

Sur le *Titanic*, le nouveau paquebot de la White Star, Frederick Fleet était de veille dans le nid-de-pie. La nuit était claire, tranquille, silencieuse. Il faisait un froid piquant. Pas de lune, mais un ciel sans nuages, qui resplendissait d'étoiles. L'Atlantique, comme un miroir; plus tard, des témoins diront qu'ils ne l'avaient jamais vu si calme.

Le *Titanic* effectuait son premier voyage. C'était sa cinquième nuit en mer. Navire le plus grand du monde, il était aussi le plus beau. Tout était splendide à bord, jusqu'aux chiens des passagers. John Jacob Astor avait emmené avec lui son airedale Kitty, Henry Sleeper Harper – de la famille des éditeurs – son pékinois Sun Yat-sen. Robert W. Daniel, le banquier de Philadelphie, rapportait en Amérique un bouledogue français qu'il venait d'acheter en Angleterre. Clarence Moore, de Washington, s'était lui aussi intéressé aux chiens en Europe, mais les cinquante couples de chiens de chasse anglais qu'il avait achetés pour sa meute de Loudoun n'étaient pas du voyage.

Mais tout cela n'intéressait pas Frederick Fleet, l'une des

six vigies du *Titanic*. Il n'avait rien à faire avec les passagers. Son rôle était d'y voir pour le navire, pas davantage. D'autant plus que, cette nuit-là, on lui avait recommandé de faire spécialement attention aux icebergs.

Jusqu'ici, pas de problème. Il avait pris son quart à 22 heures ; il avait bavardé un moment avec Reginald Lee, une autre vigie de quart en même temps que lui ; ils s'étaient dit quelques mots sur le froid qui sévissait ; et c'était tout. Ils s'étaient tus, occupés à scruter la nuit.

Maintenant, leur quart était presque terminé. Et toujours rien à signaler. Seulement la nuit, les étoiles, le froid mordant, et le vent qui sifflait dans le gréement du navire lancé à 22,5 nœuds sur la mer calme et noire. Il était 23 h 30 passées ; c'était un dimanche ; le dimanche 14 avril 1912.

Soudain, Fleet aperçut un obstacle en avant du navire, quelque chose d'encore plus noir que la nuit.

Tout d'abord, ça avait l'air assez petit. «Un peu comme une caisse», se dit Fleet. Mais à chaque seconde ça devenait plus gros, de plus en plus gros, de plus en plus proche. Fleet sonna trois coups à la cloche pour avertir que quelque chose se profilait juste en face, puis appela la passerelle au téléphone.

– Qu'avez-vous vu ? lui demanda une voix à l'autre bout du fil.

– Un iceberg, juste en face !

– Merci, lui répondit la voix d'un ton courtois et, lui sembla-t-il, étrangement indifférent.

Il raccrocha.

Pendant les trente-sept secondes qui suivirent, Fleet et Lee, debout l'un à côté de l'autre, demeurèrent immobiles, les yeux rivés sur l'iceberg qui se rapprochait toujours. Maintenant, ils étaient presque dessus, et le navire n'avait pas encore viré. La montagne de glace, brillante, parut dominer de très

haut le gaillard d'avant. Les deux hommes s'accrochèrent au bastingage ; la collision était imminente. Mais tout d'un coup, miraculeusement, le vaisseau vira. Au dernier instant, l'étrave se dégagea et le navire laissa l'iceberg sur sa droite. La collision avait été évitée de justesse.

Sur la passerelle arrière, le quartier-maître Rowe, de quart, n'avait rien eu à signaler jusqu'alors, lui non plus – rien d'autre que la nuit, les étoiles et le froid piquant. La seule chose qu'il eût remarquée, c'était ce qu'on appelle « les moustaches des feux » – de minuscules aiguilles de glace en suspension dans l'air et qui forment un halo multicolore autour des lampes.

C'est alors que, couvrant le rythme régulier des machines, il sentit un soudain ébranlement. Un peu comme lorsqu'on accoste brutalement. Il se pencha par-dessus bord. Une forme semblable à un voilier passait sur la droite, toutes voiles dehors ; mais ce n'était pas un voilier. C'était un iceberg d'une trentaine de mètres de haut. Un instant plus tard, il était passé, avait disparu dans la nuit, à la dérive.

Au même moment, bien plus bas, dans la salle à manger de la première classe, sur le pont D, quatre membres de l'équipage étaient assis autour d'une table. Ils avaient assuré le dernier service depuis longtemps et se trouvaient seuls dans la grande salle de style XVII^e anglais. Tous serveurs, ils étaient naturellement en train de se raconter des histoires sur les passagers.

Subitement, ils crurent entendre un grincement assourdi venant d'en bas, bien en dessous d'eux. Ce n'était pas grand-chose, mais assez cependant pour interrompre leur conversation. Sur les tables, déjà mises pour le petit déjeuner du lendemain matin, la vaisselle tinta.

Pour James Johnson, il n'y avait pas de doute ; on venait de perdre une hélice. Tous savaient ce que cela signifiait :

retour immédiat chez Harland et Wolff, à Belfast. C'est-à-dire une permission à terre. Le voisin de James Johnson s'écria, enchanté :

– Encore un tour à Belfast !

Tout à l'arrière, dans la cuisine, le chef boulanger de nuit Walter Belford, qui préparait sa pâte (l'honneur de faire la pâtisserie revenait au chef boulanger ce jour-là), fut bien plus impressionné : la secousse avait été assez forte pour faire dégringoler une casserole.

Dans leur cabine, plusieurs passagers ressentirent le choc, l'ébranlement, et l'interprétèrent à leur idée. Une jeune Suisse qui accompagnait son père en voyage d'affaires, Mlle Marguerite Frölicher, se réveilla en sursaut. Encore à demi endormie, pensant aux petits bateaux sur le lac de Zurich, elle se dit : « C'est drôle... On accoste ! »

Le major Arthur G. Peuchen était en train de se déshabiller. Il crut que le navire avait heurté une grosse vague. Assise sur le bord de son lit, Mme J. Stuart White tendait le bras pour éteindre la lumière ; pour elle, ce fut comme si le navire « roulait sur des galets ». Lady Cosmo Duff Gordon se réveilla, elle aussi ; elle expliqua plus tard avoir senti une secousse comme si « un géant avait donné un coup de pouce au bateau ». Quant à Mme John Jacob Astor, elle crut qu'il était arrivé quelque chose dans la cuisine.

À certains, le choc parut violent. Mme A. Caldwell pensa à un gros chien en train de secouer un petit chat dans sa gueule. Mme Walter B. Stephenson se rappela la première grande secousse du tremblement de terre de San Francisco – mais non, ce n'était pas aussi fort. Mme E. D. Appleton ne sentit presque rien, mais elle entendit un bruit bizarre et désagréable, comme si on déchirait une longue pièce d'étoffe.

J. Bruce Ismay, le président de la White Star, qui avait tenu à accompagner le *Titanic* dans son voyage inaugural,

se fit une idée plus juste de ce qui arrivait. Il disposait d'un appartement de luxe sur le pont B. Il se réveilla en sursaut : le navire venait de heurter quelque chose, il ne savait quoi.

Quelques passagers avaient déjà compris. Dans la cabine E 50, M. et Mme G. A. Harder – un tout jeune couple en pleine lune de miel – n'étaient pas encore endormis quand ils entendirent une sorte de « boum » sourd ; puis, le navire trembla, et « il y eut comme un grondement » le long de la coque. M. Harder sauta de son lit et courut au hublot. Il vit alors un mur de glace qui passait le long du bord.

La même expérience fut donnée à un acheteur de chez Gimbels, M. James B. McGough, de Philadelphie. Son hublot étant ouvert, de petits morceaux de glace tombèrent même dans sa cabine au passage de l'iceberg.

La plupart des passagers étaient couchés, tout comme McGough, au moment où le choc se produisit. On était dimanche, il faisait nuit et il faisait froid : où être mieux que bien au chaud, dans son lit ? Mais il y a toujours de ces personnes qui ne se résignent jamais à aller se coucher. Et c'était évidemment dans le fumoir, sur le pont A, qu'on pouvait les trouver.

Un petit groupe très mélangé : à une table, Archie Butt, conseiller militaire du président Taft ; Clarence Moore, fameux organisateur de chasses à courre ; Harry Widener, fils du magnat de l'automobile de Philadelphie ; et William Carter, autre célébrité de Philadelphie. Le père de Widener avait offert un dîner en l'honneur du capitaine Edward J. Smith qui les avait quittés de bonne heure. On avait renvoyé les dames dans leur cabine, et les hommes étaient allés fumer tranquillement un dernier cigare avant d'aller se coucher à leur tour. Ils avaient parlé un bon moment de politique et en étaient venus au récit des aventures de Clarence Moore en Virginie-Occidentale.

Près d'eux, enfoncé dans un grand fauteuil en cuir, Spencer V. Silverthorne, un jeune acheteur des grands magasins Nugent de Saint-Louis, parcourait un nouveau best-seller, *The Virginian*. Lucien P. Smith, de Philadelphie lui aussi, disputait – ou plutôt essayait de disputer – un bridge avec trois Français qui ne parlaient pas un mot d'anglais.

À une autre table, des jeunes gens, beaucoup plus bruyants, jouaient également au bridge. Leur quartier général était d'habitude le Café Parisien, où, d'ailleurs, ils avaient commencé la soirée. Mais, à 22 h 30, il faisait si froid que leurs compagnes étaient rentrées se coucher; eux, ils étaient montés au fumoir prendre un dernier verre. Ils avaient tous commandé des whiskys et des sodas, sauf Hugh Woolner, le fils du sculpteur anglais, qui avait préféré un grog, et le lieutenant Björnström-Steffansson, attaché militaire suédois qui regagnait son poste à Washington; il buvait un citron pressé chaud.

Quelqu'un avait sorti un jeu de cartes. Chacun était en train de jouer et de raconter des plaisanteries lorsqu'on avait entendu ce grincement, assez faible, mais suffisamment impressionnant tout de même pour que M. Silverthorne bondît encore, bien des années après, en évoquant ce souvenir.

En un instant, le garçon de fumoir et M. Silverthorne étaient debout, ils sortaient, traversaient la serre et arrivaient sur le pont juste à temps pour voir un iceberg passer sur la droite, un tout petit peu plus haut que le pont des embarcations. Ils entendirent des morceaux de glace tomber dans l'eau. Mais déjà la montagne s'était évanouie dans la nuit.

Les autres sortirent du fumoir à leur tour. En arrivant sur le pont, Hugh Woolner entendit quelqu'un crier :

– On a heurté un iceberg !

Woolner fouilla l'obscurité; à 150 mètres en arrière, il

distingua une forme gigantesque qui se profilait contre le ciel étoilé et qu'il perdit presque aussitôt de vue.

L'excitation tomba rapidement. Le *Titanic* avait l'air plus solide que jamais, et il faisait vraiment trop froid pour rester dehors plus longtemps. Ils rentrèrent dans le fumoir, Woolner reprit ses cartes et le jeu continua. Le dernier à rentrer ferma la porte derrière lui ; à cet instant, il eut l'impression que les machines s'arrêtaient.

Il avait raison. Sur la passerelle, le premier officier, William M. Murdoch, de quart, venait de donner l'ordre de stopper les machines. Après le coup de téléphone de Fleet, il avait donné l'ordre au timonier de virer à droite toute et aux machines de faire marche arrière à grande vitesse ; il avait alors appuyé sur le bouton commandant la fermeture des portes étanches ; puis s'écoulèrent trente-sept interminables secondes d'attente.

Et maintenant, c'était fini ; la partie était jouée. Le silence était à peine revenu que le capitaine sortait en courant de sa cabine.

– Murdoch, qu'est-ce que c'était ?

– Un iceberg. J'ai fait virer à droite toute et inverser les machines pour virer à gauche toute aussitôt après, mais l'iceberg était trop près. Je n'ai rien pu faire de plus.

– Fermez les compartiments étanches.

– C'est fait.

De fait, les portes étaient bien fermées. En bas, à la chaufferie n° 6, le chauffeur Fred Barrett était en train de parler à l'assistant du deuxième officier mécanicien, John Hesketh, quand la sonnerie d'alarme s'était déclenchée ; la lumière rouge au-dessus de la porte étanche qui conduisait vers l'arrière s'était allumée. Un cri d'alerte, un craquement épouvantable, et c'était comme si tout le côté droit du navire était enfoncé. La mer s'engouffrait au milieu des tuyaux.

Les deux hommes bondirent sur la porte qui se ferma juste derrière eux.

À la chaufferie n° 5, ils trouvèrent la situation à peu près aussi mauvaise. La déchirure de la coque dépassait la cloison étanche de soixante centimètres à peu près, et la mer rentrait à toute force en bouillonnant par l'ouverture. Le soutier George Cavell était en train d'essayer de se dégager d'une montagne de charbon qui lui était tombée dessus au moment du choc. Un autre chauffeur regardait tristement une gamelle de soupe renversée.

Il n'y avait pas d'eau dans les autres chaufferies, vers l'arrière, mais la scène était à peu près identique : des hommes qui se relevaient, qui s'interpellaient en se demandant ce qui était arrivé. Car c'était inimaginable. Jusqu'alors, tout s'était déroulé comme dans un rêve : tout était neuf et propre à bord du *Titanic*. Et, comme l'a dit ensuite le chauffeur George Kemish : « C'était un beau travail. Pas comme sur les vieux bateaux, où on se crevait au boulot et où on rôtissait vif ! » Tout ce que les chauffeurs avaient à faire, c'était alimenter les feux. Pas de ringards, pas de rouables, rien. Ce dimanche soir-là, ils se la coulaient douce, assis sur des seaux, sous les ventilateurs, à attendre que le quart de 12 à 4 vînt prendre son tour.

Et puis ce choc était survenu, ce bruit de déchirement, les transmetteurs d'ordres affolés, les portes qui se fermaient tout d'un coup. Personne n'y comprenait rien – le bruit courut que l'on venait de s'échouer sur les bancs de Terre-Neuve. Plusieurs continuèrent à le croire, même après qu'un soutier eut crié d'en haut :

– Bon Dieu ! On a percuté un iceberg !

À quelque dix milles de là, Charles Victor Groves, le troisième officier du *Californian*, un cargo mixte de la Leyland, était de quart sur la passerelle. Le vieux navire de 6 000

tonnes avait quitté Londres pour Boston sans aucun passager ; à 22 h 30 ce soir-là, il s'était arrêté, complètement bloqué par les glaces flottantes.

Vers 22 h 10, Groves aperçut les feux d'un autre navire venant de l'est à toute vitesse. Quand il dépassa le *Californian* immobile, Groves vit que c'était un paquebot. Il en avertit le capitaine Stanley Lord, qui lui demanda d'essayer d'établir le contact au moyen de la lampe Morse.

Groves allait s'exécuter quand il vit le grand navire s'arrêter et éteindre presque toutes ses lumières. Il n'en fut pas étonné : il avait navigué plusieurs années en Extrême-Orient, où l'usage voulait que, sur les paquebots, on éteignît l'éclairage des ponts à minuit pour inviter les passagers à aller se coucher. L'idée que les lumières étaient peut-être encore allumées, mais qu'il ne pouvait plus les voir parce que le navire ne se présentait plus par le travers et avait viré brutalement, ne lui effleura pas une seconde l'esprit.

Presque comme si rien n'était arrivé, Fleet poursuivit son quart, Mme Astor se recoucha et le lieutenant Björnström-Steffansson reprit son citron pressé chaud.

En deuxième classe, les joueurs de cartes ne s'interrompirent même pas. En principe, tout jeu de cartes était interdit sur les navires de la White Star le dimanche ; exceptionnellement ce soir-là, le chef steward s'était montré d'une tolérance dont tout le monde voulait profiter.

Dans le salon de lecture de la deuxième classe, il n'y avait personne. Le bibliothécaire continuait tranquillement à faire ses comptes.

Dans les longs couloirs peints en blanc, on n'entendait que le murmure tranquille des passagers dans leurs cabines, une porte d'office qu'on fermait, par moments un bruit de pas, de hauts talons ; bref, tous les bruits normaux que l'on entend, la nuit, à bord d'un paquebot.

Tout avait l'air parfaitement normal, et pourtant...

Dans une cabine du pont B, le jeune Jack Thayer, dix-sept ans, venait de dire bonsoir à ses parents, M. et Mme John

B. Thayer, de Philadelphie. M. Thayer était le second vice-président de la Pennsylvania Railroad. Jack était en train d'enfiler sa culotte de pyjama en écoutant distraitement le bruit du vent par son hublot à moitié ouvert. Et ce bruit s'éteignit.

Plus bas, M. et Mme Henry B. Harris jouaient aux cartes dans leur cabine. M. Harris, producteur à Broadway, avait terriblement sommeil, et c'est à peine si les deux époux échangeaient quelques mots en jouant. Mme Harris regardait ses robes qui se balançaient doucement, accrochées aux portemanteaux. Tout d'un coup, les robes s'immobilisèrent.

Encore plus bas, un jeune professeur de Dulwich College, Lawrence Beesley, était allongé sur son lit. Il était en train de lire, bercé par le balancement régulier du navire. Brusquement, plus rien.

Les craquements des boiseries, le martèlement de la machine, tous les bruits familiers s'interrompirent brusquement. Le *Titanic* était sur son erre. Bien plus que la secousse de tout à l'heure, ce fut le brusque silence qui inquiéta les passagers.

Les gens appelèrent leur garçon de cabine, qui n'en savait pas davantage.

– Pourquoi nous arrêtons-nous ? demanda Lawrence Beesley à un garçon.

– Je ne sais pas, monsieur. Ce n'est rien de sérieux.

Il ne fut pas le seul à recevoir cette réponse.

Mme Arthur Ryerson – des aciéries – eut cependant un peu plus de chance.

– On parle d'un iceberg, madame, lui dit son garçon de cabine, Bishop. Nous avons stoppé pour l'éviter.

Mme Ryerson regarda sa bonne, Victorine, qui mettait de l'ordre dans la cabine, en se demandant quoi faire.

M. Ryerson dormait à poings fermés pour la première fois depuis le départ, et elle hésitait à le réveiller. Elle alla

regarder par le grand hublot carré qui donnait directement sur la mer et ne vit qu'une nuit splendide, une mer absolument calme. Elle décida de le laisser dormir.

D'autres ne purent se contenter de si peu. Avec l'insatiable curiosité des passagers d'un paquebot en mer, ils partirent aux renseignements.

C'est ainsi que, dans sa cabine, la C 51, le colonel Archibald Gracie, historien militaire amateur, revêtit méthodiquement ses sous-vêtements, ses chaussettes de laine, son pantalon, ses souliers, sa veste, et monta sur le pont des embarcations.

Jack Thayer, lui, se contenta de passer un manteau sur son pyjama et dit à ses parents, en sortant, qu'il allait « voir ce qui se passe ».

Mais il n'y avait rien de bien spectaculaire à voir sur le pont; rien de bien inquiétant non plus. Tous les curieux se retrouvèrent ensemble sans savoir trop quoi faire. Quelques-uns d'entre eux se penchèrent par-dessus le bastingage, sans trouver rien d'autre que la nuit noire. Le *Titanic* était absolument immobile et silencieux. Trois cheminées sur quatre envoyaient vers les étoiles un énorme jet de vapeur. Tout était tranquille. À l'arrière du pont des embarcations, un vieux couple se promenait en se donnant le bras, indifférent au bruit de la vapeur et aux petits groupes de passagers qui tournaient en rond.

Il faisait si froid, et il y avait si peu à voir, que presque tous rentrèrent dans leur cabine. En traversant le foyer de première classe, ils rencontrèrent quelques autres personnes qui s'étaient levées, elles aussi, mais qui avaient préféré rester là où il faisait plus chaud.

Curieux spectacle que tous ces gens réunis, certains en robe de chambre, d'autres en vêtement de soirée, d'autres en manteau de fourrure, d'autres encore en chandail à col roulé. Le décor ne paraissait pas moins incongru, lui

aussi : l'immense verrière, les solennelles boiseries de chêne, les rampes en fer forgé, et, dominant tout le monde, une incroyable horloge entourée de deux nymphes de bronze, *L'Honneur et la Gloire couronnant le Temps*.

– Oh ! c'est l'affaire de quelques heures. Nous repartirons tout de suite après, déclara un garçon à M. George Harder.

– Il paraît qu'on a perdu une hélice. Bah ! ainsi, nous pourrions jouer au bridge un peu plus longtemps ! lança M. Howard Case, le directeur de la Vacuum Oil à Londres, à Fred Seward, un avocat new-yorkais.

Peut-être M. Case tenait-il l'information du steward Johnson, qui pensait toujours à Belfast. De fait, les passagers commençaient à être un peu mieux renseignés.

– Qu'est-ce que tu en penses ? demanda Harvey Collyer à sa femme en rentrant dans sa cabine. Nous avons heurté un iceberg, un gros, mais il n'y a aucun danger. C'est un officier qui me l'a dit !

Les Collyer, des passagers de deuxième classe, étaient en route pour les États-Unis, où ils venaient d'acheter une ferme dans l'Idaho. C'était la première fois qu'ils traversaient l'Atlantique. Mme Collyer se serait certainement beaucoup plus inquiétée en temps normal, mais, ce soir-là, le dîner lui avait paru très lourd. Elle se contenta de demander à son mari si les gens avaient l'air d'avoir peur, et quand elle s'entendit répondre que non, elle se rallongea sur son lit.

M. John Jacob Astor, de retour dans son appartement après être sorti aux nouvelles, était lui aussi très calme. Il se contenta d'expliquer à sa femme qu'ils avaient heurté un iceberg, mais que ça n'avait pas l'air bien grave. Mme Astor ne ressentit aucune inquiétude ; son mari avait l'air si tranquille.

– Qu'est-ce qui se passe ? Qu'est-ce qu'on dit ? demanda William T. Stead en faisant son apparition sur le pont.

C'était un Anglais, spiritualiste, réformateur, évangéliste,

éditeur, individualiste forcené; on aurait dit qu'il avait fait exprès d'arriver le dernier.

– Des icebergs, lui répondit Francis Millet, peintre américain.

– Oh! dit Stead en haussant les épaules, c'est tout? Je retourne lire dans ma cabine.

M. et Mme Dickinson Bishop, de Dowagiac, Michigan, eurent la même réaction après qu'un garçon de cabine leur eut dit: «Nous avons heurté un peu de glace, rien de plus», ils redescendirent dans leur cabine de luxe et se recouchèrent. M. Bishop avait à peine ouvert un livre qu'on frappa à sa porte. C'était M. Albert A. Stewart, un vieux monsieur toujours débordant d'activité, l'un des propriétaires du cirque Barnum et Bailey.

– Venez donc vous amuser, vous aussi! lui dit-il.

D'autres avaient eu la même idée: M. Peter Daly, un passager de première classe, entendit une jeune femme qui disait à une autre:

– Oh! venez avec moi voir l'iceberg! C'est le premier!

Dans le fumoir de deuxième classe, on entendit quelqu'un demander en riant s'il pouvait avoir un morceau de l'iceberg pour mettre dans son whisky soda. Il ne croyait pas si bien dire: un bloc de glace de plusieurs tonnes était tombé sur l'avant du paquebot, juste devant le mât de misaine. C'était un endroit réservé aux passagers de troisième classe, qui eurent vite fait de découvrir la glace. De la fenêtre de sa cabine, Mme Natalie Wick en vit qui s'amusaient à se lancer des glaçons à la façon de boules de neige.

L'endroit était devenu une véritable attraction. Le major Arthur Godfrey Peuchen, propriétaire d'une affaire de produits chimiques à Toronto, en profita pour engager la conversation avec un de ses compatriotes, Charles M. Hays, président de la Grand Trunk Railroad.