicita donc de cette perspective. En cela, il n'était pas différent de ses pairs, qui cherchaient tous une représentation internationale. « Ce n'est pas une circonstance fortuite si les armateurs du xx^e siècle n'ont rien épargné pour que leurs paquebots soient de véritables ambassadeurs », écrira Georges Philippar¹, président des Messageries maritimes à la fin des années 1920.

En 1907, la White Star Line fut la première à concrétiser cette politique. Pour autant, l'expansionnisme des armateurs était freiné, depuis quelques années déjà, par certaines difficultés économiques. Chaque unité sortie des chantiers leur imposait donc une extrême rigueur financière, une stricte comptabilité qui les conduisait à s'entendre pour ne pas laisser tarir le fret ni casser les prix de passage. Durant plusieurs années, cette situation continuera d'interpeller les responsables des compagnies qui exprimeront publiquement leur préoccupation. « L'augmentation du mouvement des voyages étant moins rapide que l'augmentation du nombre des places, on est effrayé en pensant aux nouvelles unités qui vont entrer en service prochainement », dira le directeur de la Compagnie générale transatlantique au cours d'une conférence à l'Institut maritime de Paris².

Pour lutter contre ces aléas, certains armements s'étaient regroupés. Cette pratique, qui consistait à se partager le trafic d'une ligne donnée, chacun se réservant une part de marché bien définie, exigeait que tout excédent fût redistribué à l'ensemble des contractants. Si le quota n'était pas atteint par l'un d'entre eux, le *pool* pourvoyait à son déficit.

1. « La Décoration des navires », conférence donnée le 11 décembre 1926 à l'Institut océanographique de Paris, publiée par la Société du *Journal de la marine marchande*, 1927.

2. « L'Industrie des Transports maritimes, son évolution, son état actuel ». Transcription de la conférence de Dal Piaz parue dans le supplément de *La Ligue maritime*, juillet 1911.

Ayant intégré le trust de John Pierpont Morgan, la White Star Line bénéficiait de cette protection.

Pour autant, l'époque était aux économies, à la construction comme à l'exploitation des nouvelles unités. Dirigé par Alexander Carlisle, architecte naval en chef et beau-frère de Pirrie, le bureau d'études de Belfast suivrait la consigne à la lettre.

Le président Pirrie sonna son maître d'hôtel et demanda qu'on leur servît du whisky dans le salon. Puis les deux hommes se replongèrent sur les plans déroulés devant eux. Une coupe transversale permit à Joseph Ismay de distinguer la disposition des cabines et des locaux communs aux passagers, de situer les ponts-promenades et les principaux aménagements, tels que les grands escaliers à double révolution, les salons et vérandas, la salle de sport et la piscine, propres à rétrograder définitivement les anciens navires de la ligne. Sans oublier la lumière électrique, les machines réfrigérantes et le téléphone intérieur, qui feraient de ces nouveaux palaces de véritables villes flottantes.

— Naturellement, nota Pirrie, la décoration générale qui n'apparaît pas sur cette esquisse marquera les esprits de nos contemporains. Jusqu'aux cheminées, dont la quatrième est postiche et purement esthétique ! insista-t-il en se félicitant de la réaction favorable de Joseph Ismay, décidément de moins en moins hostile à sa philosophie du luxe et du gigantisme.

En matière de propulsion, les ingénieurs avaient fait le pari de trois hélices actionnées par deux machines alternatives à triple expansion, ainsi que d'une turbine à basse pression. Là se trouvait la principale innovation, dans l'ancre invisible du monstre.

Mais déjà Pirrie mettait le doigt sur un point qui devait vaincre les dernières réticences d'Ismay : la sécurité du navire et des passagers. Il résuma ce que les ingénieurs avaient imaginé en matière de compartiments étanches et de coque à double-fond – censés rendre le navire

pour ainsi dire insubmersible –, de pompes de cales, de détection acoustique et d'installation radiotélégraphique ultramodernes.

— Carlisle, qui a pris l'avis de votre commandant le plus chevronné pour imposer ses choix, ne m'a pas laissé le moindre doute sur la fiabilité de ces trois unités. Ni sur la confiance qu'elles inspireront à la clientèle. Honnêtement, je ne peux imaginer ce qui pourrait faire couler de tels navires!

« Désormais les transatlantiques de cette génération sont à l'abri de tout incident¹ », lui avait en effet déclaré le capitaine Edward John Smith, le plus ancien de tous les commandants de la White Star Line.

L'avenir s'annonçait radieux. Comme devait l'écrire Michel Mohrt bien des années plus tard : « À la naissance de toutes les compagnies maritimes, il y a eu des hommes exceptionnels, audacieux, souvent incompris, qui luttèrent pour faire prévaloir leurs vues et qui anticipèrent sur l'avenir. [...] Ils représentaient, en somme, ce que le système capitaliste a de plus remarquable, car plusieurs d'entre eux, marqués par l'idéologie du saint-simonisme, avaient la conviction d'œuvrer pour le bien de l'humanité². »

Dans le bureau de Downshire House, les deux associés n'avaient pas vu le temps passer. Après avoir raccompagné son hôte sur le perron, William James Pirrie lui serra chaleureusement la main. Ce fut entre eux la seule marque de leur consentement et de leur satisfaction réciproque. Sous la haute colonnade qui ornait la façade de la villa, ils s'accordèrent trente jours pour qu'un document signé par

1. Propos publiés par le *New York Times* en mai 1907.

2. Michel Mohrt, *Paquebots : le temps des traversées*, en collaboration avec Guy Feinstein, Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1980. Saint-simonisme : doctrine établie par le comte de Saint-Simon dans le premier quart du XIX^e siècle. Elle prétendait organiser la société dans l'intérêt du plus grand nombre. Avec Auguste Comte, Saint-Simon émit l'idée selon laquelle l'ensemble des forces de production devait hériter du pouvoir politique.

les deux parties conclût définitivement leur accord – une simple lettre stipulant que le chantier procéderait au lancement du premier navire durant l’automne 1910 et que le début de son exploitation commerciale suivrait six mois plus tard. Les deux unités restantes seraient mises sur cale à quelques mois d’intervalle.

Joseph Ismay s’engouffra dans sa voiture. Par la portière entrouverte, poussé par la curiosité, il demanda tout de même :

— Avez-vous prévu des noms pour nos trois géants, qui leur assureraient une destinée triomphale ?

Pirrie se pencha pour lui répondre.

— Je me suis dit que le premier pourrait s’appeler *Olympic*. Ce nom était initialement destiné au jumeau de l’*Oceanic*, dont la construction fut abandonnée après le décès de votre père¹.

Ismay resta pensif un instant et Pirrie se reprocha d’avoir ravivé ce souvenir.

— Quant au second, poursuivit-il aussitôt, j’ai pensé qu’on pourrait l’appeler *Gigantic*, bien que cette idée ne semble pas faire l’unanimité chez les ingénieurs. Réservez-le peut-être pour le troisième de la série car je souhaiterais qu’il soit fortement emblématique.

— Et pour le deuxième, quel nom proposez-vous ?

— J’ai pensé reprendre celui qu’avait donné l’armateur Scott à l’un de ses cargos en 1888. Revendu plusieurs fois, ce vraquier fut débaptisé depuis lors, si bien que le nom ne figure plus sur les registres du Lloyd. Si vous l’agréez, il fera de ce paquebot l’icône de notre flotte et l’ambassadeur de la White Star.

Ismay ne doutait pas de l’opportunité de son choix.

— Et quel est ce nom mystérieux qui doit assurer sa notoriété ? dit-il en fixant le regard de Pirrie.

— *Titanic* !

1. En 1899.

Sans raison apparente, poussé peut-être par un étrange pressentiment, l'armateur lui demanda s'il savait ce qu'était devenu ce cargo à l'appellation quelque peu présomptueuse.

— C'était un bateau sans histoire, lui répondit laconiquement le baron¹.

Réputé pragmatique, le directeur Ismay cessa d'y penser durant le trajet qui le ramenait chez lui. Quelque chose pourtant l'avait contrarié, qui l'empêcha de s'endormir. « Un bateau sans histoire, songeait-il, ça n'existe pas... » Et ses doutes l'envahirent de nouveau.

1. Construit sous le nom de *Titanic* par le chantier MacIlwaine à Belfast pour le compte de l'armateur Scott & Co, ce navire à vapeur de 1 600 tonneaux de jauge brute fut vendu à Smith & Service Ltd avant même qu'il n'entreprît son premier voyage. Acquis en 1903 par la compagnie minière De Lota y Coronel, à Valparaiso, il navigua désormais sous le nom de *Luis Alberto*, puis *Don Alberto* jusqu'à son désarmement en 1928. Cf. *Latitude 41*, publication de l'Association française du *Titanic*, n° 24.