

Histoire

Le sombre destin des géants des mers

« Titanic », le film, sorti ce mercredi, raconte la catastrophe qui perdit le plus célèbre des paquebots. Mais bien d'autres fiers coursiers transatlantiques, tels le « Normandie », l'« Empress of Ireland » ou le « Britannic », connurent d'aussi sinistres fins

C'est une tasse toute simple, posée là par une main invisible, soucieuse d'ordre quand plus rien d'autre ne compte. Une tasse qui peut bien attendre, dans le noir et le silence des profondeurs, qu'on ne vienne plus la déranger. Jusqu'à ce que tout s'effondre sous elle, dans un fracas étouffé de tôles froissées et d'acier rouillé. Dans dix, vingt ou trente ans, quand Neptune voudra bien se décider.

De cette tasse restera alors une image volée à l'océan, lors d'une des premières explorations de l'épave du *Titanic* en 1986. Le souvenir saisissant d'une pièce de vaisselle anodine, mais qui s'accrochait là, sur une chaudière, par 4 000 m de fond, depuis plus de soixante-dix ans. Comme saisie, figée dans l'instant d'un naufrage historique qui pourrait se raconter à partir d'elle.

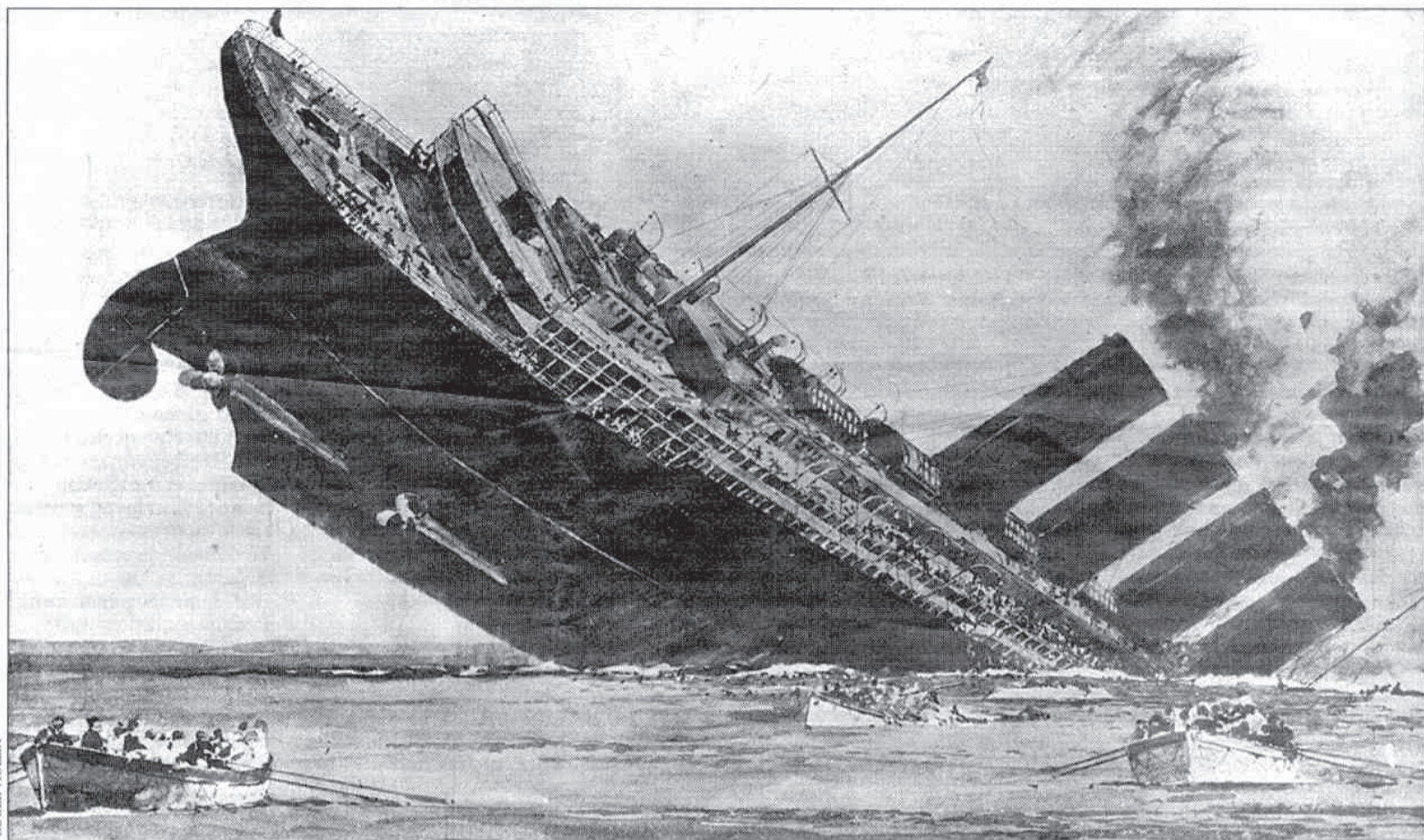
Il en est ainsi de tout ce qui appartient à la légende du *Titanic*, coulé en moins de trois heures cette sombre nuit du 14 au 15 avril 1912. Le moindre objet qui s'est frotté au mythe ravive tous les fantasmes. Symbole d'une époque à l'optimisme insubmersible, le *Titanic* demeure toujours « le » paquebot et son engloutissement « la » catastrophe maritime (plus de 1 500 victimes sur les 2 200 personnes embarquées).

Il fallait donc un film à sa démesure, « le » film, un hommage délirant au fascinant phénomène. Et vogue à nouveau le *Titanic*, pour trois heures et vingt minutes d'un grand spectacle romantique sur tous les écrans du monde (voir nos éditions du 7 janvier). Une remise à flot cinématographique que ne connaîtront pas d'autres géants océaniques, portés disparus dans presque toutes les mémoires. Ils sont cependant nombreux, ces fameux transatlantiques, à témoigner d'un destin également sinistré. Comme si les superlatifs présidant souvent à leur lancement réveillaient une mystérieuse malédiction prête à rabattre leurs airs supérieurs. Une malédiction qui, dans les années 1910, ne dormit effectivement pas beaucoup.

Le drame, toujours et encore

Qui se souvient pourtant de l'*Empress of Ireland* ? Le 29 mai 1914, deux ans à peine après la tragédie du *Titanic*, la collision de ce fleuron de la Canadian Pacific et d'un charbonnier norvégien sur les eaux emmitouffées de brouillard du fleuve Saint-Laurent, entraîne la mort de 1 012 personnes sur les 1 477 à bord. L'impossible, une nouvelle fois, est survenu. Et en moins d'un quart d'heure.

Imparable infortune ? Les constructeurs assurent bien prendre toutes les précau-



Le *Lusitania* coule, le 7 mai 1915, dix-huit minutes après l'explosion d'une torpille allemande, lancée sans sommation. Dessin de Wilkinson.

tions, doubler les coques, travailler, au moins, à ce que les navires blessés flottent suffisamment longtemps pour que s'organisent les secours. Mais même les réputations les plus flatteuses chavirent à l'épreuve des faits.

Ainsi le *Lusitania*, lancé en 1907 par la Cunard Line, peut bien vanter sa fiabilité et sa sécurité, un des maîtres mots de la compagnie britannique : sa collision avec un sous-marin allemand, le 7 mai 1915, tourne encore et toujours au drame. Une torpille, tirée sans sommation,

avait connu une longue et paisible carrière.

L'« orgueil hexagonal » à la ferraille

Priorité : les questions de sauvetage. Quand, avec le début du conflit mondial, le paquebot est reconverti en navire-hôpital, la White Star ne doute pas un instant disposer d'une inculcable fermeté... Le 21 novembre 1916, avant d'accoster sur une île grecque pour prendre en charge des blessés de guerre, le *Britannic* heurte une mine flottante. Cin-

quante-cinq minutes plus tard, sa proue s'enfonce dans la vase de la mer Égée. Heureusement, cette fois, on compte 1 036 rescapés sur les 1 066 passagers. Mais que serait-il advenu si l'accident s'était produit au retour de ce voyage, avec 3 000 blessés embarqués ?

Non, décidément, aucun des monstres d'acier que le génie humain s'acharne à produire n'est à l'abri des coups du sort. Pas même le *Normandie*, le premier paquebot de plus de 300 m qui sort des chantiers de Saint-

Nazaire en 1932. Le plus beau, le plus raffiné, le plus doux des palaces. L'orgueil hexagonal.

Le 9 février 1942, le *Normandie* est à quai dans le port de New York. Pour le transformer en transporteur de troupes, des ouvriers s'affairent. Au chalumeau. L'accident bête. Très vite, l'incendie gagne. À tribord, sur le quai, des camions-citernes déversent des tonnes d'eau. À bâbord, des bateaux-pompes font de même. Mais bien plus. Bien trop. Dans la nuit, déséquilibré, le *Nor-*

mandie se vautre sur son flanc gauche. Seize mois plus tard, il est enfin redressé. Pour rien. Une remise en état coûterait bien trop cher, il finit à la ferraille.

Triste épilogue. Le *Normandie*, presque le dernier des grands, ne dort même pas dans les abîmes, comme ses prédécesseurs. Son mobilier, sa vaisselle, dispersés aux quatre vents des ventes aux enchères, n'attendent pas le bon vouloir du dieu Neptune, ultime visiteur de ces musées sous-marins.

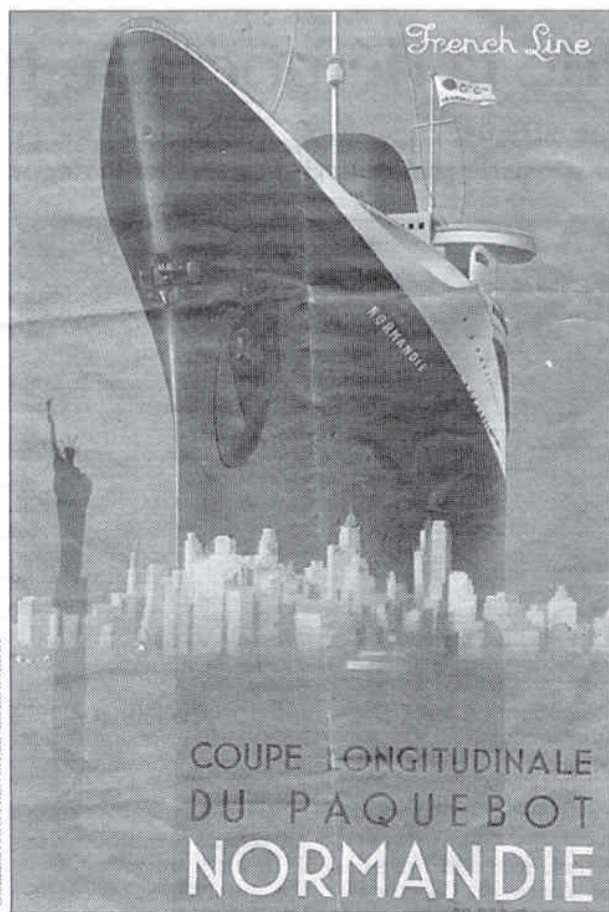
Jean-Luc FERRÉ

À LIRE

- Les Grands Paquebots disparus, de Robert D. Ballard et Rick Archbold, Éditions Glénat.
- Les Paquebots, ambassadeurs des mers, de Pierre-Henri Martin, Éditions Gallimard, collection « Découvertes ».
- L'Âge d'or des grands paquebots, de Robert Wall, Éditions Bordas.

explose juste au-dessous de sa ligne de flottaison. En dix-huit minutes, le paquebot sombre. 1 195 personnes sur 1 959 périssent.

La fatalité n'existe pas, affirment cependant les dirigeants de la White Star, compagnie mère du *Titanic*. Pour preuve, le *Britannic*, frère cadet du *Titanic*, mis à l'eau en février 1914. Il devait s'appeler le *Gigantic*, le plus grand paquebot jamais armé par les Anglais. Mais, par superstition après la catastrophe de 1912, les dirigeants de la White Star préférèrent rebaptiser le bateau, en référence à un autre qui



Les dernières traversées

Les transports aériens ont englouti l'âge d'or des super-paquebots mythiques

Le temps n'est plus aux grandes épopées transatlantiques. Les années 60 ont définitivement sonné la fin de l'âge d'or des super-paquebots, incapables de concurrencer les transports aériens. Avec les années 70 est venue l'ère de la croisière et des navires hisnant moins haut le pavillon du gigantisme.

Reste cependant le *France*, lancé en 1961 et rebaptisé *Norway* en 1979, après son rachat par la Norwegian Cruise Line. Avec ses 315 mètres, l'ancien géant tricolore s'enorgueillit toujours du titre de plus long paquebot du monde. L'année 1998 marque le retour de l'enfant prodige en Europe, après plusieurs années à voguer dans les Caraïbes, mar-

ché désormais saturé. Le *Norway* devrait donc se montrer cette année à Marseille (2 mai), Cherbourg (22 juillet), Le Havre (31 août), Bordeaux (7 septembre) et Ajaccio (7 octobre).

Mais, pour le frisson de la traversée transatlantique, seul demeure le *Queen Elizabeth II*, le navire amiral (275 mètres) de la célèbre compagnie britannique Cunard. Le « Q.E. II » pour les intimes, assure encore 19 liaisons annuelles entre Southampton et New York. La Cunard boucle ainsi la boucle. En 1840, ses petits vapeurs transportant chacun 115 passagers étaient les premiers à proposer un service régulier reliant le Nouveau Monde au Vieux Continent.

J.-L. F.