



MATTHIEU BLOMME

LE SECOND NAUFRAGE DU  
**TITANIC**

Matthieu Blomme

# Le Second Naufrage du Titanic

© Matthieu Blomme, 2023

ISBN numérique : 979-10-405-2338-3

**Librinova**”

[www.librinova.com](http://www.librinova.com)

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l’auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.



# 1.

Au départ, il n'y avait rien.

Soudain, le « Big Bang », suivi par la création, l'univers, la Terre, les civilisations ... Puis, un peu plus tard, un fait historique. Il se déroule le soir du 14 au 15 avril 1912, à 600 kilomètres au sud de Terre-Neuve, au beau milieu de l'Atlantique Nord : après avoir heurté un iceberg, le *Titanic*, sombre en emportant la vie de plus de 1 500 personnes. C'est un drame. Un drame humain. Et nous pourrions déjà nous arrêter là. Nous avons un navire, avec des passagers dedans. Celui-ci est victime d'un accident. Il coule. Cela tue des gens. C'est une catastrophe. Point. Une catastrophe qui n'est, en théorie, pas unique en son genre. Prenez l'*Empress of Ireland*, plus de 1 000 morts en mars 1914 après une collision avec un charbonnier sur le fleuve Saint-Laurent. Prenez le *Magnanime* et le *Fidèle*, deux vaisseaux de lignes français, pris dans une tempête au large des Açores en 1712, 200 ans avant le *Titanic* : plus de 1 100 morts. Plus récemment, en 2008, le *Princess of the Stars* est renversé par de puissantes vagues près des Philippines : 828 morts. Et ne parlons même pas du *Wilhelm Gustloff*, ce paquebot de croisière luxueux, transformé en navire-hôpital au cours de la Seconde Guerre Mondiale, torpillé par des sous-marins soviétiques le 30 janvier 1945 : plus de 9 300 morts. Autant dire qu'au regard de ces différentes autres catastrophes maritimes, le *Titanic*, vraisemblablement, ne fait pas exception. Alors, pourquoi lui ? Concernant le naufrage du *Titanic*, ce n'est pas tant les faits que l'interprétation et la symbolique que l'on a bien voulu leur imputer qui a favorisé l'établissement d'une pérennité mythologique. Depuis son naufrage, le *Titanic* n'est plus un navire. Il est un objet. Un objet qui s'appelle « idéologie », un objet qui s'appelle « fantasme », un objet qui s'appelle « science », un objet qui s'appelle « mystification ». Un objet qui s'appelle, surtout, « artifice ».

Tout a été dit au sujet du *Titanic*. Absolument tout. Cet ouvrage n'a pas pour vocation de s'imbriquer à la suite de certains précédents en restituant une chronologie des faits comme s'il s'agissait d'une suite de péripéties dramatiques extrêmement bien ficelées entre elles, ni de s'intéresser spécifiquement aux multiples destins exceptionnels de ceux qui vécurent le naufrage. Non. La démonstration qui sera tentée vise à mettre en lumière les mécanismes qui permettent la constitution d'une légende moderne dans les sociétés du présent. Légende moderne appelée à devenir, dans les sociétés de demain, un nouvel *Illiade*, une épopée fondatrice, mythologique et symptomatique, transcendante pour un monde fortement déterminé par de puissants enjeux technologiques et,

de facto, par des questions existentielles entourant les limites de l'Homme face aux forces intangibles de la Nature. Plus particulièrement dans un cadre de conquête spatiale qui, au cours des siècles à venir, risque d'être l'un des points centraux des intérêts d'une humanité qui n'aura jamais cessé d'étendre, au-delà des limites naturelles actuelles, son expansion. Le *Titanic*, là-dedans, sera une sorte de vecteur philosophique, rappelant à cette humanité tout aussi riche et ambitieuse que celle du XXIème siècle, que rien n'est jamais acquis sans la moindre dose d'humilité, que le progrès ne tient pas seule sur de « simples » principes de croyance et d'ambition, et qu'à la fin, nous ne sommes que de la poussière dans un océan étoilé. Quelle audace d'imaginer cela, là, aujourd'hui, alors que nous n'en sommes qu'aux balbutiements de ce progrès. Sachant, si tant est qu'il faille le rappeler, qu'il fallut 1 969 années après la naissance de Jésus-Christ pour que l'Homme puisse poser son pied sur la Lune. Jean Fourastié, l'un des plus éminents sociologue et économiste de son temps, estime dans son ouvrage *Idées Majeures*, publié en 1966, « *qu'en limitant à un million d'années l'ordre de grandeur de la durée du phénomène humain, on peut apprécier que nous en avons vécu le dixième et qu'il nous reste à vivre les neuf dixièmes.* ». Ce qui signifie, effectivement, que notre humanité ne vit actuellement que son aube et qu'elle aura à coeur de déterminer le sens de son évolution par la transcription de son œuvre via une conceptualisation mythologique, de la même manière que les auteurs antiques inspirèrent bon nombre d'artistes et de politiciens à travers les âges. Le *Titanic*, là-dedans, est une légende contemporaine qui transgressera l'architecture apparemment irréfutable du fait pour devenir le vecteur mythologique qui se fera l'écho, au mieux, d'un autre dixième de l'Humanité. Le suivant.

Comment en être certain ? La réponse est simple : le *Titanic* a coulé il y a plus d'un siècle au moment où cet ouvrage parvient dans les mains de ses premiers lecteurs. En un siècle, il a tout traversé. Il est déjà légendaire. Il fait de l'ombre à toutes les catastrophes maritimes de tous les temps et de tous les âges. Le *Titanic* est connu de tous. Un siècle plus tard, personne n'est sans ignorer la tournure dramatique du fait, ni les principales thématiques symboliques qui en découlent. Prenons un exemple simple : le 13 janvier 2012, le *Costa Concordia*, un fastueux paquebot de croisière, s'échoue près l'île de Giglio en Italie, après avoir heurté un récif côtier. Le naufrage, qui coûte la vie à 32 personnes, fait immédiatement grand bruit en Occident. À l'issue du désastre, les survivants et la presse n'hésitent pas à créer de multiples parallèles entre ce naufrage et celui du *Titanic*, qui devait célébrer son centième anniversaire cette année-là. Si les premiers évoquent la panique et la confusion, voire pour certains, l'absence de « dignité » de certains autres survivants dans le feu du désastre, en opposition

avec une vision plus honorable acceptant sa condition dramatique inéluctable, la presse, elle, n'hésite pas à appuyer sur des récits, au mieux anecdotiques, comme celui voulant que la chanson « *My Heart Will Go On* » de Céline Dion résonnait dans les cuisines au moment où le navire s'échoua. Certains, comme *Le Point* (ed. 18/01/2012), s'amusent même à comparer les coûts des deux naufrages pour leurs assureurs respectifs, insistant sur cet archétype qu'est devenu le naufrage du *Titanic*, par ce seul biais qui à priori ne présente rien de contestable, pour déterminer une dimension quelconque à tous les naufrages civils occidentaux suivants ... Le témoignage le plus intéressant reste encore celui d'un rescapé de nationalité suisse qui déclarera, pour *la Tribune de Genève* (ed. 16/01/2012) : « *Les images du film Titanic sont plus réalistes qu'on ne l'imagine. Elle me venaient sans arrêt en tête...* ». Une manière de se demander si, en 2012, le naufrage du *Titanic* n'était pas, finalement, moins une réalité factuelle qu'une « simple » incarnation cinématographique. Cette petite phrase énoncée par ce survivant transcrit, à elle-seule, le résumé du destin exceptionnel de la symbolique du *Titanic* à travers les âges, tout en introduisant, dans le même temps, sa dimension mythologique en devenir.

Revenons aux faits. Pour cela, un peu de contextualisation historique ne nous fera pas de mal.

Le XIX<sup>ème</sup> siècle est, pour le continent européen, le dernier siècle de son rayonnement avant son effondrement sur la période des 100 années suivantes. La France, pour faire un état des lieux succinct, passe près des trois quarts de cette époque à tenter de se doter d'un régime politique stabilisé, après une Révolution qui secoua toute la région sur les dernières années du siècle précédent et un Empire conquérant qui aura eu le mérite de permettre l'affirmation de certains états-nations, comme la Prusse Rhénane. Après le Congrès de Vienne (1814/1815), le Royaume de Prusse obtient la Westphalie et la Rhénanie, qui lui permet notamment de constituer un état composite dominant, économiquement, tous les autres territoires agrégés à la Confédération Germanique établie au cours de ce même congrès. Le Royaume de Prusse terrasse la France lors de la guerre franco-prussienne de 1870 et devient l'Empire Allemand jusqu'en 1918. De plus, le XIX<sup>ème</sup> siècle observe l'effondrement de vieux empires coloniaux comme le Portugal et l'Espagne, qui, à la suite de perturbations politiques internes, perdent la main sur leurs acquisitions territoriales de l'autre côté de l'Océan Atlantique. Dans le même temps, la France et le Royaume-Uni, eux, parviennent à renforcer leurs positions en Asie et en Afrique. La Russie tsariste, de son côté, peine à suivre l'industrialisation qui émaille la seconde partie du siècle, ce qui aboutit à son implosion au cours des premières années de l'ère suivante. Un peu plus loin, si

les États-Unis se construisent pas à pas par la Conquête du grand Ouest puis par la Guerre de Sécession, et enfin, par l'industrialisation, ils sont encore loin de bénéficier de l'influence idéologique qu'ils feront dominer sur le monde au cours du siècle d'après. L'Asie, elle, est pour les Occidentaux un vaste comptoir d'échanges commerciaux. Si certaines régions sont directement colonisées, celles qui bénéficient d'un pouvoir centralisé impérial vraisemblablement indépendant (comme la Chine, avec la dynastie Qing jusqu'en 1912) sont soumises à différents types d'embargos (qui déclenchent parfois des conflits régionaux) imposés par les pays européens. Et le Royaume-Uni ? Face à un Empire Allemand qui n'en est pas encore un, s'agglomérant peu à peu autour d'un idéal national fort, et face à une France déjà établie comme nation mais structurellement instable après les défaites napoléoniennes qui secouèrent son influence sur le continent, il apparaît comme la seule et unique incontournable et indéboulonnable. Première puissance mondiale dans tous les secteurs de l'économie. Première puissance militaire. Première puissance industrielle. Une envergure absolument considérable aux quatre coins du globe. À son apogée, ce n'est rien de moins qu'un quart de la population mondiale, ainsi qu'un tiers des terres émergées sur Terre, qui sont sous l'autorité nette de l'Empire Britannique. C'est ici, également, que naît la Révolution Industrielle.

Remontons un peu plus loin en arrière...

À partir du XVI<sup>ème</sup> et du XVII<sup>ème</sup> siècle, plusieurs doctrines philosophiques, culturelles, politiques et sociales restructurent la situation européenne. En 1648, les traités de Westphalie permettent de créer ce que l'on nomma, désormais, le « système international », une notion désignant donc les relations géopolitiques entre les états et, par ce biais-ci, la désignation de « l'État-nation » comme fondement du droit international. Ces traités en question assurent, entre autres dispositions plus précises au sujet d'une redéfinition de la carte européenne, la reconnaissance des confessions luthériennes, calvinistes et catholiques, mettant ainsi un coup d'arrêt à l'ingérence religieuse extérieure, permettant dans la foulée une laïcisation des relations entre les états souverains. Comprendre, assez simplement, que chacun décide de gérer sa religion comme il l'entend. Le dogme religieux d'un état ne sert plus comme d'un motif pour rompre le dialogue avec ses voisins. Exclue des débats, la Grande-Bretagne profite malgré tout de la stabilisation des rapports religieux entre les territoires européens pour s'articuler, elle, autour de l'anglicanisme, qu'elle est la seule en Europe à ériger comme principal dogme religieux. Peu à peu, la Grande-Bretagne affine ses contours, politiquement et économiquement, selon différents modèles (comme le parlementarisme, selon le système Westminster, ou le libéralisme, selon Adam

Smith) et dont les fondements serviront, par la suite, à dessiner une matrice comparable chez certains de ses voisins européens. L'isolement relatif de la Grande-Bretagne vis-à-vis du reste de l'Europe lui permet, en fait, de ne pas subir au sol les perturbations territoriales engendrées par des nations continentales conquérantes au devant desquelles la France, son puissant ennemi séculaire. En 1707, le Royaume d'Angleterre signe avec le Royaume d'Écosse, l'*Acte d'Union*, dans le but de faire du « Royaume-Uni » donc, un adversaire de taille contre la France qui, alors sous le règne de Louis XIV, étend considérablement son pouvoir sur le continent. La position du Royaume-Uni est telle que sa plus grande crainte est d'observer sa situation insulaire le marginaliser. Historiquement, il se dressera systématiquement contre toute forme d'hégémonie continentale afin d'assurer ce qu'il nomme « l'équilibre des puissances ». Contre Louis XIV, contre Louis XV (la Guerre de Succession d'Autriche entre 1740 et 1748), contre la Révolution Française, contre Napoléon Bonaparte, puis un peu plus tard, contre les Empires Centraux, contre l'Allemagne de Guillaume II, contre Adolf Hitler. S'agissant d'une île, le Royaume-Uni se dote d'une marine puissante, en avance techniquement, sur l'ensemble de ses adversaires. S'agglomérant à ce poids grandissant, son autonomie et ses avancées économiques, politiques et techniques, le Royaume-Uni étend son influence, non sans un certain pragmatisme, dans ses différentes colonies en y apportant, notamment et contrairement à nombre des autres grandes nations européennes, le principe du libre-échange. À partir de la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, l'allégeance contrainte des colonies à l'Empire s'estompe avec l'abrogation des *Corn-Laws*, en 1846, qui font basculer le pays dans le *free-trade*. Le Royaume-Uni devient alors le premier porte-étendard de la doctrine libre-échangiste et ce au moins jusqu'à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. Au cours de cette période, la spécification historique et territoriale du modèle britannique articulée autour de trois siècles d'avancées politiques, économiques et sociales permettent au pays, en plus d'avoir l'une des plus importantes dotations de facteurs de production au monde, de devenir la première autorité industrielle et la première force financière sur la planète, au moins jusqu'en 1850.

Le XIX<sup>ème</sup> siècle, justement, observe le volume des échanges augmenter de manière exponentielle. Un quart de ceux-ci sont alors émis par le Royaume-Uni qui se spécialise dans la métallurgie et le textile. Bien entendu, des matières premières, comme le coton, le lin, le bois... etc, doivent être importées pour assurer les besoins de production. De cette manière, le libre-échange, en plein boom, doit nécessairement emprunter des voies de communication qu'il faut adapter aux normes commerciales. C'est ainsi que le progrès technique



s'immisce dans les premiers réseaux de « télécommunication » avec, notamment, la démocratisation du télégraphe ou la création de la première liaison transatlantique en 1866. Les voies ferrées, elles, se développent également. Le Royaume-Uni est, au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, la plus à la pointe, couvrant à lui-seul près d'un tiers du réseau ferré mondial. Il sera dépassé lorsque les premières lignes transcontinentales sont créées, d'abord aux États-Unis (New-York/San Francisco, en 1869), puis en Russie, avec le Transsibérien (en 1904). Concernant les voies navigables, les grandes routes maritimes sont raccourcies par la création de canaux reliant différentes mers entre elles (comme le Canal de Suez en 1869, ou le Canal de Panamá en 1914). Concernant les appareils de transport par voie navigable, la technique est en marche depuis longtemps. En 1783, Jouffroy d'Abbans expérimente avec succès, le bateau à vapeur sur la Saône. Un peu plus de 20 ans plus tard, Robert Fulton, ingénieur américain, ouvre la première ligne commerciale à vapeur (avec son navire propulsé par des roues à aubes, le *Clermont*) sur la rivière Hudson. À partir de 1837, l'hélice remplace les roues à aubes, les coques en bois laissent leur place aux coques en fer. La Révolution Industrielle fait de la mer, une « terre » de conquête commerciale pour les grandes puissances mondiales. L'enjeu principal de celle-ci se porte alors sur le progrès que l'on apportera aux moyens de transports maritimes, afin de maximiser l'efficacité de ceux-ci, leur solidité, leur rapidité. Et, bien entendu, plus les capacités financières des puissances augmentent grâce aux échanges, plus il leur est possible de redistribuer cette richesse dans l'élaboration d'une technique novatrice. De cette façon, plus la technique est financée, plus elle expérimente ses capacités. Et plus elle devient efficace, plus elle spécialise des bâtiments de plus en plus à la pointe et de plus en plus nombreux sur les mers. C'est ainsi que les trois secteurs maritimes principaux (la marine de pêche, la marine commerciale et la marine militaire) se dotent d'une nouvelle multiplicité de vaisseaux qui auront une spécialisation prédéfinie, comme ce qui concerne, par exemple, les navires scientifiques ou les navires de sauvetage. Ces mouvements de capitaux et de matières premières ne sauraient, pour autant, occulter le fait que le XIX<sup>ème</sup> siècle a vu les individus se mouvoir de plus en plus d'un point à un autre sur le globe, essentiellement là où la richesse était la plus prolifique. Curieusement, au cours de cette époque, la migration s'effectuait soit entre pays européens (des campagnes vers les pôles urbains, pour aller vite), soit, surtout, des pays européens vers d'autres contrées (comme, principalement, l'Amérique, entre 1860 et 1914). Pourquoi « curieusement » ? Parce que ces territoires appartenant à ce que l'on nomme alors le « Nouveau Monde » était, selon cette idée répandue, encore relativement vierge de son exploitation, signifiant que la fortune était possible pour quiconque

daignerait se baisser. C'est-à-dire moins dans les pays dont la richesse était déjà parfaitement établie et hiérarchisée dans le mode de vie. Ainsi, les grands empires, au-devant desquels le Royaume-Uni, observent leur niveau de vie augmenter, les populations s'accroître et avec elles, les besoins. Le commerce, lui-même en expansion, appelle la création de richesses d'où émerge donc, une nécessité en matières premières, tout ceci favorisé, politiquement, par des mesures libre-échangistes. C'est pourquoi les gens quittent les grands empires pour, implicitement, mieux reproduire ailleurs le modèle de puissance que celui qui régit l'Europe à cette époque. Seulement, pour transporter les populations vers cette richesse vierge, il faut des navires. Des navires naviguant sur des lignes. Des lignes capables de traverser de larges étendues d'eaux ...

Au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, les *clippers*, de grands voiliers à trois mâts, sont démocratisés par les américains pour relier les continents entre eux. En 1818, la compagnie américaine *Black Ball Line* devient la première à initier l'ère des paquebots, ces navires qui ne sont ni commerciaux, ni militaires, ni de pêche, servant principalement pour le déplacement des individus d'une terre à l'autre. Entre le début des années 1820 et les années 1830, de nombreux records de temps de traversées sont battus. Le *Columbia*, par exemple, fait sensation en 1830 en reliant Liverpool à New-York en un peu plus de quinze jours seulement, à une époque où traverser l'Océan Atlantique d'est en ouest prenait au minimum deux mois. Pourtant, malgré les avancées techniques de la navigation à vapeur, la voile demeure un élément indispensable de la composition de ces nouveaux grands navires. Au cours des années 1830, personne ne croit possible la traversée de l'Océan Atlantique avec des paquebots élanés uniquement par des machines à vapeurs. Cela dure jusqu'en 1838 où un tournant capital se produit. Le 3 avril, le *Sirius*, navire britannique à propulsion mixte appartenant à la *British and American Steam Navigation Company*, traverse l'Atlantique en dix-neuf jours sans utiliser ses voiles. C'est une première et un record. Record qui est battu une semaine plus tard par le *Great Western*, de la *Great Western Steamship Company*, qui effectue le même parcours en quinze jours. C'est à cette occasion qu'est créée la récompense du « *Ruban Bleu* » célébrant, de manière plus ou moins informelle par la publicité que ce titre permet, le navire (et la compagnie, surtout) traversant l'Océan Atlantique le plus rapidement. L'axe *westbound* (d'est en ouest) étant plus convoité (et plus difficile) que l'*eastbound* (d'ouest en est) car à contre-courant du *Gulf Stream*. L'évènement de 1838 connaît un retentissement tel que de nouvelles compagnies, comme la *Cunard Line* créée en 1839 par Samuel Cunard, voient le jour. C'est à cette époque que le mot « *paquebot* » est inventé. Le navire, transportant des quantités d'individus, est alors surnommé, un peu familièrement, « *packet boat* ». La langue française