

Liberté

LIBERTÉ
ART & POLITIQUE

Le capitaine et l'iceberg

Jean-Pierre Issenhuth

Volume 40, Number 5 (239), October 1998

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/32066ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Collectif Liberté

ISSN

0024-2020 (print)

1923-0915 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Issenhuth, J.-P. (1998). Le capitaine et l'iceberg. *Liberté*, 40(5), 96–100.

Tous droits réservés © Collectif Liberté, 1998

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

<https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/>

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

<https://www.erudit.org/en/>

Rêverie

JEAN-PIERRE ISSENHUTH

LE CAPITAINE ET L'ICEBERG

Edward J. Smith, soixante-deux ans, bonne figure ronde, forte moustache, barbe blanche, un « patriarche de la mer ». A commandé dix-sept navires, du *Cedric* à l'*Olympic*, toujours au service de la White Star. Une seule bavure dans sa longue carrière (mais il a été disculpé) : le 20 septembre 1911, à bord de l'*Olympic*, l'abordage du croiseur léger *Hawke* dans le Solent, entre Wight et la côte anglaise. Photo de lui au départ de l'escale irlandaise de Queenstown : une silhouette noire, courte, rondelette (on le disait pourtant grand), qui s'éloigne sur le pont-promenade couvert à petits pas saccadés (j'imagine), comme une boule qui roulerait en tressautant légèrement sur les inégalités du plancher.

Qui était-il ?

Un bon bougre, à coup sûr, compétence certaine, le « commandant par excellence » de la White Star. Sur d'autres photos : un petit air désuet, capitaine Haddock, image d'Épinal — l'air de fragilité d'une figurine de musée de cire fatiguée, qui aurait chauffé, qui ne naviguerait plus que sur des mers froides pour ralentir la liquéfaction, ou, plus sérieusement, que maintiendrait debout la puissance environnante de la technique, comme si le navire qu'il commande lui était une gigantesque prothèse. Mais je vais peut-être un peu loin.

Cette traversée est l'avant-dernière, après quoi il se retire dans un cottage de la campagne anglaise.

À une passagère qui l'interroge sur la possibilité d'un naufrage, il répond, paternel : « Avec un navire tel que le *Titanic*, c'est un problème qui ne se pose plus. » Paternel peut-être, peut-être pas. Triomphal? Présomptueux? Inconscient? Il est possible qu'il ne se fasse que le porte-voix des journaux où l'on a lu : « Incouable palais flottant ».

À 17 h 30, le 14 avril, le navire passe le Turning Point. Laissant le cap Race s'éloigner à droite, il se rabat sur le parallèle de New York. Où est-il par rapport à l'île de Sable? Trop au sud-est pour attirer l'attention des chevaux. Quand le soir tombe, approximativement à 10° E (150 km) et 1° 10' S de l'île des Naufrages.

C'est la fin d'un beau jour sur mer, temps splendide, quoiqu'un brusque refroidissement, à l'approche du courant du Labrador, ait vidé les ponts-promenades. La chaleur est à l'intérieur : filet mignon Lili, pigeonneau rôti au cresson, foie gras avec céleri, pêches en gelée.

Sur la passerelle plongée dans l'obscurité, le premier officier Murdoch est de quart. Le capitaine s'est retiré. Il rêve d'un cottage verni par la pluie, il le touche du doigt.

Ce qui me frappe le plus, vers 23 h 40, au moment où les deux vigies de la hune, qui n'ont jamais reçu les jumelles réclamées, distinguent enfin l'iceberg que la mer exceptionnellement calme ne signale par aucune frange d'écume, ce n'est pas le péril de la mort mouillée, ce n'est pas l'ordre discutable donné par Murdoch, c'est que le capitaine Smith dort du sommeil du juste, fleuri par le filet mignon Lili.

« L'amer Joseph Conrad », comme dit Milosz¹, n'a pas été frappé par le naufrage, ni par les victimes qu'il a comparées à des gens quelconques mourant d'avoir avalé une boîte de saumon avarié. Milosz, lui, semble avoir été frappé par quelques scènes, dont celle-ci :

1. Czeslaw Milosz, *Chroniques*, traduit du polonais par François Piel, Paris, Fayard, 1990, p. 54.

(...) *un cadavre de femme, naviguant vite,
Sous sa voile — chemise de nuit que gonflait le vent.*

Un cadavre rapide, sous une voile dérisoire, est-ce, pour Milosz, un emblème du siècle qu'il fait débiter par ce naufrage et quelques autres événements? Dans les pages qu'il consacre au *Titanic*, il ne se laisse pas trop aller à raisonner. Soupçonne-t-il que, par la pensée appliquée, sous prétexte de clarification, on sort du vrai, on se met en vedette, on joue faux? Si la signification est là, pleine et entière, partout épars, qui prétend l'isoler la perd. Il s'agirait de la rendre en marchant à pas de loup dans la toile d'araignée des événements, pour les déranger le moins possible, et surtout sans oublier qu'on en fait partie. La contemplation errante, toujours.

Dans les trente-trois chants du *Naufrage du Titanic*², Hans Magnus Enzensberger s'emploie à cet arpentage en renchérissant même sur l'intrication de la toile. Le capitaine Smith en est presque absent. Un seul aperçu de lui, en pantin grotesque, au chant vingt-troisième, une seule apparition suscitée par une mauvaise langue qui pourrait être cousine de l'amer Joseph:

(...) *Et bravo
s'il vous plaît pour Edward J. Smith, notre commandant
à barbe blanche, trente-huit ans de service,
qui, au mépris de tous les avertissements radio,
fonce tout droit à plein régime sur l'iceberg,
corrompu par des armateurs cupides pour battre
le record, et voilà qu'il s'écrie: « Be British! »
avant de prendre le canon du revolver en bouche!*

Le héros du livre d'Enzensberger n'est manifestement pas le capitaine Smith — ni l'hystérique au revolver, ni

2. Traduit de l'allemand par Robert Simon, Paris, Gallimard, 1981, 125 pages.

l'endormi que j'imagine vaguement accablé, à la fois grisé et abattu, grandi et diminué par le déploiement colossal de la technique. Le véritable héros d'Enzensberger, le seul absolu dans cette triste et confuse affaire, c'est l'iceberg :

*Il ne nous concerne en rien,
va son chemin monosyllabique,
il n'a besoin de rien,
ne se reproduit pas,
et fond.
Il ne laisse rien après lui.
Il disparaît absolument.
Oui, c'est ce qu'il faut dire :
Absolument.*

Les icebergs que j'ai vus dériver au mois d'août dans la baie Notre-Dame, au nord de Terre-Neuve, étaient plutôt petits. Mais au magasin général de Twillingate, des cartes postales montraient, en une autre saison, des montagnes de glace qui entraient dans le port et écrasaient presque les maisons. Au départ, c'est ainsi qu'il devait être, l'iceberg du *Titanic*. Encore plus résolument qu'Enzensberger, Richard Brown fait de lui son héros dans un livre étrange et captivant³. Il l'imagine démarrant du fjord de Jacobshavn, sur la côte ouest du Groenland, vers la fin de septembre 1910. Une fois lancé par l'effondrement d'un glacier, l'iceberg ne cherche à battre qu'un record de paresse : il traînasse, rêvasse, racle le fond, s'échoue plusieurs fois, s'endort, repart, se retourne, se trompe de direction, remonte vers la baie de Baffin et Thulé au lieu de descendre, et finalement descend, passe en vue du cap Haven, de l'île Button, des monts Torngat et de Twillin-

3. *Le Voyage de l'iceberg*, traduit de l'anglais par Michel Buttiens, Montréal, Boréal Express, 1984, 221 pages.

gate, avant de croiser l'île Funk et de toucher les Bancs. Un an et demi d'un voyage de tortue pour atteindre le lièvre *Titanic*, puis, selon les suppositions de Brown, réduit à l'état de glaçon insuffisant pour un verre de scotch, vers 38° N, à 450 km des Bermudes, il disparaît.