



HAL
open science

Le naufrage de La Bourgogne, 4 juillet 1898. Fabrication d'un événement médiatique émotionnel

Olivier Chapuis

► **To cite this version:**

Olivier Chapuis. Le naufrage de La Bourgogne, 4 juillet 1898. Fabrication d'un événement médiatique émotionnel. Histoire. 2017. dumas-01707213

HAL Id: dumas-01707213

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01707213>

Submitted on 12 Feb 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

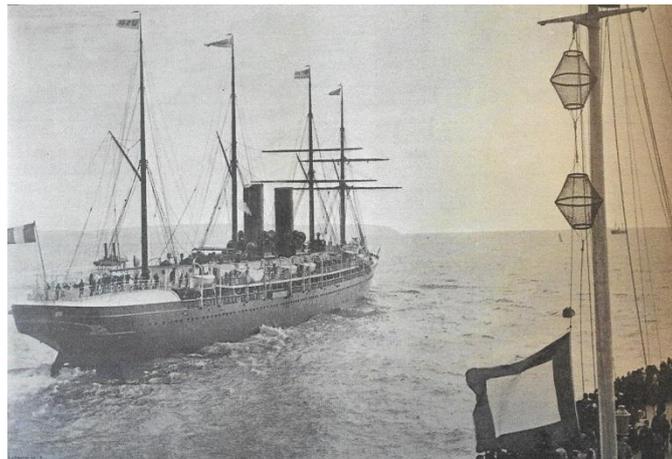
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Olivier CHAPUIS

Le Naufrage de la *Bourgogne*, 4 juillet 1898
Fabrication d'un événement médiatique émotionnel



Mémoire de Master 1 « Sciences humaines et sociales »

Mention : Histoire

Parcours : Histoire culturelle, politique et des échanges internationaux du Moyen-Âge à nos jours

Sous la direction de M. Sylvain Venayre

Année universitaire 2016-2017

Olivier CHAPUIS

Le Naufrage de la *Bourgogne*, 4 juillet 1898
Fabrication d'un événement médiatique émotionnel

Mémoire de Master 1 « Sciences humaines et sociales »

Mention : Histoire

Parcours : Histoire culturelle, politique et des échanges internationaux du Moyen-Age à nos jours

Sous la direction de M. Sylvain Venayre

Année universitaire 2016-2017

Déclaration sur l'honneur de non-plagiat

Je soussigné CHAPUIS Olivier déclare sur l'honneur :

- être pleinement conscient(e) que le plagiat de documents ou d'une partie d'un document publiés sur toutes formes de support, y compris l'Internet, constitue une violation des droits d'auteur et un délit de contrefaçon, sanctionné, d'une part, par l'article L335-2 du Code de la Propriété intellectuelle et, d'autre part, par l'université ;

- que ce mémoire est inédit et de ma composition, hormis les éléments utilisés pour illustrer mon propos (courtes citations, photographies, illustrations, etc.) pour lesquels je m'engage à citer la source ;

- que mon texte ne viole aucun droit d'auteur, ni celui d'aucune personne et qu'il ne contient aucun propos diffamatoire ;

- que les analyses et les conclusions de ce mémoire n'engagent pas la responsabilité de mon université de soutenance ;

Fait à :

Le :

Signature de l'auteur du mémoire :

*À mon grand-père, Paul Blum,
Officier de Marine*

Remerciements

Pour mener à bien ce travail, je tiens à exprimer mes remerciements envers toutes les personnes qui m'ont épaulé dans ce travail, ces personnes sans qui ce mémoire n'aurait pas été possible. En effet, ce fut une aventure de tous les instants. Passionnant un jour, repoussant le suivant, je me suis efforcé, tout au long de l'année, de mettre le meilleur de moi-même dans ce mémoire pour le rendre tel qu'il est aujourd'hui.

À cet égard, je tiens à remercier tout particulièrement mon directeur de mémoire, M. Sylvain Venayre, professeur-chercheur en Histoire contemporaine à l'Université-Grenoble-Alpes : d'une part, pour m'avoir donné la chance de réaliser ce mémoire sous sa direction et d'autre part pour son soutien, ses conseils multiples et avisés, et pour sa passion de l'Histoire qui m'a insufflé l'envie de faire de la recherche.

Je tiens aussi à remercier mes parents pour leur soutien indéfectible de tous les jours et de leur confiance qui s'est traduite par mon choix de rejoindre le Master Histoire. Je remercie aussi Claire, pour son écoute attentive et sa voix reposante, qui a su me redonner courage dans les moments de doute.

Par ailleurs, je remercie aussi le personnel administratif et les bibliothécaires de l'UFR Sciences Humaines, notamment ceux du bâtiment ARSH et ceux de la Bibliothèque Universitaire Droit-Lettres. Enfin, je remercie Hélène ten Hove, archiviste de l'association French Lines du Havre, pour son aide portant sur certains détails de l'iconographie de ce mémoire.

Sommaire

PARTIE 1 - LE NAUFRAGE DE LA <i>BOURGOGNE</i>	13
CHAPITRE 1 – RÉCIT CONSENSUEL DU NAUFRAGE	14
La collision lors du retour de la ligne « Le Havre-New York »	14
Naufrage et sauvetage en mer.....	17
Rapatriement et interrogatoires	21
CHAPITRE 2 – LA RIVALITÉ DES COMPAGNIES MARITIMES	25
Panorama des principales compagnies maritimes	25
L'enjeu de la ligne postale de l'Atlantique Nord.....	29
Bilan de la C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique à la fin du XIX ^e siècle	34
CHAPITRE 3 – LA <i>BOURGOGNE</i> , UN PAQUEBOT PARMIS TANT D'AUTRES	37
La révolution des transports maritimes	37
L'ère du paquebot	40
La Bourgogne, le fleuron de la C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique ?	44
PARTIE 2 - LA CATASTROPHE DE LA <i>BOURGOGNE</i>	50
CHAPITRE 4 – UN NAUFRAGE MÉDIATISÉ.....	51
L'âge d'or de la presse en France.....	51
Analyse quantitative de la production journalistique sur le naufrage de la Bourgogne	57
CHAPITRE 5 – DE L'ÉMOTION SUSCITÉE.....	65
L'actualité du naufrage à l'époque contemporaine.....	65
Périr en mer : entre anonymat et héroïsation	70
La solidarité envers les victimes.....	78
CHAPITRE 6 – À LA RECHERCHE DES RESPONSABLES.....	82
« L'étranger » ou l'intrusion des pensées xénophobes dans le débat.....	82
Les marins français ou l'affront suprême	85
Le commandant Deloncle, le vrai fautif ?	88
PARTIE 3 - « L'AFFAIRE » DE LA <i>BOURGOGNE</i> ?	92
CHAPITRE 7 – COMPRENDRE LE NAUFRAGE.....	93
Mystères, incohérences et inexactitudes autour du naufrage	94
Des enjeux maritimes sous-jacents au naufrage	99
CHAPITRE 8 – DÉBATS ET TENSIONS AUTOUR DU SAUVETAGE.....	103
Le chaos à bord ou l'évacuation ratée	103
Femmes mortes en mer, un véritable drame pour la société.....	108
CHAPITRE 9 – UNE « AFFAIRE » DE DEUX MOIS	114
Un naufrage aux multiples rebondissements judiciaires.....	114
Au même moment, une actualité nationale et internationale dense	118
Portée et devenir dans la presse du naufrage de la Bourgogne	122

Introduction

Mais plus d'un voyageur français, surtout parmi ceux que quelque motif sérieux conduira en Amérique [...], éprouvera, en arrivant dans les parages où la *Bourgogne* s'est perdue, un frémissement de l'âme et de la chair. Il en ira ainsi pendant quelques mois, quelques années peut être. Puis, on oubliera. Et les passagers de l'avenir feront sauter le Champagne à l'endroit précis où les deux moitiés du bateau ont été englouties avec les femmes en prière, avec les enfants qui ne comprenaient pas...

« Naufragés », *Le Temps*, 8 juillet 1898

Cet extrait, tiré du journal *Le Temps* en 1898, fait référence au naufrage du paquebot la *Bourgogne* de la Compagnie Générale Transatlantique survenu le 4 juillet 1898, entraînant la mort de 565 personnes à bord sur 730¹. Aussi, comme le rappelle Yves Le Moing, historien maritime, en parlant des navires : « beaucoup doivent leur célébrité à des catastrophes meurtrières »². Or, force est de constater, dans le cas de la *Bourgogne*, la clairvoyance du journal *Le Temps* qui affirme que « [l']on oubliera ». En effet, plaçons-nous aujourd'hui, en 2017, et posons la question : qui se souvient de la *Bourgogne* ? Dès lors, si ce n'est l'actuelle région Bourgogne Franche-Comté qui vient à l'esprit, la mémoire du naufrage de ce paquebot semble avoir complètement disparu.

Pour tenter de répondre à ce constat, nous pourrions citer Edmond de Goncourt qui, dans son journal en date du 26 octobre 1891, parlait d' « un naufrage par jour », faisant référence, à la fois, à la banalisation des naufrages en mer, et au rythme de diffusion de ces nouvelles, permis par la presse³. En effet, le XIX^e siècle peut être, à divers égards, vu comme un siècle d' « âge d'or » pour les paquebots, ainsi que pour la presse. Ayant débuté leur carrière très prometteuse dans la navigation fluviale, les navires à vapeur devinrent, progressivement, à la fin du XIX^e, les « ambassadeurs des mers », comme titre l'ouvrage de Pierre-Henri Marin sur l'histoire des paquebots⁴. Dès lors, étant plus nombreux sur les mers, les accidents maritimes se multiplièrent. Pour ce qui est de la presse, cette dernière

¹ Dans ce mémoire, les abréviations « C^{ie} G^{ale} Transatlantique » seront utilisées pour parler de la Compagnie.

² Le Moing Guy, *Navires de mémoire. Les Navires qui ont marqué l'histoire*, France, Ancre de marine, 2016, p. 4-5.

³ Buchet Christian (dir.) et Thomasset Claude (dir.), *Le Naufrage. Actes du Colloque tenu à l'Institut Catholique de Paris (26-30 janvier 1998)*, éd. Honore Champion, janvier 1999, p. 101.

⁴ Marin Pierre-Henri, *Les Paquebots ambassadeurs des mers*, Paris, Gallimard, n° 75, 1995.

connut un véritable essor, tant de ses techniques que de son lectorat, si bien qu'à la fin du XIX^e, quatre journaux, appelés les « Quatre Grands », regroupant *Le Petit Journal*, *Le Petit Parisien*, *Le Matin* et *Le Journal*, tiraient à plus d'un million d'exemplaires par jour⁵.

Par conséquent, le corpus de sources regroupant les articles de presse de tous les journaux français de l'époque a paru pertinent pour réaliser cette réflexion sur le naufrage de la *Bourgogne*. Aussi, malgré des contraintes matérielles qui ne permirent pas de rassembler la stricte intégralité de tous les articles de presse concernant ce désastre maritime, le présent mémoire put, néanmoins, se baser sur quelques 672 articles, rassemblés grâce à la base de données numériques Gallica, de la Bibliothèque Nationale de France (BNF) dont la politique de numérisation des sources, notamment de vingt-sept quotidiens nationaux permet, selon les mots de Bruno Racine, président de la BNF : « de capter l'air du temps »⁶. Pour autant que le corpus principal soit constitué d'articles de presse, il faut voir que ce dernier contient aussi une composante iconographique, notamment grâce à l'aide de l'association « French Lines » du Havre. Considérée comme d'intérêt général par le gouvernement, l'association dispose d'un très grand patrimoine, regroupant quelques six kilomètres linéaires d'archives concernant la C^{ie} G^{ale} Transatlantique⁷.

Face aux sources, apparaît la nécessité de placer notre réflexion au carrefour de plusieurs influences historiographiques. Ainsi, comme le reflète la bibliographie, l'histoire de la presse, de même que l'histoire des sensibilités et des représentations ainsi que l'histoire maritime sont au cœur de la réflexion engagée dans ce mémoire. Dès lors, il convient de présenter ces dernières.

L'histoire de la presse, tout d'abord, fut longtemps écrite par des professionnels du journalisme, qui s'attachaient à dérouler le fil d'une longue histoire de succession de titres, et de patrons de grande presse⁸. Par la suite, l'histoire se voulut plus politique après la Seconde Guerre mondiale, pour déboucher sur une histoire plurielle qui permettait de répondre, comme le disait Michel de Certeau, intellectuel jésuite, au fait que « le texte n'a

⁵ Wolgensinger Jacques, *L'Histoire à la Une. La Grande aventure de la presse.*, Paris, Gallimard, 1989, p. 91.

⁶ Devreux Lise (dir.) et Mezzasalma Philippe (dir.), *Des Sources pour l'histoire de la presse*, Paris, Bnf, 2011, p. 9.

⁷ Hauguel François, Peslier Patrick et Perroy Aymeric, *Mémoire de la French Lines. Quand les transatlantiques partaient du Havre*, Rouen, Éditions PTC, 2006, vol.3/T1, p. 11-13.

⁸ Devreux Lise (dir.) et Mezzasalma Philippe (dir.), op. cit., p. 16.

de signification que par ses lecteurs »⁹. Dès lors, des ouvrages tels que la *Civilisation du journal* traitèrent d'une histoire plus culturelle et littéraire des médias¹⁰.

Pour ce qui est de l'histoire des représentations, cette dernière s'inscrit à la fois dans la rupture et la continuité de l'histoire des mentalités. Débutée dans les années 1980 autour d'intellectuels, cette historiographie a pour but de considérer les représentations comme une réalité sociale passée, issue de codes, de croyances, de normes et de convictions¹¹. Cependant, il faut se garder de considérer les représentations comme un imaginaire. Aussi, dans le cadre de ce mémoire, l'ouvrage écrit par Alain Corbin, *L'Avènement des loisirs*, permet d'appréhender l'émergence des paquebots, non pas comme une simple conséquence de l'essor des techniques, mais comme une réponse à une demande de vitesse, datant du début du XIX^e¹². Au sein même de cette historiographie, il convient aussi de s'intéresser à l'histoire des sensibilités qui est considérée, au regard du mémoire, comme pertinente. Héritière des pensées philosophiques de Locke et de Condillac autour de l'« âme sensible », l'histoire sensorielle se retrouve déjà dans certains ouvrages de Michelet¹³. C'est Lucien Febvre qui, dans le cadre de ses recherches menées sur Rabelais et les problèmes de l'incroyance, vient à être considéré comme le fondateur de l'histoire des sensibilités¹⁴. Dans cette lignée, Norbert Elias parle d'une « civilisation des mœurs », définissant l'un des objets d'étude de cette historiographie comme l'analyse des normes et des disciplines qui pèsent sur l'usage des émotions en lien avec l'imaginaire social, ce qui peut tendre à la distinction ou à l'exclusion de personnes de la société¹⁵.

Pour sa part, l'historiographie maritime n'est pas en reste, seulement, il faut rappeler qu'en France, elle peut être considérée comme « à la traîne », pour reprendre les mots d'Hervé Coutau-Bégarie, fondateur défunt de l'Institut de Stratégie Comparée¹⁶. En effet, malgré une réelle impulsion permise par l'historien Michel Mollat dans les années 80-90, la disparition de ce dernier ne permit pas de continuer un vaste renouvellement de

⁹ *Ibid.*, p. 24.

¹⁰ Kalifa Dominique (dir.), Régnier Philippe (dir.), Thérenty Marie-Ève (dir.) et Vaillant Alain (dir.), *La Civilisation du journal. Histoire culturelle et littéraire de la presse française au XIX^e siècle.*, Paris, Nouveau Monde éditions, 2011.

¹¹ Delporte Christian (dir.), Mollier Jean-Yves (dir.) et Sirinelli Jean-François (dir.), *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine*, Paris, Puf, 2010, p. 698-700.

¹² Corbin Alain (dir.), *L'Avènement des loisirs. 1850-1960*, [1995], Paris, Flammarion, 2009.

¹³ Delporte Christian (dir.), Mollier Jean-Yves (dir.) et Sirinelli Jean-François (dir.), *op. cit.*, p. 735.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Ibid.*, p. 736.

¹⁶ Coutau-Bégarie Hervé, *L'Histoire maritime en France*, 2e éd. rev. et augm., Paris, Économica et l'Institut de Stratégie Comparée, 1997, p. 63.

l'histoire maritime, dont l'hégémonie revient aux historiens anglo-américains¹⁷. Cependant, en considérant le sujet d'étude de ce mémoire, plusieurs livres purent être utiles, notamment celui de Marthe Barbance sur *l'Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique*, qui, malgré ses soixante ans d'ancienneté, continue à être une source d'information sur cette compagnie maritime¹⁸. Concernant le naufrage de la *Bourgogne*, seulement un ouvrage, un roman historique, est consacré à cette catastrophe¹⁹. Ayant dans sa famille une personne s'étant noyée lors de ce naufrage, Jean-Paul Bossuge propose aux lecteurs de revivre ce drame, comparant la *Bourgogne* à un « *Titanic* français »²⁰.

Un « *Titanic* français », pourquoi avoir besoin de comparer nos accidents en mer à celui qui semble les dépasser tous, le naufrage du *Titanic* survenu en 1912 ? Ce ne fut pourtant pas le plus grand paquebot à avoir coulé, en témoigne récemment le naufrage du *Costa Concordia* en 2012 (290m contre 269 pour le *Titanic*). Ce ne fut pas même le plus meurtrier, où le triste record revient au paquebot allemand *Wilhelm Gustloff* en 1945, avec sept à neuf mille passagers qui trouvèrent la mort, contre 1500 victimes pour le *Titanic*. La réponse est peut être à trouver dans le fait que les Français n'ont pas « l'habitude de voir la France depuis la mer, tant il semble en ce pays que seul l'inverse soit possible »²¹. Pourtant, nous ne pouvons pas en rester à cette réponse. Dans ce cadre, le livre de Jacques-Olivier Boudon, *Les Naufragés de la Méduse*, fut une source d'inspiration, autant qu'il fut une source d'information concernant les représentations lors de catastrophes maritimes²². Ainsi, le parti pris de l'ouvrage était de chercher, au-delà du mythe du naufrage de la *Méduse*, ce qui s'était réellement passé²³. Dès lors, même si cette question de la réalité du naufrage est abordée dans le premier chapitre de ce mémoire, la pertinence du livre de Boudon fut d'analyser les facteurs qui créent un mythe, du moins un engouement de la part de la société. Par conséquent, il mit en évidence le rôle majeur de la presse, dans ce qui choqua l'opinion publique et déboucha sur une crise politique²⁴. De cet ouvrage, il en retire

¹⁷ *Ibid.*, p. 10.

¹⁸ Barbance Marthe, *Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique : un siècle d'exploitation maritime*, Paris, Arts et métiers graphiques, 1955.

¹⁹ Bossuge Jean-Paul, *La Tragédie de La Bourgogne. 700 hommes à la mer...*, Monaco, Éditions du Rocher, 2011

²⁰ *Ibid.*, 4è de couverture.

²¹ Chaline Olivier, *La Mer et la France. Quand les Bourbons voulaient dominer les océans.*, Paris, Flammarion, 2016, p. 9.

²² Boudon Jacques-Olivier, *Les Naufragés de La Méduse*, Paris, Belin, 2016.

²³ *Ibid.*, p. 11.

²⁴ *Ibid.*

l'idée que la force du mythe du naufrage de la *Méduse* s'exprime autant par sa banalité cruelle, que par son caractère exceptionnel²⁵.

C'est en partant d'une simple réflexion concernant les motifs de l'oubli du naufrage de la *Bourgogne* dans le souvenir des Français et à la lumière des différentes historiographies mobilisées, que découle une série de questionnements qui structure ce mémoire. En lien, tout d'abord, avec l'historiographie de la presse, le questionnement se porte sur les modalités de fabrication de l'événement médiatique, afin de se demander en quoi l'événement du naufrage de la *Bourgogne* est-il une fabrication ? Dès lors, différents axes s'interrogent sur l'importance de cette actualité, les choix en matière de hiérarchisation de l'information, sur les personnes concernées, sur sa couverture médiatique et sur les débats que cela a engendrés. L'historiographie des sensibilités et des représentations nous invite, quant à elle, à nous interroger sur les réactions suscitées par ce naufrage au sein de la population française, au regard de ce qu'en dit la presse. Dès lors, c'est le comportement face à la mort et, plus particulièrement, face aux noyés qui est scruté dans ce mémoire, tout en se gardant de généraliser sur l'ensemble de la population. Enfin, l'historiographie maritime pose un cadre de réflexion autour de la permanence des drames en mer, et de se questionner sur le caractère exceptionnel ou non de ce naufrage. Il convient d'appréhender par ce biais, l'évolution technique des paquebots, ainsi que des moyens de sauvetage et de lutte contre les naufrages, tout en dressant un panorama du monde maritime de la fin du xixe siècle concernant la façade atlantique.

Pour répondre à ces questionnements, la première partie de ce mémoire permet de s'interroger sur le caractère exceptionnel de ce naufrage, en faisant le récit le plus objectif possible de ce qui s'est réellement produit le matin du 4 juillet 1898 (Chapitre 1), avant d'en venir à parler du développement et de la concurrence des compagnies (Chapitre 2), en lien avec l'essor des transports maritimes (Chapitre 3). La deuxième partie s'interroge, quant à elle, sur les normes de réception, par la presse et par la société française, de ce naufrage. Dès lors, il s'agit de rappeler l'âge d'or que connaît la presse française à cette époque (Chapitre 4), avant de s'interroger sur l'émotion qu'il y eut à l'annonce de cette catastrophe et de ses conséquences (Chapitre 5), et avant de se questionner sur la recherche de potentiels fautifs (Chapitre 6). La troisième et dernière partie permet de mettre en relief les effets d'annonce des journaux, en s'interrogeant sur la nature des débats qu'il y eut

²⁵ *Ibid.*

autour du naufrage (Chapitre 7), ainsi que ceux autour du sauvetage (Chapitre 8), avant de pouvoir constater une potentielle postérité de l'événement (Chapitre 9).

Partie 1

-

Le naufrage de la *Bourgogne*

Chapitre 1 – Récit consensuel du naufrage

Avant même de pouvoir cerner l'objet d'étude de ce mémoire, il convient d'appréhender son support, le naufrage de la *Bourgogne*¹. En effet, si l'objectif de ce mémoire est de s'intéresser aux différentes formes de réceptions provoquées par ce naufrage, il faut délimiter et rendre intelligible son support, le naufrage d'un paquebot français au large de Terre-Neuve. Ainsi, ce naufrage est loin de faire l'unanimité au sein de la population (que cela soit dans ses causes, dans son déroulement ou dans ses conséquences) mais, au regard des connaissances actuelles et en croisant les différentes sources de l'époque, un récit factuel se dégage, celui de ce que fut le naufrage de la *Bourgogne* le 4 juillet 1898². Ce récit s'appuie notamment sur le rapport du commandant Aubert, chargé de l'enquête, paru dans divers quotidiens, à la toute fin du mois de juillet. En effet, ce rapport constitue la version officielle et admise du récit circonstancié du naufrage de la *Bourgogne*³.

La collision lors du retour de la ligne « Le Havre-New York »

Les origines de ce malheureux retour qui a vu le transatlantique sombrer près de l'Île de Sable sont à expliciter. Après un aller sans encombre (comme des dizaines d'autres qu'il fit), le transatlantique se vit abordé puis coulé en tout début de matinée, provoquant des centaines de morts.

Un aller sans retour

Le paquebot la *Bourgogne* était affecté à la route de l'Atlantique Nord de la C^{ie} G^{le} Transatlantique, qui reliait les ports du Havre et de New York. Aussi, afin de remettre en situation ce naufrage comme étant un accident sur une ligne connue et régulièrement fréquentée, le récit du naufrage de la *Bourgogne* doit débiter par son aller vers New York.

¹ Entendons par « support » ce sur quoi se base cette étude.

² À défaut de fouilles archéologiques entreprises sur l'épave (que cela soit par l'INRAP, par l'Institut canadien de conservation, par l'Archeological Institute of America, ou par la Chartered Institute for Archeological).

³ « Le naufrage de la Bourgogne. Rapport officiel », *Le Figaro*, 27 juillet 1898.

La *Bourgogne* partit de la ville portuaire du Havre le samedi 19 juin et arriva le lundi 27 juin à New York, soit une traversée d'environ huit jours à sa vitesse moyenne habituelle de 17.5 nœuds (1 nœud équivaut à 1.852 km/h)⁴.

Par la suite,

« [l]a *Bourgogne* avait quitté New-York le 2 juillet, à 10 heures du matin, et avait mis en route à Sandy-Hook, à 1 heure du soir. Elle avait dû passer près du bateau-feu de Nautucket et avait ensuite fait route à l'Est du compas étalon (N. 70 Est) pour venir probablement couper le 45° degré de longitude Ouest de Paris. Le premier jour, le navire avait fait 378 milles. »⁵

À son bord, il y avait 516 passagers et 220 hommes d'équipage, soit, en tout, 736 âmes. Les passagers étaient répartis, comme cela se pratiquait à l'époque, en trois classes avec 85 passagers de 1^{ère} classe, 128 de 2^{nde} et 296 de 3^{ème} classe dits « passagers d'entrepont »⁶. Ces chiffres sont donnés à titre indicatif puisque leur somme (509) tend vers les 516 passagers sus mentionnés. Il devait normalement arriver au Havre le 11 juillet⁷.

C'est ainsi que, suite à sa seconde journée de navigation, la *Bourgogne* poursuivait sa route dans la nuit du 3 au 4 août 1898.

Un abordage au large de Sable Island (Île de Sable)

⁴ Bossuge Jean-Paul, *La Tragédie de La Bourgogne. 700 hommes à la mer...*, Monaco, Éditions du Rocher, 2011, p.18.

Ibid., p. 31.

Barbançe Marthe, *Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique : un siècle d'exploitation maritime*, Paris, Arts et métiers graphiques, 1955, *Annexes : Flotte de la Compagnie Générale Transatlantique depuis son origine*, La *Bourgogne*.

⁵ « Le Naufrage de la *Bourgogne*. Rapport officiel », *op. cit.*

1 mille nautique équivaut à 1852 m.

⁶ Hauguel François, Peslier Patrick et Perroy Aymeric, *Mémoire de la French Lines. Quand les transatlantiques partaient du Havre*, Rouen, Éditions PTC, 2006, vol.3/T1, p. 21.

« Dernière heure », *L'Aurore*, 7 juillet 1898.

⁷ Bossuge Jean-Paul, *op. cit.*, p. 42.

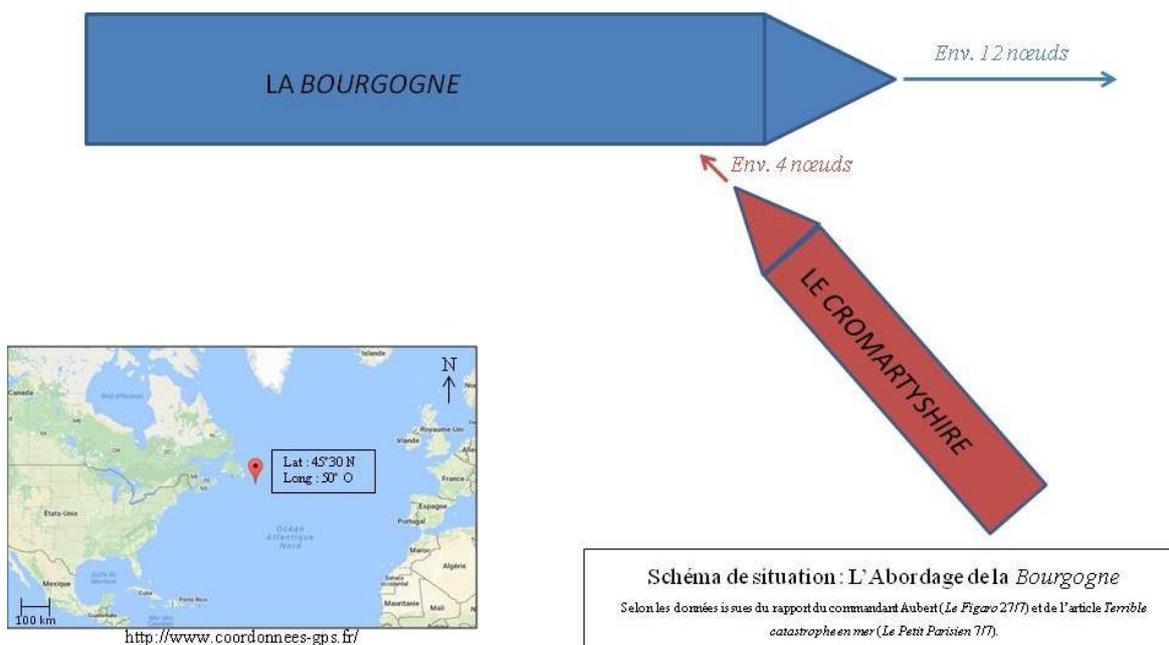


Figure 1 Schéma de situation : L'Abordage de la *Bourgogne* (réalisation personnelle)

En effet, c'est à partir de ce même rapport, que les dernières heures du transatlantique peuvent être envisagées⁸. Ainsi, il déclara que la *Bourgogne* rencontra des « bancs de brume » à partir de 23h, le 3 août, et que ces derniers persistèrent au début de la matinée du 4. Dans ces conditions, le paquebot fit usage de sa sirène, de manière continue, afin de prévenir toute rencontre. Pourtant, vers 5h10, l'équipage entendit résonner une autre sirène par tribord avant. Dès lors, l'officier de quart, M. Dupont, ordonna aux machines de ralentir et entreprit de faire dévier le bateau de sa route, en mettant le cap au nord. Mais, «immédiatement» après, un voilier sorti de la brume par tribord avant vint percuter la *Bourgogne* à 60 milles nautiques au sud de l'Île de Sable (voir figure 1)⁹.

De ce choc violent, le rapport retint que plusieurs canots de sauvetage furent détruits par l'impact, la passerelle endommagée et, beaucoup plus grave, deux brèches dans la coque au niveau de la ligne de flottaison. En effet, la première, la plus visible, fut faite par la proue du *Cromartyshire* (la guibre, plus exactement, qui est l'étrave comprise entre la ligne de flottaison et l'extrémité avant du pont), au niveau du premier entrepont, soit au centre du paquebot, dont une déchirure s'étendait jusqu'à la ligne de flottaison. La seconde fut faite par l'ancre du voilier, au niveau de la ligne de flottaison, qui laboura les tôles de la coque et de la cloison entre la salle des machines et la chaufferie. C'est ainsi qu'après l'impact, le *Cromartyshire* disparut, de nouveau, dans la brume, par l'arrière de la *Bourgogne*.

⁸ « Le Naufrage de la *Bourgogne*. Rapport officiel », *op. cit.*

⁹ *Ibid.*

L'impossible échouage

Après l'impact, le commandant Deloncle apparut sur la passerelle avec le commandant en second et inspecta les avaries subies par son navire. De ce constat, le commandant, pensant que les avaries ne compromettaient pas immédiatement la stabilité du vaisseau, ordonna de faire route au nord, vers l'Île de Sable, située à 60 milles nautiques de là, afin de faire échouer son navire et de sauver les passagers. Cependant, pour y arriver, il devait disposer de cinq heures devant lui, cinq heures qu'il n'aura jamais. En effet, comme il lui fut dit par les machines, l'eau, qui s'engouffrait par les brèches, éteignit les chaudières avant et arrière et alourdit le navire, ce qui fit stopper ce dernier (avançant déjà de manière lente) dix minutes après. Dès lors, tandis que les passagers commençaient à se masser sur le pont, réveillés par l'impact, il revenait au commandant Deloncle d'organiser le sauvetage et, comme le dit la formule consacrée : « d'abandonner le navire »¹⁰.

Nauffrage et sauvetage en mer

Après avoir vu l'origine de ce naufrage, c'est ce qui va, peut-être, le plus déchaîner les esprits au sein de la population qu'il convient d'étudier : les conditions du naufrage et du sauvetage. En effet, il était difficile pour ces passagers endormis ayant fêté, la veille au soir, l'Indépendance Day, réveillés par le choc, de s'enfuir au plus vite d'un paquebot sombrant rapidement¹¹. C'est ainsi qu'après des « scènes des plus horribles », les rescapés vont lutter pour leur survie dans l'eau, avant que le *Cromartyshire*, resté sur les lieux de l'impact, ne porte secours aux naufragés¹².

Quarante minutes

Dans son rapport, le commandant Aubert insista sur le fait que « tout s'est passé en 35 ou 40 minutes » et qu'il s'agissait, par conséquent, d'un facteur majeur à retenir, pour comprendre les complications qu'il y eut lors de l'organisation du sauvetage¹³. Dès lors, l'impact eut pour conséquences de toucher quatre cloisons étanches par le travers. Ce fut d'abord la chaufferie avant et les machines qui furent envahies par l'eau, puis, la tuyauterie du navire aidant (notamment les circuits de condensateurs et les portes dérobées réservées aux personnels des machines), la chaufferie arrière fut submergée, tandis que celle au

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ Émile Baumann, *Mon Frère, le Dominicain*, in Hauguel François, Peslier Patrick et Perroy Aymeric, *op. cit.*, p. 21.

¹² « Le Naufrage de la *Bourgogne*. 628 victimes », *Le Figaro*, 7 juillet 1898.

¹³ « Le Naufrage de la *Bourgogne*. Rapport officiel », *op. cit.*

centre du vaisseau fut atteinte lorsque l'ancre du *Cromartyshire* racla la coque de la *Bourgogne*. À mesure que l'eau gagnait les différents compartiments, ordre fut donné de fermer les cloisons étanches et d'abandonner les compartiments compromis. Pour résumer la situation, la *Bourgogne* était, selon les termes du commandant Aubert, « [a]ttaquée [...] dans quatre de ses plus grands compartiments », ce qui entraîna son naufrage¹⁴.

Le sauvetage

Tandis que le bateau s'enfonçait dans les eaux, l'équipage chercha à mettre à l'eau les canots de sauvetage mais rencontra deux problèmes de taille. En effet, lors de l'impact avec le voilier, trois des six canots de tribord furent pulvérisés, alors que ceux de bâbord étaient restés intacts. C'est, cependant, la manière dont le navire sombra qui va, le plus, compliquer le sauvetage. Il apparaît, toujours selon le rapport du commandant Aubert, que « le paquebot atteignit peu à peu une inclinaison sur tribord de 35° à 40° », avant de préciser que « [l]'arrière plongea bientôt, puis le milieu s'enfonça à son tour; l'avant sortit de l'eau de façon à mettre la quille en l'air, jusque sous la passerelle »¹⁵. Les derniers instants du paquebot, aux alentours de 5h50, le virent sombrer par l'arrière « comme glissant sur un plan incliné »¹⁶. Cela étant énoncé, il fut rapidement impossible, pour l'équipage, de lancer les canots de bâbord, la gîte leur interdisant d'être lancés (le navire sombrant par tribord arrière, il est donc logique que la partie bâbord avant se relève et penche vers tribord). Cependant, un canot et une baleinière purent être lancés de ce côté du bateau, canot qui ne tarda pas à chavirer sous le poids de ses occupants, tandis que la baleinière était intacte mais étant trop fragile pour accueillir plus que les douze occupants déjà à son bord. Du côté tribord, les passagers se portèrent sur les trois canots restants. Le premier fut mis à l'eau sans encombre. Malheureusement, le second n'arriva pas à se dégager des chaînes et des cordes qui le retenait et fut coupé en deux, avec tous ses occupants, par l'une des deux cheminées de la *Bourgogne*, cet épisode trouvant un écho tout particulier dans la gravure de *L'Illustration*¹⁷. Pour ce qui est du troisième canot, il fut pris de force par « quelques marins étrangers passagers (douze suivant les uns, dix-huit

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ « Après l'abordage », gravure de Banguart, *L'Illustration*, 16 juillet 1898.

suivant les autres) s'y étaient portés dès le premier moment, s'en étaient emparés et, par gestes et menaces, avaient empêché qui que ce soit d'approcher¹⁸ ».

La *Bourgogne* sombra, avec son capitaine, vers 5h50. Du sauvetage, le rapport parle seulement de deux canots et une baleinière qui purent être mis à l'eau avec succès, regroupant environ 76 personnes. Le reste des survivants ne devant leur salut qu'à des restes d'épaves et de canots retournés, luttant face à une mer présentée comme « houleuse »¹⁹.

Cependant, comme le déclara le passager d'entrepont Christofer Brunen : « tous ceux qui sont morts ne sont pas morts noyés »²⁰. En effet, suite aux désordres qui eurent lieu à bord (bousculades et actes de violence notamment), de pareils incidents se produisirent en mer où ceux étant dans les canots refusèrent de porter secours aux naufragés, de peur qu'ils ne renversent leur canot, comme l'attestèrent les controverses entre MM. Liebrée et Laisné, MM. Achard et Laisné et, enfin, MM. Baccarat et Devals²¹. Mais ce n'est pas des canots que les secours viendront.

Le *Cromartyshire* à la rescousse des passagers

Au moment de l'abordage entre les deux bateaux, à 5h10, les dégâts qu'enregistra le *Cromartyshire* furent tout autres que ceux présents sur la *Bourgogne*. À cette fin, le livre de bord du commandant Henderson, commandant du *Cromartyshire*, permet d'appréhender ce même choc, vu par les Anglais²².

¹⁸ « Le Naufrage de la *Bourgogne*. Rapport officiel », *op. cit.*

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ « Le Naufrage de la *Bourgogne*. 628 victimes. La Catastrophe », *Le Figaro*, 7 juillet 1898.

²¹ « Sauve-qui-peut », *Le Matin*, 27 juillet 1898.

« Second témoignage », *Le Matin*, 29 juillet 1898.

« Deux naufragés de la *Bourgogne* à la Presse : Nouvelle version », *La Presse*, 28 juillet 1898.

²² « Le Livre de bord du *Cromartyshire* », *Le Figaro*, 7 juillet 1898.



Figure 2 « L'Avant du Cromartyshire après l'abordage »
L'Illustration 13/7/1898

Pour ces derniers, il fut tout aussi soudain et violent : « il émergea tout d'un coup du brouillard et pénétra avec fracas dans notre voilier avec une vitesse terrible », mais la position respective des deux bateaux ne va pas entraîner les mêmes dégâts pour le voilier²³. Par conséquent, la photo qui fut publiée dans le journal *L'Illustration* (figure 2), en date du 13 juillet 1898, montre la proue défoncée du *Cromartyshire*, où l'on distingue très nettement les tôles repliées vers l'intérieur. En effet, puisqu'il s'agit du voilier qui a abordé le steamer en lui faisant des brèches, sa proue ne peut être qu'enfoncée vers l'intérieur. Pour autant que le *Cromartyshire* « semblait en danger immédiat de sombrer », il put se maintenir grâce à ses cloisons étanches qui limitèrent l'intrusion de l'eau uniquement à la partie avant du voilier²⁴. De ce fait, les Anglais ne cherchèrent pas à quitter la zone de l'abordage, du fait du risque de submersion du voilier. Ce fut donc un *quiproquo* entre les deux vaisseaux qui fut à l'origine de tant de morts. En effet, le commandant Deloncle était persuadé que le voilier avait coulé (ce qui l'incita à gagner l'Île de Sable), tandis que le commandant Henderson était persuadé que le steamer n'avait rien eu et avait continué sa route.

Ainsi, alors que l'équipage anglais s'affairait à sauvegarder leur navire, il est noté, dans le livre de bord, qu'ils entendirent la sirène du steamer et des coups de canon, ce à

²³*Ibid.*

²⁴*Ibid.*

quoi ils répondirent par les mêmes sifflets et salves. Ce n'est que vers 5h30, lorsque la brume commença à se dissiper, qu'Henderson vit « deux chaloupes battant pavillon français » et qu'il apprit que la *Bourgogne* avait sombré. Selon ses propres mots, ils restèrent « toute la journée sur les lieux du sinistre et recueilli(r) à (leur) bord 200 survivants environ »²⁵.

Cette matinée du 4 juillet 1898 fut funeste pour le paquebot français qui coula en moins de quarante minutes, emportant avec lui 565 âmes²⁶. Les événements du naufrage de la *Bourgogne* constituent le cœur des futurs débats au sein de la population française.

Rapatriement et interrogatoires

Dans le but d'être le plus exhaustif possible sur le naufrage de la *Bourgogne*, son récit doit clarifier les faits qui suivirent, de l'arrivée en France des rescapés à leur interrogatoire par le commandant Aubert, aboutissant au rapport officiel.

Retour sur le continent américain

Alors que le *Cromartyshire* tentait de porter secours aux naufragés et de se maintenir à flot, le vapeur *Grecian* arriva dans la zone du sinistre et accepta de transborder les passagers et l'équipage de la *Bourgogne* à son bord, tandis que le *Cromartyshire* serait remorqué par le vapeur²⁷.

C'est ainsi que la première nouvelle du naufrage de la *Bourgogne* ne fut connue de M. Dal-Piaz, secrétaire général de la C^{ie} G^{le} Transatlantique, que grâce à un télégramme du représentant de la ligne *Cunard* à Halifax qui annonça :

Le vapeur *Grecian*, de la ligne *Allan*, vient d'entrer dans le port avec le navire anglais *Cromartyshire* à sa remorque. [...] [L]e *Cromartyshire* a eu une collision avec le vapeur la *Bourgogne* [...] [il] a sombré presque immédiatement²⁸.

Par conséquent, au vu du télégramme daté du 6 juillet, le *Grecian* mit deux jours pour remorquer le *Cromartyshire* dans le port canadien (à l'époque dominion britannique) d'Halifax.

²⁵ *Ibid.*

²⁶ Chiffre le plus répandu dans la presse, au vue des articles du *Gil Blas* (9/7), de l'*Aurore* (9/7), du *Petit Journal* (9/7) ou encore du *Siècle* (9/7).

²⁷ « Terrible catastrophe en mer. Naufrage de la *Bourgogne*. Six cents noyés », *Le Petit Parisien*, 7 juillet 1898.

²⁸ *Ibid.*

Une fois à Halifax, le consul de France procéda à la mise par écrit des actes de décès des naufragés, suite aux témoignages de deux personnes²⁹.

Arrivée à New York : premiers interrogatoires

Le 8 juillet 1898, le quotidien *La Presse*, dans son édition du 9 juillet, relata que les rescapés partent par chemin de fer d'Halifax, direction New York, où ils arrivèrent le soir même.

Avant le départ d'une partie des rescapés à bord de la *Touraine* le 9 juillet, une première série d'interrogatoires fut menée par le consul général de France à New York, M. Bruwaert, auprès des marins et des passagers rescapés du naufrage³⁰. Ces interrogatoires menèrent à une première enquête sur les causes du naufrage, mais surtout, permis de faire taire les premières rumeurs concernant la culpabilité des marins du paquebot français, rumeurs relayées par la presse américaine³¹.

C'est ainsi que durant la journée du samedi 9 juillet, proposition fut faite aux rescapés de rentrer en France à bord du vapeur la *Touraine*.

Le retour tant attendu en France

Parti du port de New York le samedi 9 juillet, la *Touraine* devait arriver le 15 juillet au Havre mais son signalement au cap Lizard, laisse à penser qu'il mettra encore quatorze heures pour rejoindre Le Havre³². Or, de par sa taille, il ne pourra pas rentrer dans la rade du port le soir même (la marée descendante l'empêchant), d'où ce titre, un rien agacé du *Figaro* « L'Attente des naufragés de la *Bourgogne* », paru dans le quotidien le 17 juillet à la « une », dans son numéro 198.

C'est donc le 17 juillet 1898, que la *Touraine* arriva en vue de la rade du Havre. M. Vié, consul général de la C^{ie} G^{le} Transatlantique, ainsi que plusieurs autres personnalités de la Compagnie, du monde maritime et du monde politique, accompagnés par plusieurs journalistes accrédités, ainsi que quelques proches des rescapés, montèrent à 8h00, à bord du remorqueur le *Titan* pour pouvoir aller au-devant du paquebot³³.

²⁹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 9 juillet 1898.

³⁰ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 11 juillet 1898.

³¹ *Ibid.*

³² « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 16 juillet 1898. Le cap Lizard est situé au sud-ouest de la Cornouailles.

³³ « L'Arrivée des naufragés », *Le Figaro*, 18 juillet 1898.

C'est aux alentours de 8h45 que le *Titan* vint bord-à-bord avec la *Touraine*. Abondamment décrites par les divers journalistes présents, les retrouvailles suscitèrent beaucoup d'émotion. En effet, Mme Scol, mère du commissaire de la *Bourgogne*, « s'élan[ça] vers son fils » et « tout le monde, femmes, passagers, soldats, journalistes, sceptiques, oui, tout le monde pleur[a] »³⁴.

À peine les retrouvailles faites, le capitaine de vaisseau Aubert, chargé par le préfet maritime de la première enquête sur le naufrage, demande à s'entretenir avec M. Scol, à bord de la *Touraine*, dans le salon des premières classes. Dès lors, tous les rescapés à bord doivent déposer et signer leur déclaration auprès du commandant Aubert³⁵.

L'arrivée du paquebot la *Bretagne*, où avaient pris place les derniers survivants dont les marins étrangers, le 25 juillet, fut beaucoup moins chaleureuse³⁶. En effet, suite aux différentes déclarations qui furent faites dans le laps de temps entre l'arrivée de la *Touraine* (17/7) et celle de la *Bretagne* (25/7), la population apprit que des violences furent perpétrées par des marins autrichiens et italiens à l'encontre des passagers³⁷. Dès lors, ce furent des gendarmes qui attendèrent l'arrivée du bateau pour les « arrêter »³⁸. Cependant, dans l'édition du *Figaro* du 26 juillet, dans la partie réservée aux *Télégrammes et Correspondances du 25 juillet*, mention fut faite que « quatre ont été immédiatement relâchés [...] [suivis de] neuf [autres]. Six restent à la disposition de la justice mais avec des présomptions peu graves ».

Alors que la plupart des rescapés du naufrage allait progressivement retomber dans l'oubli, le rapport officiel du commandant Aubert qui venait d'être remis, le 26 juillet, au ministre de la Marine, M. Lockroy, semblait vouloir clôturer l'épisode du naufrage de la *Bourgogne*, en y apportant tous les éléments de compréhension possibles pour distinguer les tenants et les aboutissants de ce drame³⁹. Cependant, avant et après la publication de ce rapport, le naufrage fit parler de lui pour ses zones d'ombre, ses polémiques et pour l'émotion qu'il suscita.

³⁴ *Ibid.*

³⁵ *Ibid.*

³⁶ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 24 juillet 1898.

³⁷ *Ibid.*

³⁸ *Ibid.*

³⁹ « Le Naufrage de la *Bourgogne*. Rapport officiel », *op. cit.*

En définitive, les témoignages, le rapport officiel, ainsi que la presse, s'accordèrent sur le fait que le naufrage du paquebot français la *Bourgogne* fut un naufrage violent, soudain et meurtrier, dans la brume, avec le voilier anglais *Cromartyshire* arrivant par tribord avant. L'évacuation qui en résulta fut le théâtre de scènes de panique, tout autant que de scènes de violences. Ainsi, à présent que le support d'étude est délimité par la clarification des événements composant le naufrage, il est temps de s'intéresser à tout ce qui ne fit pas consensus : facteurs de débats, tensions et polémiques. Pour cela, il faut appréhender, dans un second chapitre, le cadre dans lequel eut lieu ce drame, celui de la concurrence acharnée des compagnies maritimes internationales.

Chapitre 2 – La rivalité des compagnies maritimes

Alors que les conditions géographiques et climatiques de l'environnement dans lequel a coulé la *Bourgogne* peuvent porter à de multiples interrogations, il faut prendre en considération la route New York – Le Havre qu'il suivait, comme étant une route régulièrement fréquentée, assez pour qu'Antoine Resche, doctorant spécialisé sur les compagnies maritimes au CEHRIO, parle d'une route « encombrée »¹. En effet, l'intensification des échanges fait qu'entre le Nouveau et l'Ancien Monde se tissa tout un réseau de lignes postales détenues par les États qui, par nécessité financière, louèrent leurs concessions à des compagnies privées qui se livrèrent rapidement à une concurrence acharnée. De ce fait, les articles produits en réaction au naufrage de la *Bourgogne* font état, à plusieurs reprises, de la présence d'autres compagnies maritimes. De ce constat, l'idée est de présenter les principales compagnies qui furent en rivalité, du moins celles étant assignées à la ligne Nord-Atlantique, avant de chercher à clarifier les enjeux que posa cette ligne, et d'examiner la situation de la C^{ie} G^{le} Transatlantique, à la toute fin du XIX^e siècle.

Panorama des principales compagnies maritimes

À partir du XIX^e siècle, l'amélioration des techniques, l'augmentation des flux en direction des États-Unis ainsi que leur croissance économique et industrielle, font de l'océan Atlantique, un espace ouvert, nécessaire et propice aux interactions entre ces deux mondes. Cet océan fut longtemps dominé par les voiliers, qui trouvèrent leur apogée durant le XIX^e, avec les clippers, qui font dire à Joseph Conrad qu'il n'a jamais vu des bateaux aussi rapides et aussi beaux². Progressivement, l'océan se couvrit de fumée produite par la vapeur des tous nouveaux steamers. Dès lors, ce fut à partir de l'instauration en 1818 de la Black Ball Line par les Américains, que les lignes commerciales vont devenir régulières, mettant vingt-cinq jours à l'aller et cinquante jours au retour, en partant à heures fixes, sans tenir compte de la cargaison, qu'elle fut complète ou non.³

¹ Resche Antoine, *Ismy, Péreire; White Star Line, Compagnie générale transatlantique : les compagnies familiales doivent-elles le rester ?*, Grande table ronde à Lorient, CEHRIO – CNRS, 8 juillet 2014.

² Jeanneney Jean-Noël, *Concordance des temps : Les Paquebots : du rêve aux drames*. [enregistrement audio] [en ligne]. Diffusée en mars 2012, France Culture. Disponible sur : <https://www.franceculture.fr/emissions/concordance-des-temps/les-paquebots-du-reve-aux-drames-0>. (Consulté le 7 novembre 2016)

Grand voilier rapide, disposant d'une coque en fer et ayant trois à quatre mâts voire plus.

³ Ducroix Clémence et Marshall Alan, *Transatlantiques. L'Épopée graphique des paquebots de légende*, Lyon, Musée de l'imprimerie, 2013, p. 5.

Des compagnies anglaises et allemandes sur le haut du podium

La concurrence entre les différentes compagnies maritimes se fit sentir dès la fin des années 1830, avec l'épisode du *Sirius* et du *Great Western*. Le *Sirius* était un bateau à vapeur de petite taille, de la compagnie British and American Steam Navigation Company, tandis que le *Great Western* était, lui, de taille beaucoup plus imposante et ayant des machines plus puissantes, bateau armée par la Great Western Steamship Company⁴. La compétition entre ces deux bateaux se déroula durant le mois d'avril 1838. Le 22 avril 1838, le *Sirius* entra dans le port de New York et accomplit la première traversée faite entièrement à la vapeur (il dut, sur la fin de sa traversée, brûler son armature en bois pour alimenter sa chaudière), en dix-huit jours et quatorze heures, à une vitesse moyenne de 6,7 nœuds⁵. Cependant, le lendemain, le *Great Western* entra, à son tour, dans New York, après quinze jours, dix heures et trente minutes de voyage, à une vitesse moyenne de 8,9 nœuds, devançant par la vitesse son homologue britannique⁶. Cet événement montre en quoi la concurrence va rapidement s'imposer sur l'Atlantique, notamment sur la vitesse et la durée du voyage, mais aussi le fait que les Anglais, bien qu'en compétition entre eux, semblèrent en avance sur les autres pays européens, du moins jusqu'à la fin du XIX^e siècle.

Ainsi, dès 1837, le Royaume-Uni concéda le service postal qui le reliait avec l'Espagne et le Portugal, à une entreprise de transports privés, la Peninsular & Oriental Company (P & O). Le contrat stipulait que l'entreprise payait la concession et que l'état s'engageait à soutenir financièrement le développement technologique de la flotte⁷. Mais ce qui fit date dans l'histoire des grandes compagnies maritimes, c'est la création, trois ans plus tard, en 1840, de la Cunard Line, par Samuel Cunard.

Ce dernier, propriétaire d'une flotte de petits voiliers à Halifax faisant du cabotage entre les îles britanniques et les États-Unis, constitua un capital en vue d'acheter la ligne commerciale entre le Royaume-Uni d'une part, et le Canada et les États-Unis, d'autre part⁸. C'est ainsi que fort de son expérience d'entrepreneur et de son investissement dans les navires à vapeur, Samuel Cunard décrocha une subvention de 35 000 £. La Cunard devint par la même occasion la première compagnie maritime subventionnée de l'Atlantique

⁴ Butel Paul, *Histoire de l'Atlantique*, Paris, Perrin, 2012, p. 414-415.

⁵ *Ibid.*

⁶ *Ibid.*

⁷ Ducroix Clémence et Marshall Alan, *op. cit.*, p. 6.

⁸ Technique de navigation consistant à ne pas s'éloigner des côtes.

Nord⁹. Dès lors, autorisation lui fut donnée d'accoler au nom de ses navires le terme « RMS » pour « Royal Mail Ship », navires devenant, par la même occasion, des « packet boat », ce qui donna le terme en français de « paquebot ». La compagnie prospéra puisqu'en 1847, ce sont huit de leurs navires qui réalisaient la traversée chaque quinzaine Boston-Halifax-Liverpool et New York-Liverpool¹⁰. De plus, vers 1880, la Cunard s'était constituée une flotte de vingt-huit navires, pour un total de 137 000 tonnes, transportant près de 15 % du trafic passagers sur l'Atlantique¹¹. Ainsi, par sa présence sur l'Atlantique, il ne fut donc pas étonnant de constater que le premier télégramme annonçant le naufrage de la *Bourgogne* fut envoyé par le représentant de la Cunard à Halifax¹².

Cependant, d'autres compagnies en vinrent à disputer le leadership de la Cunard, et notamment d'autres compagnies anglaises comme l'Inman Line (1849), mais surtout la White Star Line (1851), de Thomas Ismay. Cette dernière se distingua pour son confort, mais aussi par la mise à l'eau de véritables monuments des mers, comme le *Majestic*, vers 1880, ou bien plus connue, la série des *Olympic*, avec le *Titanic* (lancé en 1911).

Mais l'une des plus féroces concurrences vint des armateurs outre-Rhin, au milieu des années 1880. En effet, la Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft (HAPAG) et la Norddeutscher Lloyd (NDL), se révélèrent « menaçantes » pour la Cunard, rognant sur ses parts de marché¹³. En effet, Guillaume II, le kaiser allemand, prédisait un avenir sur l'eau, pour le rayonnement commercial de son pays, dans le cadre de sa Weltpolitik. C'est cependant la NDL qui frappa le plus les esprits, avec la construction du *Kaiser Wilhelm der Grosse* en 1897. C'est donc par ce biais, que les compagnies maritimes allemandes furent, tout naturellement, invitées à la Conférence internationale des compagnies transatlantiques, qui se tint durant le mois de novembre 1898, et dont *Le Figaro*, dans son édition du 20 novembre, proposa le compte-rendu¹⁴.

La France joue « l'outsider »

⁹ Ducroix Clémence et Marshall Alan, *op. cit.*, p. 6.

¹⁰ Butel Paul, *op. cit.*, p. 416.

¹¹ *Ibid.*

¹² « Terrible catastrophe en mer. Naufrage de la *Bourgogne*. Six cents noyés », *Le Petit Parisien*, 7 juillet 1898.

¹³ *Histoire de l'Atlantique*, *op. cit.*, p. 421.

¹⁴ « La Route des paquebots », *Le Figaro*, 20 novembre 1898.

Mais dès lors, qu'en fut-il de la France, au sein de cette rude concurrence ? La réponse est que la France fit « pâle figure » face aux autres pays d'Europe et d'Amérique¹⁵. En effet, elle passa, jusqu'au Second Empire, par le service postal anglais pour faire la liaison vers l'Amérique. Cependant, poussés par l'idéal saint-simonien qui prêche d'accroître les échanges humains et de les favoriser, les frères Émile et Isaac Péreire se donnèrent les moyens de leurs ambitions en fondant en 1852 la Société générale du crédit mobilier. Cette société leur servit de « tremplin » pour la création de la Compagnie générale maritime dont la moitié du capital était détenue par la banque des Péreire. Cependant, la compagnie risque de périr en 1857, suite à une crise économique, qui poussa les deux frères à mieux s'instruire sur les innovations maritimes. Dès lors, il leur apparut comme évident que les paquebots seraient le futur de leur compagnie et commencèrent par en acheter aux Anglais. Mais dès 1857, la compagnie rentre en discussion avec l'État, et obtint, à la suite de plusieurs années de négociations, trois lignes maritimes : Le Havre-New York, Saint Nazaire-Amérique Centrale-Antilles et Bordeaux, Marseille-Brésil¹⁶. De plus, la convention postale octroyée le 20 octobre 1860, stipula que l'État faisait une avance de capital, équivalent à deux annuités de subventions sans intérêts et remboursables sur vingt ans, à condition que la moitié des navires fut construite en France et que la desserte des lignes fut opérationnelle pendant vingt ans¹⁷. Ainsi, ce fut par décret impérial du 25 août 1861, que la compagnie s'appellait désormais Compagnie Générale Transatlantique. Son service postal fut bimensuel et elle engrangea des succès financiers sur sa concession, en baissant le prix des billets, face à l'explosion du nombre de demandeurs. De plus, ils créèrent leur propre chantier naval de Penhoët à Saint-Nazaire, dans lequel cinq navires furent construits pour la compagnie et trois autres pour des compagnies britanniques¹⁸

Les États-Unis ou le « challenger » en retrait

Alors que des compagnies européennes se créaient et prospéraient sur la ligne Europe-États-Unis, qu'en était-il pour leurs homologues américaines ? Ces dernières avaient très tôt voulu concurrencer la toute puissante Cunard, avec le slogan « Drive the

¹⁵ Butel Paul, *op. cit.*, p. 422.

¹⁶ Ducroix Clémence et Marshall Alan, *op. cit.*, p. 6.

¹⁷ *Ibid.*, p. 7.

¹⁸ Butel Paul, *op. cit.*, p. 423.

Cunarders off the Ocean », en français, « sortir les navires de la Cunard de l'océan »¹⁹. Ce slogan trouva un écho concret avec la compagnie américaine Collins Line, qui eut la concession d'Amérique du Nord en novembre 1847. Dès lors, une « bataille de l'Atlantique Nord » eut lieu entre la compagnie Collins et la Cunard²⁰. Cependant, la compagnie américaine, en dépit d'efforts réalisés sur la vitesse et le confort de ses bateaux, dut encaisser deux naufrages (l'*Artic* en 1854 et le *Pacific* en 1856) qui fragilisèrent irrémédiablement sa santé financière, et ce qui la poussa à vendre plusieurs de ses bateaux dont les plus modernes²¹.

Ce fut à la suite de cet échec commercial, que les Américains se mirent en retrait, plus ou moins forcés par la guerre de Sécession qui ravagea leur pays entre 1861 et 1865. Ces derniers se « ressaisirent » à la fin des années 1880, en profitant de l'affaiblissement de l'Inman Lines dont ils rentrèrent au capital, forçant la Cunard à s'associer à la White Star. Mais cette dernière fut aussi la cible des Américains, avec l'entrée au capital pour vingt-cinq millions de dollars du banquier américain John Pierpont Morgan. De ce fait, une guerre de tarifs eut lieu entre la Cunard et la White Star²².

Ce foisonnement de compagnies européennes et américaines, se faisant ouvertement concurrence sur l'espace atlantique, ne peut être expliqué que par les enjeux sous-jacents à cet espace géographique et à la conjoncture économique.

L'enjeu de la ligne postale de l'Atlantique Nord

En effet, l'océan Atlantique, longtemps perçu comme un obstacle, devint une route sur laquelle l'homme dut maîtriser la temporalité face aux aléas de la mer²³.

Un enjeu technique

Ce fut tout d'abord par sa taille, que l'océan fut une première barrière pour l'Homme. Ainsi, le défi qui se posa aux armateurs de la ligne de l'Atlantique Nord fut de savoir comment un navire pourrait réaliser un voyage de plus de cinq milles kilomètres sans aucune escale²⁴. La question se révéla d'autant plus problématique que les steamers, a contrario des voiliers, devaient leur énergie à leur précieux combustible que fut le charbon.

¹⁹ *Ibid.*, p. 416.

²⁰ *Ibid.*, p. 417.

²¹ *Ibid.*

²² *Ibid.* p. 426.

²³ Concordance des temps : *Les Paquebots : du rêve aux drames*, *op. cit.*

²⁴ Ducroix Clémence et Marshall Alan, *op. cit.*, p. 5.

Dès lors, un véritable nœud gordien se posa aux ingénieurs navals, obligés d'accentuer la place prise par le combustible dans les soutes du navire, au détriment du fret et des passagers transportés. Ainsi, un navire comme le *Great Eastern*, lancé en 1858, stockait plus de trois milles tonnes de charbon dans ses soutes, et cela, sans compter la place prise par les machines actionnant les roues à aubes²⁵. Mais, ce fut le temps de traversée qui fut le principal objectif des armateurs et des ingénieurs. Ce dernier fut divisé par deux en l'espace d'une cinquantaine d'années, puisque le trajet mettait dix jours en 1850, et seulement cinq dans les années 1900²⁶. De plus, la forte houle constatée lors des jours de tempête sur l'océan, incita le passage des roues à aube, entraînant trop de tangage à bord des navires, à l'hélice, puis à la turbine, au tout début du XX^e siècle. La salinité de l'eau fut aussi un problème, puisque les navires devaient marquer des pauses durant leur voyage pour pouvoir gratter les amas de sel se déposant sur les machines²⁷.

Les conditions climatiques de l'Atlantique furent une autre entrave au bon déroulement de la circulation des routes maritimes. En effet, l'Atlantique Nord est constitué d'un courant océanique, plus connu sous le nom de Gulf stream. Ce dernier réalise son cycle en lien avec les vents dominants du secteur. C'est ainsi que plusieurs naufrages eurent lieu suite à de très fortes rafales de vent, faisant tanguer le navire, jusqu'à un point critique où l'équilibre fut rompu et où le navire chavira²⁸. Mais le plus dangereux dans l'océan Atlantique, notamment dans le secteur septentrional, ce sont les brumes et autres brouillards, réduisant de manière drastique la visibilité des navires²⁹. Ainsi, l'édition du quotidien *Le Petit Parisien* datant du 11 juillet 1898, titra un de ses articles « Le Brouillard et la navigation ». Dans ce dernier, il expliqua que « deux lieutenants » du brouillard étaient dangereux : l'écueil d'une part, et l'abordage, d'autre part. De plus, pour ce qui fut de la zone dans laquelle la *Bourgogne* a coulé, Sable Island, un article du *Petit Parisien*, la qualifia de véritable « cimetière de l'Atlantique », dans son numéro datant du 17 juillet 1898, appellation renforcée par le fait que les Américains l'appellent, eux aussi, « Graveyard of the Atlantic », surnom donné en raison de la présence de « plus de 350

²⁵ Maddocks Melvin (dir.), *La Grande aventure de la mer. Le règne du paquebot*, 2^{de} éd., Neuilly, Time-Life, 1980, p. 42.

²⁶ Le Moing Guy, *L'Histoire de la marine*, Paris, Éditions FIRST, 2016, p. 363.

²⁷ L'utilisation d'un condensateur à surface solutionna le problème par la suite.

²⁸ Buchet Christian (dir.) et Thomasset Claude (dir.), *Le Naufrage. Actes du Colloque tenu à l'Institut Catholique de Paris (26-30 janvier 1998)*, éd. Honore Champion, janvier 1999, p. 8-9.

²⁹ *Ibid.*

épaves » dans la zone³⁰. De plus, il s'agit de la zone géographique des bancs de Terre Neuve, zone « scabreuse », selon le journaliste Émile Gautier du *Figaro*, dans son article « La neutralisation des bancs de Terre-Neuve », datant du 19 septembre 1898, où la profondeur se réduit, passant de 4000 mètres (zone en foncée sur la figure 3), à seulement une centaine de mètres (zone plus claire).

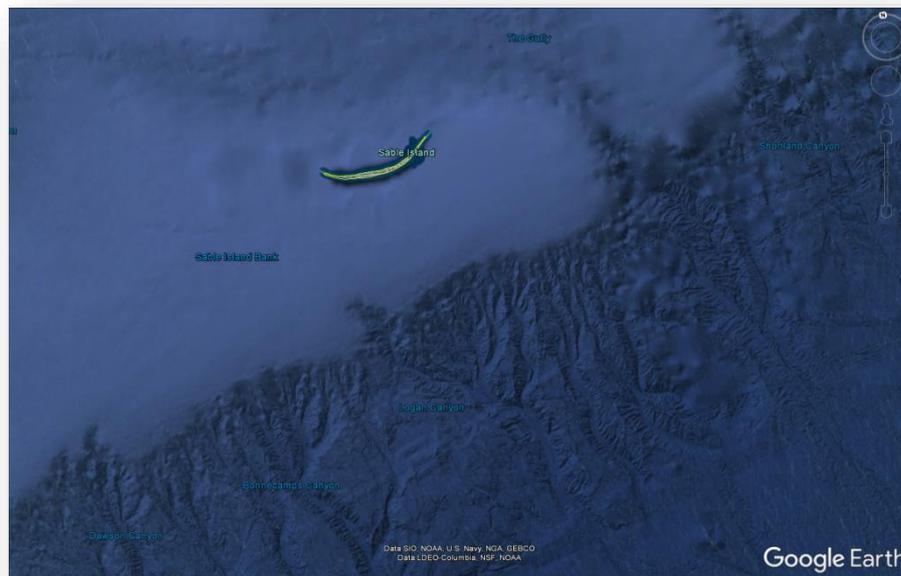


Figure 3 Carte des environs de Sable Island (source : Google Earth)

Un enjeu économique

En dépit des conditions climatiques, de la longueur de la traversée et de la dangerosité de certains espaces comme Sable Island, force est de constater que les compagnies mettaient à l'eau de plus en plus de navires, étant intrinsèquement dépendante de l'augmentation des flux échangés sur l'océan³¹. En effet, face à toutes ces contraintes, l'enjeu économique et financier que représenta un espace tel que l'océan Atlantique servit de prétexte à toutes les compagnies pour pérenniser les traversées. Dès lors, quelles furent les caractéristiques de cet enjeu économique ?

Très clairement, il peut se définir par deux facteurs. Premièrement, celui des marchandises et des biens échangés entre les deux continents. En effet, les routes commerciales ne furent, à l'origine, que des services postaux subventionnés par l'État³².

³⁰ s. n., *Une île surnommée le « cimetière de l'Atlantique », ICI Explora*, 2016, <http://oceania.exploratv.ca/les-epaves/une-ile-surnomee-le-cimetiere-de-latlantique>.

³¹ Butel Paul, *op. cit.*, p. 383-386.

³² Ducroix Clémence et Marshall Alan, *op. cit.*, p. 6.

Ainsi, en l'absence des câbles télégraphiques sous-marins, dont l'installation ne se fit que durant les années 1860 avec la pose du premier câble transatlantique en 1864 (pose effectuée par le *Great Eastern*) les paquebots furent chargés, dès l'instauration de la Black Ball Line, du transport du courrier, d'où leur nom « packet boat » « navire à paquet » avec les sigles « RMS » qui leurs furent apposés en Angleterre, signifiant « navire de la poste royale »³³. À cela, vint s'ajouter, à la faveur de la révolution industrielle, le commerce de fret, c'est-à-dire le transport de marchandises. Dès le début du XIX^e siècle, le trafic de pondéreux existait pour les denrées alimentaires, mais la durée de la traversée opposait aux fruits une fin de non-recevoir, les rendant, à l'arrivée, souvent moisissus ou très mûrs³⁴. Dès lors, ce ne fut plus par le commerce des denrées alimentaires que le fret prospéra, mais par celui des produits manufacturés. Ainsi, le quotidien *Le Temps*, dans son édition du 20 juillet 1898, détailla ce que transportait le paquebot la *Bourgogne* : quelques « 440 balles de coton [...] 10 tonnes de cuir, 10 tonnes de machines agricoles ».

Deuxièmement, les échanges se construisirent surtout autour des flux humains, qui ne cessèrent d'augmenter. En effet, selon Thomas Brinley, chercheur sur l'économie des migrations internationales, quelques trente-cinq millions d'Européens quittèrent leur continent pour aller vivre aux États-Unis, dont quatorze millions entre 1890 et 1914³⁵. Le Canada, quant à lui, attira pour plus de quatre millions d'individus sur la même période, et neuf à dix millions pour l'Amérique Latine, entre 1871 et 1914³⁶. Cependant, après 1890, une deuxième vague de migrations se distingua de la première comme étant la « New Immigration ». Cette dernière se composa majoritairement d'Austro-hongrois, d'Italiens et de Slaves. Ce ne furent donc pas moins de 3,5 millions d'Italiens qui traversèrent l'Atlantique entre 1894 et 1907³⁷. Cette constatation fut valable pour les passagers de la *Bourgogne*, dont la liste des survivants et des disparus en mer fut diffusée par les différents journaux, comme *Le Figaro*, qui annonça, dans son édition du 8 juillet 1898, parmi ceux ayant péri, des personnes aux noms à consonance italiennes tels que « Giovanni Alpi », ou encore ceux plus russophones comme « Ant. Combatovich ». Les passagers étaient donc répartis en trois classes, selon le prix du billet, distinguant la première, la seconde et la

³³ Maddocks Melvin (dir.), *La Grande aventure de la mer. Le règne du paquebot*, 2^{de} éd., Neuilly, Time-Life, 1980, p. 48.

Butel Paul, *op. cit.*, p. 410-414.

³⁴ *Ibid.*, p. 383-386.

³⁵ Brinley Thomas, *Migration and Economic growth, a study of Great Britain and the Atlantic economy*, 1954, in Butel Paul, *op. cit.*, p. 429-457.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ *Ibid.*

troisième, dite aussi « entrepont »³⁸. Ce billet, dont le prix baissa en fonction du nombre de ceux vendus, fut proposé par les agences des compagnies maritimes dans les ports, mais aussi dans les gares³⁹. En effet, pour capter les flux de migrants, les compagnies, comme celle de la Transat⁷, mirent en place des billets faisant le trajet train et navire⁴⁰. Enfin, il convient d'ajouter que le tourisme, qu'il fut d'affaires ou purement de loisirs, se développa durant le XIX^e siècle, d'où le terme de « touristes » employé par le *New York Herald*, repris dans *Le Figaro*, en énonçant la composition des passagers de la *Bourgogne*⁴¹.

Dès lors que l'enjeu économique de l'Atlantique fut pour les compagnies de capter les flux matériels et humains, il s'agissait aussi, en cas d'incident, de pouvoir être assuré. Ainsi, alors que la *Bourgogne* était annoncée coulée, le journal *Le Radical* faisait les comptes du coût financier de cette catastrophe⁴². De ces comptes, il ressortit que la *Bourgogne* avait coûté huit millions de francs, mais que sur le dernier bilan, elle n'en valait plus que six et était réassurée pour quatre millions, quatre millions répartis entre la Compagnie, pour un tiers, et par divers assureurs⁴³. Pour ce qui fut de sa cargaison, estimée à quinze millions de francs, c'est la place de Paris qui dut en payer le coût⁴⁴. Enfin, pour ce qui fut du coût des valeurs postales disparues, le cas de « force majeure » désengagea la Compagnie de toute responsabilité⁴⁵. Du côté des passagers, le procès Résal, qui se tint durant les années 1899 à 1901, mit en évidence que la mort des personnes ayant péri noyées ne put être imputée à la Compagnie. En effet, l'article 216 du Code du commerce, cité par *Le Figaro* du 20 décembre 1899, mentionna que « le propriétaire civilement responsable des fautes du capitaine peut s'affranchir [de tout remboursement] en abandonnant le fret et le bateau ». De plus, les marins n'étaient pas non plus couverts par la Compagnie, puisqu'ils devaient s'assurer eux-mêmes⁴⁶.

³⁸ Compagnie Générale Transatlantique, *Plans du paquebot la Bourgogne (CGT 1886) à destination des passagers*, archives French Lines (Le Havre), côte 1999 004 0770.

³⁹ D'où la présence d'agents de la Compagnie, notamment au Havre, lors du retour de la *Touraine*. Ducroix Clémence et Marshall Alan, *op. cit.*, p. 10.

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 8 juillet 1898.

⁴² « Pertes et responsabilités. Millions à la mer », *Le Radical*, 9 juillet 1898.

⁴³ *Ibid.*

« Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Siècle*, 9 juillet 1898

⁴⁴ *Ibid.*

En effet, la cargaison n'étant pas assurée par la compagnie, c'est le propriétaire du chargement qui doit s'assurer à ses frais.

⁴⁵ « Le cas de force majeure », *Le Radical*, 11 juillet 1898.

⁴⁶ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Siècle*, *op. cit.*

Ainsi, dès lors que les enjeux de la traversée de l'Atlantique sont révélés, un point de ce chapitre mérite encore d'être éclairci, celui du bilan de la Transat', dans les années qui précèdent le naufrage de la *Bourgogne*.

Bilan de la C^{ie} G^{le} Transatlantique à la fin du XIX^e siècle

Alors que les années 1860 virent la Compagnie s'affirmer et gagner ses lettres de noblesses (impériales en l'occurrence), le tournant des années 1870 fut synonyme de crise pour la Transat'.

Une compagnie en crise dans les années 1870

En effet, la crise est liée à deux facteurs. Le premier fut économique, avec le dépôt de bilan et la démission des Péreire en 1868, et le deuxième militaire, avec la guerre contre la Prusse, qui perturba le commerce en Atlantique⁴⁷. De plus, une série d'accidents en mer entraîna une baisse de confiance de la part des voyageurs. Ainsi, le 22 novembre 1873, un clipper en fer du nom de *Loch Earn*, aborda le navire *Ville du Havre* et fit 226 morts. À peine un an plus tard, en avril 1874, ce fut au tour de l'*Europe* d'être abandonné en mer, tandis que deux semaines après, l'abandon de l'*Amérique*, se pensant perdu, provoqua « la moquerie générale du monde marin », puisqu'il n'avait pas coulé⁴⁸.

La reprise de l'activité dans les années 1880 et 1890

Démissionné sept ans plus tôt, Isaac Péreire (son frère étant mort en 1875) revint à la tête de la Compagnie en 1875 et lui impulsa une nouvelle dynamique, dynamique reprise à sa mort en 1880, par son fils, Eugène Péreire⁴⁹. Cette nouvelle dynamique s'employa, tout

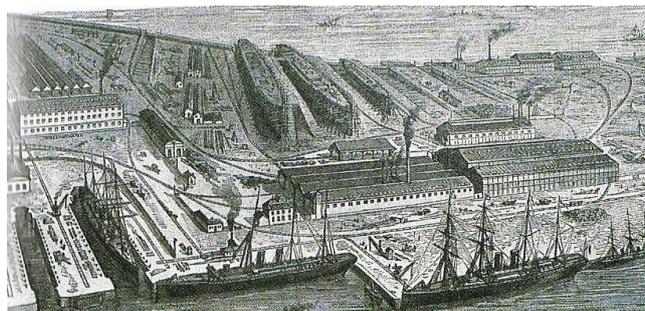


Figure 4 Chantiers navals de Penhoët en 1886, on distingue la Champagne et la Bretagne sur cale, au second plan.

Marin Pierre-Henri, *Les Paquebots ambassadeurs des mers*, 2e éd., Paris, Gallimard, coll. « Découvertes Gallimard Techniques », n° 75, 1995, p. 27.

d'abord, à rétablir la confiance perdue, en installant des pigeons voyageurs sur les navires, des phares électriques et en construisant de nouveaux paquebots. De plus, c'est en 1879 que la Compagnie devient une

⁴⁷ Ducroix Clémence et Marshall Alan, *op. cit.*, p. 10.

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ Barbance Marthe, *Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique : un siècle d'exploitation maritime*, Paris, Arts et métiers graphiques, 1955, p. 95.

société anonyme, lui permettant de se donner les moyens de construire de nouveaux bâtiments (figure 4).

Dès lors, la Compagnie voulut miser sur la vitesse et le bien-être des passagers, pour concurrencer les autres compagnies. Ainsi, sa santé financière s'améliora, avec une augmentation des passagers transportés, de 22 000 à 47 000 entre 1875 et 1880, et une augmentation du fret, passant de 103 000 à 316 000 tonnes⁵⁰.

Ce fut donc forte de cette nouvelle prospérité, que la Compagnie, nouvellement installée au 6, rue Auber à Paris, ordonna la construction, en 1884, de quatre bateaux, de la série *Province* : en



Figure 5 La Bretagne et la Champagne en cours de construction

acier, 150-155 mètres de long, deux cheminées, quatre mâts, avec une capacité d'emmener 1200 passagers et disposant de l'eau courante⁵¹. Ces paquebots, qui furent construits sur deux ans, furent la *Champagne* et la *Bretagne*, mis en cale à Saint-Nazaire, et le *Gascogne* et la *Bourgogne*, à la Seyne-sur-Mer aux Chantiers de la Méditerranée (figure 5).

Barbanche Marthe, Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique : un siècle d'exploitation maritime, Paris, Arts et métiers graphiques, 1955, p. 123.

Ces navires se distinguèrent par leur vitesse, avec la *Bourgogne*, qui, avec ses 18 nœuds, relia Le Havre à New York en un peu plus de sept jours, tandis que la *Bretagne* battit le record, avec ses 19.6 nœuds (contre le précédent de 19,5)⁵².

Une fin de siècle de nouveau en crise

Malgré les efforts réalisés pour gagner en vitesse (comme convenu dans les négociations de 1882-1884, qui obligèrent la Compagnie à renouveler sa flotte et à gagner en rapidité), les navires anglais demeurèrent supérieurs, avec une moyenne de 22-23 nœuds, mettant six jours pour relier l'Europe à l'Amérique. Côté allemand, le *Kaiser Wilhelm der Grosse*, paquebot construit en 1897 développant 22 nœuds, et richement

⁵⁰ *Ibid.*, p. 96.

⁵¹ « Terrible catastrophe en mer », *Le Petit Parisien*, 7 juillet 1898. Ducroix Clémence et Marshall Alan, *op. cit.*, p. 11.

⁵² *Ibid.*

décoré par Johannes Pope gagna plusieurs fois le Ruban bleu⁵³. En attendant le début du XX^e siècle, la Transat' fut de nouveau en crise avec l'abandon du *Ville de Saint-Nazaire* en 1897, des mouvements de grèves dans les ports et le naufrage de la *Bourgogne* en 1898. Ce naufrage représente encore à ce jour la plus grande tragédie de toute l'histoire de la Compagnie, d'autant plus que la route de l'Atlantique Nord est considérée comme une « artère vitale » pour la Transat'⁵⁴.

À travers ce chapitre, nous avons pu faire le constat que plusieurs compagnies maritimes européennes (Royaume-Uni, Allemagne et France, principalement) et américaines se sont développées, tout au long du XIX^e siècle, se livrant une concurrence acharnée afin de gagner le plus de passagers et de marchandises à destination des États-Unis. Dans ce panorama commercial, force est de constater que toutes les compagnies ne se développèrent pas au même rythme, ce qui fut notamment le cas pour la Transat', avec ses périodes de crises et de reprise d'activités.

De plus, les compagnies durent s'affranchir des contraintes inhérentes à la navigation dans l'Atlantique Nord, surtout autour des bancs de Terre Neuve. Pour cela, les compagnies firent face à de véritables défis technologiques, favorisant la révolution des transports maritimes, avec la figure tutélaire du paquebot.

⁵³ *Ibid.*, p. 12.

⁵⁴ *Ibid.* p. 13.

Vercel Roger, *Préface* in Barbance Marthe, *op. cit.*, p. 8.

Chapitre 3 – La *Bourgogne*, un paquebot parmi tant d'autres

Le panorama économique et commercial dans lequel intervint la concurrence entre les différentes compagnies maritimes, vit la mise à l'eau de plus en plus de paquebots. Interrogeons-nous dès lors, sur l'évolution technique de ce XIX^e siècle, afin de pouvoir inscrire la *Bourgogne*, au sein de ces mouvements technologiques multiples.

La révolution des transports maritimes

Cette période de grands changements, qui s'amorça dès le XVIII^e siècle, s'opéra autour de divers axes. Ces changements eurent des répercussions sur le trafic maritime de l'Atlantique.

Le navire à vapeur

Le paquebot doit son nom à son utilité commerciale comme navire transportant des paquets¹. Cependant, d'un point de vue technique, le seul terme qui peut le qualifier est celui très simple de « navire à vapeur » ou « steamer » en anglais. Pourtant, réduire le paquebot à une simple propulsion à vapeur est trompeur car il résulte de plusieurs transformations techniques.

Tout d'abord, il faut considérer les innovations en des termes d'énergie et de transformation de cette-dernière. Le principe de combustion du bois, dans un premier temps, puis du charbon, dans un second, se fit grâce à des machines qui se perfectionnèrent tout au long du XIX^e siècle. Ainsi, profitant en parallèle des progrès dans le monde naval, les machines passèrent tour-à-tour d'une simple à une double expansion compound, au milieu du XIX^e siècle². Cette innovation permit à la vapeur de circuler entre des cylindres haute pression, puis dans ceux à basse pression, permettant des économies de combustible³. Ces machines furent encore améliorées dans les années 1880, avec l'introduction de la triple expansion, dont les avantages principaux furent la fiabilité et les économies engendrées sur le combustible⁴. La *Bourgogne* fut notamment équipée de ces machines (figure 6).

¹ Ducroix Clémence et Marshall Alan, *Transatlantiques. L'Épopée graphique des paquebots de légende*, Lyon, Musée de l'imprimerie, 2013, p. 6.

² Hill Richard, *Les Guerres maritimes. La Marine à vapeur*, Paris, Autrement, 2003, vol.11, p. 49.

³ Lamming Clive (dir.), « *Coumpoundage* » et « *Pereire (Emile)* » in *Larousse des trains et des chemins de fer*, 2e éd., Paris, Larousse, 2008, p.220.

⁴ Hill Richard, *op. cit.*, p. 50.

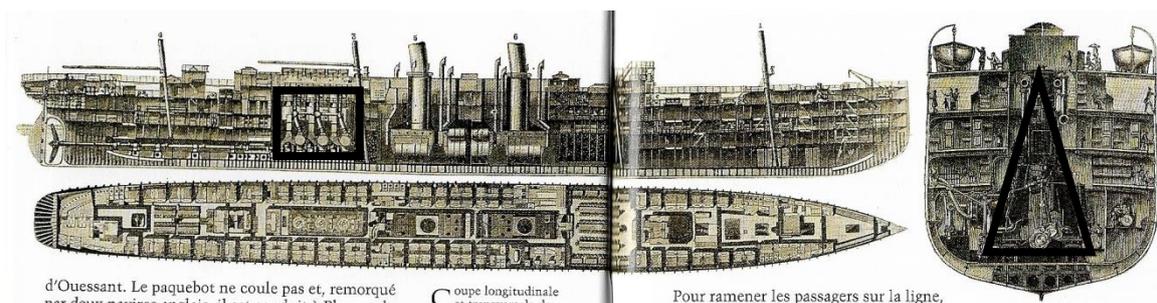


Figure 6 Vue transversale et vue de coupe de la *Bourgogne*

Marin Pierre-Henri, *Les Paquebots ambassadeurs des mers*, 2e éd., Paris, Gallimard, coll. « Découvertes Gallimard Techniques », n° 75, 1995, p. 26-27.

Vient ensuite le mode de propulsion du paquebot. En effet, si la mise sous pression de la vapeur permet de créer le mouvement, ce dernier n'est pas forcément évident dans un milieu marin. Aussi, à défaut d'expliquer comment un piston se meut grâce à la vapeur, expliquons plutôt les avantages qu'eurent les différents modes de propulsion sur l'eau. Ce fut en premier lieu la roue à aube qui permit au navire de se mouvoir sur l'eau. Placées d'abord à la poupe des navires, puis sur les flancs, elles avaient l'avantage, croyait-on à l'époque, d'obtenir un plus fort rendement que l'hélice⁵. Cependant, les défauts ne manquèrent pas de poindre, puisqu'elles étaient inadaptées à la haute mer, du fait de la houle, et provoquaient de sérieux ralentissements voire des problèmes de gouvernails⁶. Il fallut attendre les années 1840 pour que l'hélice s'impose sur les navires⁷. Ce fut cette innovation qui permit un véritable essor du navire à vapeur, car elle permettait de concrétiser cette volonté, formulée dès 1817, avec la Black Ball Line, de vitesse et de réduction du temps sur l'océan Atlantique. L'hélice fut améliorée grâce à l'invention de Charles Parsons, au milieu des années 1880, de la turbine. Elle fut opérationnelle en 1895, expérimentée lors du Jubilé de la reine Victoria en 1897 et permit encore de gagner en vitesse⁸. Ces innovations entraînèrent une sorte de césure au sein des équipages, entre les mécaniciens et les marins⁹.

Enfin, si l'on s'attacha à améliorer la vitesse du navire, il fallut aussi qu'il fut capable de contenir de plus en plus de marchandises, de passagers et, évidemment, une salle des machines de plus en plus lourde. Dès lors, la coque fut aussi au centre des innovations. Longtemps en bois, le simple fait de penser que l'on pouvait la fabriquer en

⁵ Le Moing Guy, *op. cit.*, p. 316.

⁶ *Ibid.*

⁷ *Ibid.*, p. 317.

⁸ Hill Richard, *op. cit.*, p. 50.

⁹ Masson Philippe, *Grandeur et Misère des gens de mer*, Panazol, Lavauzelle, 1986, p.201.

métal se heurtait à une croyance qui partait du principe que le métal étant lourd, le navire devait forcément couler¹⁰. Cependant, le bois limitait par principe la taille des navires à un peu plus de cinquante mètres de long. C'est en 1821 que, grâce au navire en fer de *sir* John Napier qui ne coula pas, l'architecture en fer des navires put commencer à se développer¹¹. Cette avancée fut amplifiée, au milieu du XIX^e siècle, avec l'acier issu des procédés Bessemer (1855) et Siemens-Martin (1865)¹².

Une révolution ?

Alors que les progrès techniques furent évidents, peut-on tout de même parler d'une véritable révolution ? Afin de pouvoir apprécier les changements techniques, une chronologie indicative de quelques paquebots qui ont marqué leur époque semble intéressante pour voir cette évolution. À cet égard, le *Clermont* (1807) fait figure de premier vapeur opérationnel à usage commercial sur l'Hudson, même si les historiens maritimes préfèrent retenir la date de 1817, avec le *Savannah*, qui fut le premier navire à traverser l'Atlantique à la vapeur (même s'il ne l'utilise qu'une centaine d'heures) en vingt-sept jours¹³. Le premier vrai voyage qui se déroula entièrement à la vapeur fut celui du *Royal William*, effectué en 1833, entre la Nouvelle-Écosse et la Tamise, en vingt-cinq jours, à une vitesse moyenne de 4 nœuds¹⁴. Le premier affrontement commercial entre deux compagnies eut lieu en 1838, entre le *Sirius* et le *Great Western*¹⁵. En 1859, le *Great Eastern* marqua le début de cette course au gigantisme qui jalonna tout le reste du XIX^e siècle, ainsi que la première moitié du XX^e¹⁶. Enfin, plus tard dans le siècle, dans les années 1880, le *City of New York* fut le premier paquebot à être divisé en quinze cloisons étanches¹⁷.

En dépit de ces avancées techniques, force est de constater que la marine à voile se maintint très largement tout au long du XIX^e siècle¹⁸. En effet, les premiers steamers n'étant

¹⁰ Le Moing Guy, *op. cit.*, p. 320-321.

¹¹ *Ibid.*

¹² *Ibid.*

¹³ *Ibid.*, p. 314.

¹⁴ Maddocks Melvin (dir.), *La Grande aventure de la mer. Le règne du paquebot*, 2^{de} éd., Neuilly, Time-Life, 1980, p. 18.

¹⁵ Le Moing Guy, *op. cit.*, p. 315.

¹⁶ Hillion Daniel, *L'Atlantique à toute vapeur*, Rennes, Ouest-France, 1993, p. 25.

¹⁷ Le Moing Guy, *op. cit.*, p. 330.

¹⁸ Jeanneney Jean-Noël, *Concordance des temps : Les Paquebots : du rêve au drame*. [enregistrement audio] **[en ligne]**. Diffusée en mars 2012, France Culture. Disponible sur : <https://www.franceculture.fr/emissions/concordance-des-temps/les-paquebots-du-reve-aux-drames-0>. (Consulté le 7 novembre 2016)

efficaces que sur les fleuves, les voiliers restèrent les maîtres de l'océan, accomplissant le transport de marchandises¹⁹. Ainsi, au moment de leur chute, chute qui commença avec l'introduction de l'hélice au milieu du XIX^e, les voiliers ne furent jamais aussi nombreux sur l'océan²⁰. De plus, les années 1840 à 1870 virent naître une nouvelle forme de voilier qui tirait parti des innovations techniques sur les coques en acier, les clipper, largement répandus et construits par les Anglais et les Américains, comme le *Cromartyshire*, voilier trois mâts abordeur de la *Bourgogne*, déplaçant 1554 tonneaux, faisant 75,5 mètres de long et armé à Glasgow en 1889²¹.

Enfin, sans rentrer de nouveau dans les détails, les flux de passagers, d'une part, et ceux de marchandises, d'autre part, augmentèrent énormément tout au long du XIX^e siècle, dépassant ceux qui existaient déjà auparavant.

La révolution maritime fut avant tout une révolution des techniques, dont les prémices sont à voir dans les siècles précédents. Cependant, le fait que les innovations se réalisèrent tout au long d'un siècle, que les flux furent assurés de manière combinée par les voiliers et les steamer dans un premier temps, permet de relativiser le terme de révolution, pour parler plutôt de transition. Mais alors que les paquebots sont des constructions techniques, il faut aussi voir qu'ils furent des réponses à une certaine demande et qu'ils alimentèrent ainsi un imaginaire du voyage transatlantique.

L'ère du paquebot

Plus que par des innovations techniques, les paquebots furent notamment connus pour leur gigantisme, leur luxe et leur vitesse²².

Une véritable compétition

En effet, alors que la construction navale en bois limitait la taille des navires à un peu plus de cinquante mètres, l'introduction du métal, puis de l'acier, permit aux architectes de faire des paquebots toujours plus grands. Ainsi, le *Savannah* qui ouvre notre période en 1817 ne fit guère plus de trente mètres de long et 320 tonneaux²³. Presque vingt

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ *Ibid.*

²¹ *Ibid.*

« Le *Cromartyshire* », *Le Petit Parisien*, 8 juillet 1898.

²² Jeanneney Jean-Noël, *op. cit.*

²³ Le Moing Guy, *op. cit.*, p. 314.

ans plus tard, le *Sirius*, lui, déplaçait 2000 tonnes et mesurait 61 mètres de long²⁴. Mais ce fut le *Great Eastern*, paquebot de tous les superlatifs immortalisé par Jules Verne dans son livre *Une Ville flottante*, qui, en 1858, entama réellement cette course au gigantisme. Fruit de la volonté d'Isambard Kingdom Brunel, il mesurait 211 mètres de long, pour un poids de 32 680 tonnes. Pour l'époque, il était deux fois plus grand que tous les autres navires et était mû par deux roues à aubes et une hélice²⁵. Cependant, revenant trop cher, il fut moqué pour être « un centre d'attractions pour marins d'eau douce » plutôt qu'un véritable navire, et finit par déposer le câble transatlantique, en 1864, avant de devenir un music-hall en 1885²⁶. Il fallut attendre 1899, pour que l'*Oceanic* le dépassa, avec ses 214 mètres²⁷.

Mais ce fut surtout la vitesse qui cristallisa la compétition, en mettant en place une quasi institution, le Ruban bleu. Ce dernier récompensait les navires les plus rapides qui pouvaient arborer le précieux Ruban à leur mât²⁸. Cependant, on ne commença réellement à en parler qu'à partir des années 1870²⁹. Dans cette course, ce fut le *Sirius* qui devint le premier à le remporter en 1838, avec ses 6,7 nœuds, ce qui inspira Jules Verne dans son *Tour du monde en 80 jours*, dans lequel Phileas Fogg monte à bord du *Sirius*³⁰. Cependant, le Ruban ne devait pas lui être acquis pour plus d'une journée, puisque le lendemain, c'est le *Great Western* qui l'emporta, avec ses 8,7 nœuds. S'ensuivit une trentaine de navires qui eurent le Ruban, avant d'arriver en 1898, année du naufrage de la *Bourgogne*, où c'est le *Kaiser Wilhelm der Grosse* qui l'emporta avec ses 22,29 nœuds³¹.

En lien avec la puissance du navire, les cheminées augmentèrent, passant d'une seule sur le *Great Western*, à quatre, sur le *Kaiser Wilhelm der Grosse*³². Mais cette augmentation doit être vue comme un trompe-l'œil. En effet, ce furent les Allemands qui eurent l'idée de rajouter une quatrième cheminée, alors que deux suffisaient amplement, dans le but de rassurer les passagers³³.

²⁴ *Ibid.*

²⁵ *Ibid.*, p. 360.

²⁶ Maddocks Melvin (dir.), *op. cit.*, p. 46-47.

²⁷ Le Moing Guy, *op. cit.*, p. 322.

²⁸ Hillion Daniel, *op. cit.*, p. 115.

²⁹ Jeanneney Jean-Noël, *op. cit.*

³⁰ Hillion Daniel, *op. cit.*, p. 14.

³¹ *Ibid.*, p. 110.

³² Marin Pierre-Henri, *Les Paquebots ambassadeurs des mers*, 2e éd., Paris, Gallimard, n° 75, 1995, p. 16 et 31. Notons toutefois que le *Great Eastern* en avait cinq.

³³ Saccani Jean-Pierre, *Ces Cités qui voguent*, L'Express Grand Format, 1^{er} trim. 2017, n° 20, p.66

Mais surtout, le paquebot se voulait le « *nec plus ultra* de la technologie », avec l'introduction de l'éclairage électrique, permis par les ampoules Edison, sur le *Normandie* en 1883, ou encore l'eau courante et le téléphone³⁴. Toutes ces innovations firent dire qu'il s'agissait d'une « ultime expression de la révolution industrielle »³⁵.

Le paquebot, ce fut aussi un décor somptueux qui rappelait, dans un premier temps, la maison bourgeoise, puis dans un second, l'hôtel particulier³⁶. Doté d'un « raffinement suprême », les escaliers monumentaux furent ce qui rappellent peut être le mieux le caractère luxueux et démesuré du paquebot, mais invitant aussi le passager à se joindre au voyage, d'où la citation de Kiepling « *The Liner she's a lady* », « le paquebot c'est une dame qui reçoit »³⁷.

Ce luxe, cette démesure, servit à alimenter un imaginaire du paquebot, véhiculé par des textes comme *Une Ville flottante* (1871) de Jules Verne ou le poème de Victor Hugo, *Pleine mer* (1859)³⁸. De plus, les souvenirs des passagers parlent « d'une vie de rêve » menée à bord, ou encore d'une « extase suprême du monde moderne ». Enfin, ils sont vus comme de véritables « ambassadeurs des mers », pour reprendre le titre du livre de Pierre-Henri Marin³⁹. À cet égard, Marthe Barbance ajoute qu'ils furent le « prolongement d'un pays »⁴⁰. De ce fait, le supposé émoi national, lors du naufrage de la *Bourgogne*, fut vécu presque comme la mort d'un représentant de la Nation⁴¹. Cependant, cette course au gigantisme n'eut qu'un seul but, attirer les potentiels voyageurs.

Un espace vide sur l'eau

Tout d'abord, il s'agissait, pour les paquebots, d'arriver à rationaliser l'espace entre les soutes pour le combustible, qui tenait une certaine place, les chambres pour les passagers et les espaces de convivialité. De plus, le paquebot, par mesure de sécurité, était

³⁴ Vercel Roger, *Préface* in Barbance Marthe, *Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique : un siècle d'exploitation maritime*, Paris, Arts et métiers graphiques, 1955, p. 8.

³⁵ Maddocks Melvin (dir.), *op. cit.*, p. 6.

³⁶ Corbin Alain (dir.), *L'Avènement des loisirs. 1850-1960*, [1995], Paris, Flammarion, 2009, p. 80-93.

³⁷ Maddocks Melvin (dir.), *op. cit.*, p. 93.
Ibid., p. 104-105.

Barbance Marthe, *op. cit.*, p. 11.

³⁸ Jeanneney Jean-Noël, *op. cit.*

Maddocks Melvin (dir.), *op. cit.*, p. 6.

³⁹ Marin Pierre-Henri, *op. cit.*

⁴⁰ Barbance Marthe, *op. cit.*, p. 5.

⁴¹ « Le Naufrage de la *Bourgogne*. 628 victimes », *Le Figaro*, 7 juillet 1898.

segmenté en plusieurs compartiments étanches⁴². Dès lors, pour améliorer le confort des passagers, des modifications eurent lieu sur les paquebots, pour le meilleur (augmentation de l'espace dédié aux chambres et aux dortoirs), mais aussi pour le pire (les cloisons étanches ne montent pas au-dessus des ponts cabines)⁴³.

Ces passagers étaient, pour la plupart, des migrants qui traversaient l'Atlantique, en quête d'un nouveau départ. Cependant, on observe une hausse d'une « classe de loisirs », c'est-à-dire l'élite qui traversait l'océan pour faire affaire en Amérique, ou alors, des touristes. Dès lors, Alain Corbin nous propose un instantané de 1893, où il y a quelques 121 829 « passagers de cabine » et 318 256 immigrants entassés dans l'entrepont⁴⁴. Ces passagers accordaient une grande différence entre « être en mer » et se « trouver en mer », en accordant plus ou moins de fatalité à leur situation. Car l'un des principaux problèmes du passager, lorsqu'il se trouvait sur un navire, était l'ennui. Dès lors, l'accueil devint la préoccupation numéro un des compagnies, afin de recréer la vie qu'il avait à terre⁴⁵. Ce fut une « théâtralité sociale inédite » qui se mit en place à bord de ces paquebots⁴⁶. En effet, aidés par un glissement de la définition du loisir comme étant une disponibilité temporelle amenant toute une gamme de distractions, les paquebots devinrent de véritables « laboratoire à la classe de loisir »⁴⁷. Ce fut sur cette courte période, celle du voyage en mer, que les relations sociales se firent avec tous leurs principes : mondanités, galas, tout en ayant un temps disponible à soi, en cabine, pour lire⁴⁸. Cependant, la réglementation régissant la vie à bord était assez stricte, dans un souci

de moralité, et les passagers ne disposaient que de peu de lieux de sociabilité, comme le salon-salle à

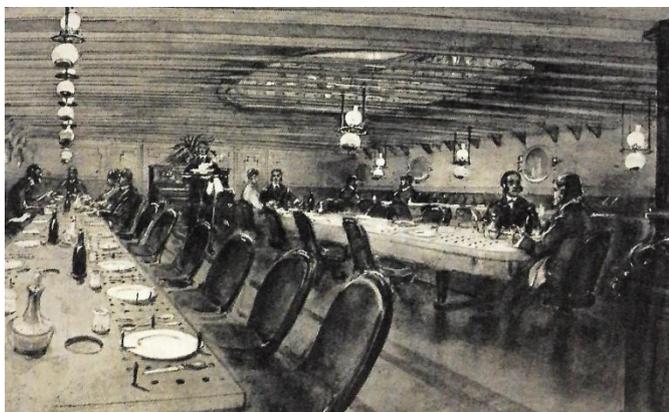


Figure 7 Le Salon-salle à manger, vers 1882, d'un paquebot du type la *Bourgogne*

Gravure extraite de *L'Illustration*, s. d., dessin d'Albert Seville in *L'Illustration, Le Normandie. Le Nouveau paquebot de la Cie G^le Transatlantique. Chef-d'œuvre de la technique et de l'art français, L'Illustration, 1935, n° 4813 bis, H-S*

⁴² Amess Christopher (real.), *Civilisations : Navires en détresse*, France 5, France, 30/3/2016.

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ Maddocks Melvin (dir.), *op. cit.*, p. 21.

⁴⁶ Corbin Alain (dir.), *op. cit.*, p. 80-93.

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ *Ibid.*

manger, avec son piano (comme celui de la *Bourgogne*, voir figure 7), ou encore le boudoir pour les dames et le fumoir pour les hommes⁴⁹. Dans ce cadre, les Français tentèrent de tirer leur épingle du jeu, en proposant une gastronomie digne des meilleurs hôtels, c'est ce qu'Alain Buhl, président directeur général des Caves de la Transat', résumait en ces termes : « le cordon bleu le disputait au Ruban bleu, Bacchus le disputait à Neptune »⁵⁰.

La Bourgogne, le fleuron de la C^{ie} G^{le} Transatlantique ?

Alors que, poussées par la transition des transports maritimes, les compagnies maritimes se livraient une course effrénée au gigantisme, battant au passage des records de vitesse, qu'en était-il de la *Bourgogne* ?

Un paquebot, une série

Alors que la presse titra « Le Naufrage de la *Bourgogne* » sur la plupart de leur « une », elles eurent aussi à cœur de le décrire au lecteur, afin qu'il prenne conscience de la mesure de la perte subie. Dès lors, dans l'édition du 7 juillet 1898, le *Figaro* put décrire le navire, grâce à son « collaborateur Marc Landry [...] [qui] fait parvenir dans la soirée, par dépêche, les renseignements

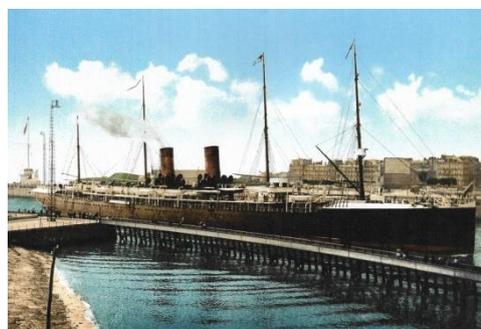


Figure 8 Carte postale n° 8028 de la *Bourgogne*, 1895

suivants sur le paquebot naufragé ». Ainsi, la *Bourgogne* (figure 8) fut présentée comme un paquebot de la série *Provinces*, construit aux Chantiers de la Méditerranée, à La Seyne, en 1886, pour un coût de 7 500 000 F : sa vitesse est de 16 à 17 nœuds, et il fut qualifié de « navire heureux ».⁵¹ L'article révéla le nom de deux de ses commandants successifs, le lieutenant de vaisseau Leboeuf, entre 1891 et 1897, et le lieutenant de vaisseau Deloncle, à partir de la fin 1897, jusqu'à sa mort le 4 juillet 1898⁵². Pour aller plus loin, il s'agissait d'un paquebot en acier, faisant 150 mètres de long, et déplaçant plus de 7000 tonnes, grâce à un moteur « compound » 6 cylindres à détente variable, développant 9000 chevaux concentrés sur une hélice⁵³. Visuellement parlant, il a deux cheminées et un gréement de

⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁰ Hauguel François, Peslier Patrick et Perroy Aymeric, *Mémoire de la French Lines. Quand les transatlantiques partaient du Havre*, Rouen, Éditions PTC, 2006, vol.3/T1, p. 64.

⁵¹ « La *Bourgogne* », *Le Figaro*, 7 juillet 1898.

⁵² *Ibid.*

⁵³ Barbance Marthe, *op. cit.*, *Annexes : Flotte de la Compagnie Générale Transatlantique depuis son origine.*

goélette à 4 mâts⁵⁴. Modifié en 1898, deux de ses mâts furent supprimés, les cheminées allongées, dans un but de lui faire économiser du combustible et de gagner en régularité⁵⁵.

La *Bourgogne* était pourvue de 2 chambres de luxe, 84 cabines de 1^{ère} classe, 15 cabines de 2nde classe et des dortoirs pour les 614 passagers de troisième classe (figure 9)⁵⁶. Dirigée

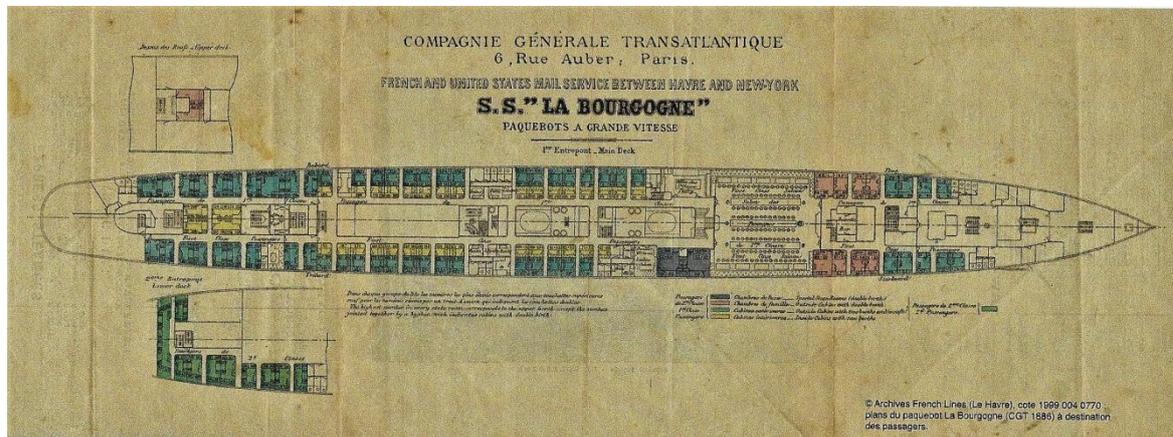


Figure 9 Plan de la *Bourgogne*

par quelques 220 hommes d'équipage, la *Bourgogne* « était à bord une profusion de matériaux nobles et de bois précieux »⁵⁷. De plus, « le grand salon était orné d'un escalier monumental à double révolution, le premier du genre »⁵⁸. Pourtant, d'après la figure 7 (voir plus haut), le salon-salle à manger fut dans des tons assez sombres, les murs étant en bois, les tables étant très longues, parsemées de trous pour tenir les différents couverts, les chaises tournantes et fixées au sol, et le piano servant pour la distraction. Le paquebot était divisé, pour sa sécurité, en onze compartiments étanches sur quatre ponts⁵⁹. Dans ses soutes, il dut conserver, en moyenne, 6,5 tonnes de bœufs, 1500 volailles et 800 kilos de légumes⁶⁰. Ainsi, le quotidien *Le Temps* propose le détail de sa cargaison, au retour de New York (cargaison perdue en mer), dans son édition du 20 juillet. Ainsi, ce sont quelques 440 balles de coton, 1270 barriques d'huile, 170 tierçons de saindoux, 35 caisses de lard, 4889 caisses de saucisses, 9832 caisses de homards, 30 barils de pommes sèches, 1455 sacs de café, 10 tonnes de cuirs, 10 tonnes de machines agricoles, 24 balles de soie, 100 tonnes de quincaillerie, 75 tonnes de machines à coudre, 30 tonnes de billes de bois de

⁵⁴ Ducroix Clémence et Marshall Alan, *op. cit.*, p. 12.

⁵⁵ Hauguel François, Peslier Patrick et Perroy Aymeric, *op. cit.*, p. 21.
« *La Bourgogne* », *op. cit.*

⁵⁶ Hauguel François, Peslier Patrick et Perroy Aymeric, *op. cit.*, p. 20.

⁵⁷ Trihan Ludovic, *La Compagnie Générale Transatlantique, histoire de la flotte*, in Hauguel François, Peslier Patrick et Perroy Aymeric, *op. cit.*, p. 20.

⁵⁸ *Ibid.*

⁵⁹ Barbance Marthe, *op. cit.*, p. 126.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 127.

cèdre, 100 tonnes de pièces de machines, 50 tonnes de voitures, 84 colliers de bicyclettes, 100 tonnes de coquillages et autres maroquinerie, liste non exhaustive. De plus, considéré par *Le Petit Parisien* comme un « excellent marcheur », il faut constater, cependant, qu'il fut déjà inquiété par une collision en 1894, avec le vapeur américain *Ailsa*⁶¹. Pour résumer, il fut qualifié de « superbe paquebot » par l'ouvrage *Mémoire de la French Lines*⁶².

Superbe, peut-être, mais le paquebot fut loin d'être unique, comme l'annonce le *Figaro* en date du 7 juillet 1898, parlant de « navires identiques ». En effet, la convention du 24 juillet 1883 obligea la Compagnie à construire quatre paquebots pour la route de l'Atlantique Nord⁶³. Il s'agit donc d'une série nommée *Provinces*, en raison des noms donnés aux paquebots, série qui a pour modèle le *Normandie*, construit en 1882 en Angleterre pour la Compagnie, et le cunarder *Etruria*, construit en même temps que les *Provinces*⁶⁴. Du fait d'un manque de main d'œuvre aux chantiers de Penhoët, les paquebots *Bourgogne* et *Gascogne* furent construits à La Seyne⁶⁵. Estimés chacun à 7 500 000 F, les deux paquebots construits à la Seyne, ne revinrent, au final, qu'à 5 300 000 F⁶⁶. Malgré les deux lancements échoués de la *Champagne* et de la *Bretagne*, en 1885, la *Champagne* fut enfin lancée en mai 1886, suivi de la *Bourgogne* en juin, puis la *Gascogne* et la *Bretagne*⁶⁷. Malgré une moyenne commune de 18,5 nœuds, les deux paquebots construits à Penhoët étaient supérieurs à leur deux sistership, surtout dans le cas de la *Bretagne*, le « mieux réussi de la série », qui dépassait les 19 nœuds⁶⁸. Mais ces quatre navires remportèrent un « plein succès » sur la route vers New York, permettant à la Compagnie d'être au premier rang, en terme de vitesse, jusqu'en 1889⁶⁹. Ces quatre paquebots rencontrèrent des destins divers : la *Bourgogne* coula en juillet 1898, du fait d'un abordage, la *Bretagne* et la *Gascogne* furent vendues en 1912, et la *Champagne* fut perdue par échouage en 1915⁷⁰.

Un paquebot déjà dépassé

⁶¹ « Le Paquebot La *Bourgogne* », *Le Petit Parisien*, 7 juillet 1898.

⁶² Hauguel François, Peslier Patrick et Perroy Aymeric, *op. cit.*, p. 20.

⁶³ Barbance Marthe, *op. cit.*, p. 122.

⁶⁴ Le Boutilly Laurent, Rémy Max, *Les Provinces transatlantiques*, Paris, Minimonde76, 2016, p. 25.

Hillion Daniel, *op. cit.*, p. 59.

⁶⁵ Barbance Marthe, *op. cit.*, p. 125.

⁶⁶ *Ibid.*, p. 126.

⁶⁷ *Ibid.*, p. 124.

⁶⁸ *Ibid.*, p. 128.

⁶⁹ Barbance Marthe, *op. cit.*, p. 128.

⁷⁰ Barbance marthe, *op. cit.*, Annexes : Flotte de la Compagnie Générale Transatlantique depuis son origine

Faisant partie d'une série de quatre navires, au destin plus ou moins long, au sein de la flotte de la Transat', la *Bourgogne* fut loin d'être le paquebot le plus moderne en 1898. En effet, « soucieuse de garder son rang », la Compagnie mit sur cale, en juin 1888, une nouvelle unité, la *Touraine* (figure 10)⁷¹. Ainsi, en plus d'être le navire qui ramena les survivants du naufrage de la *Bourgogne* au Havre le 17 juillet 1898, ce paquebot faisait office de véritable « faire valoir » pour la Compagnie, lui permettant d'augmenter ses primes de vitesse définies par le contrat avec l'État⁷². Le navire fut construit en acier, sous la direction de l'ingénieur Daynard, qui le dota de trois mâts et cinq ponts⁷³. Ses deux hélices étaient mues par deux machines à triple expansion qui développaient 13 000 chevaux, lui faisant atteindre, lors de son premier voyage, le 20 juin 1891, la vitesse de 19 nœuds⁷⁴. Faisant 157 mètres, il pouvait accueillir 1090 passagers⁷⁵. Ce paquebot rencontra un franc succès, puisque selon Marthe Barbance, « avec elle, les recettes de la ligne de New York montèrent à 21 millions et demi » ce qui correspond au double de sept ans auparavant⁷⁶. Enfin, on retient de ce navire, qu'il ravit le ruban bleu en 1892, avec une vitesse de 21,20 nœuds, dépassant le *City of Paris* (20,70 nœuds), même si « les historiens de la marine n'y croient pas », estimant « qu'une erreur a dû se glisser » dans les résultats. La *Touraine* ne fut donc pas comptabilisée dans les navires ayant décroché la récompense, ce qui ne l'empêchera pas de faire une « très brillante carrière, jusqu'à sa démolition en 1923 »⁷⁷.

Déjà techniquement dépassée en 1898, au sein même de la Transat', la *Bourgogne*, ainsi que tous les navires français de cette époque, firent pâle figure face au paquebot allemand de la Lloyd, le *Kaiser Wilhelm der*

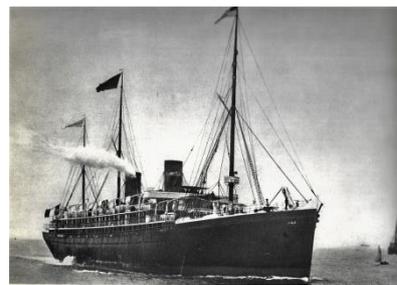


Figure 10 La *Touraine*

Barbance Marthe, *Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique : un siècle d'exploitation maritime*, Paris, Arts et métiers graphiques, 1955, p. 130.



Figure 11 Le *Kaiser Wilhelm der Grosse* représenté par l'affichiste Hugo d'Alési.

Hillion Daniel, *L'Atlantique à toute vapeur*, Rennes, Ouest-France, 1993, p. 61.

⁷¹ Barbance Marthe, *op. cit.*, p. 129.

⁷² « L'Arrivée des naufragés », *Le Figaro*, 18 juillet 1898.

Barbance Marthe, *op. cit.*, p. 130.

⁷³ *Ibid.*

⁷⁴ *Ibid.*, p. 130-132.

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ *Ibid.*, p. 132.

⁷⁷ Hillion Daniel, *op. cit.*, p. 59.

Barbance Marthe, *op. cit.*, p. 130.

Grosse (figure 11), ce qui valut cette constatation lucide du *Figaro*, en date du 7 juillet 1898, « la *Bourgogne* [...] était [...] un peu démodée auprès des navires transatlantiques des autres pays », autres pays tels que l'Allemagne. Lancé le 4 mai 1897, le navire allemand portait, dans son nom, le fruit de la volonté hégémonique du kaiser Guillaume II, en rappelant le glorieux nom de Guillaume I^{er}, fondateur du II^e Reich, qui se fit couronner à Versailles en 1870⁷⁸. Le paquebot fut construit au chantier Vulkan, basé à Stettin, et aménagé par l'architecte Johannes Georg Poppe, déjà connu pour ses hôtels particuliers de Brême, dans un style baroque, avec des « dorures, colonnes, canapés gigantesques, cheminées de marbre, bois sculptés, miroirs gravés, plafonds mangés par les moulures et les ornements divers »⁷⁹. Jaugeant 14 349 tonneaux, de près de 200 mètres, équipé de deux machines à triple expansion développant 31 000 chevaux sur deux hélices, le paquebot est qualifié de « superbe » par Daniel Hillion, journaliste, et de « premier grand paquebot du XX^e siècle » par Clémence Ducroix, président de l'association « French Lines »⁸⁰. Reconnaisable grâce à ses deux paires de cheminées couleur moutarde, il s'imposa dans la course à la vitesse, en remportant le Ruban bleu par trois fois : à l'aller, en novembre 1897 (5j 18h 40min à 22,35 nœuds), au retour, en mars 1898 (5j 20h à 22,29 nœuds) et, plus tard, à l'aller, en août 1900 (5j 19h 44min à 22,89 nœuds)⁸¹. Ainsi, alors que la *Bourgogne* est annoncée coulée, il est vanté dans l'*Aurore* du 7 juillet 1898 pour ses vingt-deux compartiments étanches, afin de critiquer le trop faible nombre de compartiments au sein de la flotte de la Compagnie. Pourtant, le paquebot ne fut pas exempt de défauts, au premier rang desquels, le roulis, ce qui le fait surnommer par les Anglais « Rolling Billy »⁸². De plus, selon Daniel Hillion, il s'agit d'une « folie d'un Louis II de Bavière égaré sur l'océan »⁸³. Qu'il fut une folie ou non, ce paquebot participa pleinement aux « navy scares », qui furent une période de doutes et de remise en question de la suprématie anglaise sur les océans, face à l'essor maritime allemand⁸⁴. Essor maritime qui marqua

⁷⁸ Hillion Daniel, *op. cit.*, p. 63.

⁷⁹ *Ibid.*

Ibid., p. 65.

⁸⁰ Soit l'équivalent de 22 nœuds.

Ibid., p. 64.

Ducroix Clémence et Marshall Alan, *op. cit.*, p. 12.

⁸¹ Hillion Daniel, *op. cit.*, p. 60.

Ibid., p. 110-111.

⁸² *Ibid.*, p. 64.

⁸³ *Ibid.*

⁸⁴ Jeanneney Jean-Noël, *Concordance des temps : Les Paquebots : du rêve aux drames*. [enregistrement audio] [en ligne]. Diffusée en mars 2012, France Culture. Disponible sur :

encore la construction navale au XX^e siècle (malgré des critiques sur le confort à bord, qui firent surnommer le *Deutschland* (1900) « Cocktail Shaker ») avec la construction de paquebots comme le *Kaiser Wilhelm II* (lancé en 1902), ou encore l'*Europa*, en 1928⁸⁵.

Le Règne du paquebot, L'Atlantique à toute vapeur, tant d'ouvrages aux noms évocateurs visant à révéler cette période de transition des transports maritimes du XIX^e siècle. Cette évolution permit aux navires de gagner en vitesse, en sécurité et en confort. Pourtant, le paquebot la *Bourgogne* issu de cette révolution de la vitesse à la fin du XIX^e siècle, rapide en 1886 lorsqu'il sortit des chantiers, n'était plus qu'un paquebot dépassé, en 1898.

Passée de mode, la *Bourgogne* lors de son naufrage fit cependant faire la « une » de la presse voyant par cet accident, une véritable catastrophe. Cette notion de catastrophe, nous allons en voir les différents aspects dans une seconde partie, tout en gardant à l'esprit qu'au vu du descriptif du naufrage, ce ne fut en aucun cas, un évènement isolé, du fait de la sensible augmentation du nombre de paquebots. En Atlantique Nord, ni une « grande nouvelle » catastrophe, étant donné que ce paquebot n'était plus un modèle de technologie pour l'époque.

<https://www.franceculture.fr/emissions/concordance-des-temps/les-paquebots-du-reve-aux-drames-0>
(Consulté le 7 novembre 2016).

⁸⁵ Ducroix Clémence et Marshall Alan, *op. cit.*, p. 12.

Partie 2

-

La catastrophe de la *Bourgogne*

Chapitre 4 – Un naufrage médiatisé

Le 4 juillet 1898, le transatlantique la *Bourgogne* coulait au large de Sable Island. Le 7 juillet, soit à peine deux jours après l'accident, la plupart des quotidiens titrèrent avec rapidité et précision sur l'évènement qui venait de se produire à quelques 5000 km de là¹. Dès lors, comment expliquer cette réalité, cette précision, dans les détails donnés aux lecteurs dès le 7 juillet ²? De plus, s'agit-il vraiment d'un engouement pour ce naufrage ? Enfin, est-il de cette ampleur « catastrophique » dont les journaux aimèrent à titrer les premiers articles le concernant ? Afin de pouvoir apporter des éléments de compréhension à ces multiples questionnements, il faut revenir sur la situation de la presse à cette époque, analyser la production d'articles réalisée en réaction au naufrage, avant de s'intéresser sur l'actualité des naufrages à l'époque contemporaine.

L'âge d'or de la presse en France

C'est au XIX^e siècle, que la presse française prit toute son ampleur et toute son importance dans le récit d'informations, avant de s'insérer dans les débats de société. Cet « âge d'or » de la presse se caractérisa par le perfectionnement des techniques d'impression d'une part, et de la libéralisation de l'expression, d'autre part.

Perfectionnement des techniques

En effet, l'essor de la presse au XIX^e siècle se réalisa en lien avec l'évolution des techniques d'impression et de diffusion³.

Par conséquent, pour satisfaire la demande de journaux qui ne cessa de croître, les rotatives furent améliorées, afin d'augmenter leur tirage. En effet, les délais pour composer un texte furent revus à la baisse, grâce à l'introduction de nouvelles machines typographiques.

Dans le même temps, un véritable « marché des nouvelles » se mit en place dans le monde, où la nouvelle fut perçue comme une denrée périssable⁴. Ainsi, en parallèle du développement et de l'essor du télégraphe sans fil, et des câbles sous-marins, les agences

¹ Les articles du 7 juillet sont écrits la veille, soit le 6, comme tous les journaux. 5000 km, soit la distance entre Paris et Sable Island.

² Dans l'absolu, les journaux du soir du 6 juillet en parlent (« L'Émotion au Havre », *Le Petit Parisien*, 07/07/1898)

³ Wolgensinger Jacques, *L'Histoire à la Une. La Grande aventure de la presse.*, Paris, Gallimard, 1989, p. 49.

⁴ Jeanneney Jean-Noël, *Une Histoire des médias des origines à nos jours*, Paris, Points, 2015, p. 110.

de presse se mirent en place et « donnèrent une dimension mondiale à l'information »⁵. Ce commerce de l'information mondiale fut tout sauf serein, puisque les agences se livrèrent une guerre acharnée pour vendre les informations, et, signe de leur rentabilité, furent, pour la plupart, cotées en bourse⁶. Ainsi, Havas, agence française, fut la première d'une longue série. Fondée en 1832, il s'agit d'une société générale d'agences dans le domaine de la publicité⁷. Ayant pour devise « toujours plus vite », elle servit de référence pour les autres agences étrangères. En conséquence, Associated Press fut créée en 1848 aux États-Unis, Wolff, à Berlin, en 1849 et l'agence Reuter, en 1851 à Londres.

Dès lors, il est logique de constater que l'agence Havas a notamment informé les lecteurs du *Figaro* sur la liste des passagers de première et de seconde classe disparus lors du naufrage de la *Bourgogne*⁸.

La liberté de la presse : un combat récent mais une victoire sans précédent

Comme évoqué avec l'essor des transatlantiques, essor qui n'aurait pu être effectif sans un réel désir, de la part des passagers, de voyager et de se distinguer socialement, le développement de la presse fut aussi dû à la volonté des grands organes du journalisme de vouloir atteindre le maximum de lecteurs, en influant sur les prix, le style et la diffusion⁹. Malgré les critiques qui accompagnèrent l'essor de ce nouvel organe de diffusion, la liberté de la presse, c'est-à-dire, la liberté d'exprimer ses opinions à travers un média diffusé au plus grand nombre, fut rapidement assimilée à une bataille pour la démocratie, puisque le but affiché est d'informer le lecteur, lecteur qui, au passage, devint de plus en plus lettré, au fur et à mesure de l'alphabétisation croissante de la France¹⁰.

Ce furent les presses anglaises et américaines qui vont montrèrent la voie à celle française, avec l'institution de la « règle des cinq W » : who, what, where, when, why (qui, qu'est-ce que c'est, où, quand, pourquoi), règle qui orienta la manière dont les journaux doivent informer le public¹¹. De plus, il y eut une réelle volonté d'imiter la presse américaine, suite au succès du *New York Herald*, fondé en 1836 par Gordon Bennet qui montra que le lecteur accordait beaucoup d'importance à la qualité des articles, même si

⁵ Wolgensinger Jacques, *op. cit.*, p. 54.

⁶ Jeanneney Jean-Noël, *op. cit.*, p. 111.

⁷ *Ibid.*, p. 112.

⁸ « Listes de disparus », *Le Figaro*, 7 juillet 1898.

⁹ Kalifa Dominique, *La Culture de masse en France*, Paris, La Découverte, 2001, vol. n. r./T1: 1860-1930, p. 4.

¹⁰ *Ibid.*, p. 7 et p. 23.

¹¹ Wolgensinger Jacques, *op. cit.*, p. 56.

ces derniers purent être discutés¹². Ainsi, tandis que le prix des journaux baissa à partir de la Monarchie de Juillet, la presse bénéficia, à la faveur du Second Empire, d'un assouplissement de la législation à partir de 1868, assouplissement qui se concrétisa par le vote de la loi sur la liberté de la presse du 29 juillet 1881¹³. Cette loi stipulait que les articles pouvaient être publiés sans autorisation, ni cautionnement, ni censure préalable, faisant dire à Émile Zola à la fin du XIX^e siècle : « Le monde est entré dans l'ère de l'information »¹⁴. Cependant, à défaut de parler d'une liberté totale de la presse, les termes de « quasi liberté », employés dans l'ouvrage *Histoire générale de la presse*, sont à préférer¹⁵. En effet, en réaction aux attentats anarchistes qui parsemèrent la fin du XIX^e siècle, et qui firent, au nombre des victimes, le président Sadi Carnot, tué à Lyon en 1894, le pouvoir renforça le système répressif face aux sympathisants anarchistes au sein de la presse¹⁶. Ainsi, ce furent les lois dites « scélérates » promulguées entre 1893 et 1894, qui restreignirent la liberté des journaux, et qui eurent comme second effet de favoriser la dépolitisation des journaux¹⁷.

Pour autant que leur liberté furent légèrement restreinte par ces lois, force est de constater qu'en 1881 le « régime de presse [français] est le plus libéral d'Europe, sinon du monde », favorisant une explosion du nombre de journaux en France, faisant passer la presse française au rang de la deuxième du monde, après les États-Unis, avec 57 quotidiens nationaux, 257 départementaux, regroupant pour plus de six millions d'exemplaires¹⁸. Ainsi, les quotidiens parisiens passèrent de 60 titres en 1880, regroupant 2 millions de lecteurs, à 80, en 1914, regroupant, cette fois, 5.5 millions de lecteurs¹⁹. Au sein de ces journaux, ce fut *Le Petit Journal*, créé en 1863 par Moïse Polydore Millaud, qui montra l'exemple²⁰. En effet, Dominique Kalifa, historien, parle de ce quotidien comme une

¹² Delporte Christian, *Les Journalistes en France. 1880-1950. Naissance et construction d'une profession*, Paris, Seuil, 1999, p. 62.

Le *New York Herald* fut notamment utilisé comme source d'information lors du naufrage de la *Bourgogne*, comme par exemple avec le quotidien *Le Temps* du 8 juillet 1898.

¹³ Kalifa Dominique, *op. cit.*, p. 7.

Wolgensinger Jacques, *op. cit.*, p. 69.

¹⁴ *Ibid.* p. 67 et p. 69.

¹⁵ Bellanger Claude (dir.), Godechot Jacques (dir.), Guiral Pierre (dir.) et Terrou Fernand (dir.), *Histoire générale de la presse française*, Paris, Puf, 1972, vol.5/T3: 1871-1940, p. 239-406.

¹⁶ *Ibid.*, p. 22-30.

¹⁷ *Ibid.*, p. 239-406.

¹⁸ Delporte Christian, *op. cit.*, p. 29.

Kalifa Dominique, *op. cit.*, p. 12.

¹⁹ Feyel Gilles, *La Presse en France des origines à 1944. Histoire politique et matérielle*, Paris, Ellipses, 2007, p. 65.

²⁰ *Ibid.*, p. 9.

véritable « révolution » dans le monde de la presse, puisque ce fut le premier qui synthétisa l'information, tout en baissant le prix du journal à un sou, qui fut, dès lors, vendu au numéro, sans abonnement, profitant d'un contrat passé entre le journal et *Hachette*, qui permit de le diffuser dans les kiosques de gare, kiosques qui s'élevaient, en 1896, au nombre de 1179²¹. Il ne faut cependant pas exprimer l'idée qu'il n'existait rien avant. En effet, deux ans avant *Le Petit Journal*, s'était fondé le quotidien *Le Temps*, par Auguste Nefftzer, qui devint l'un des organes officiels de la III^e République²². Cependant, l'un des problèmes de ce quotidien, de très bonne qualité au passage, fut résumé par Adrien Hébrard, patron du *Temps*, qui remplaça son oncle en 1871 : « Surtout, faites emmerdant »²³. Pourtant, d'autres quotidiens beaucoup plus anciens, comme *Le Figaro*, « le plus ancien titre de la presse française », fondé à l'origine en 1826 et sauvé par Hippolyte de Villemessout en 1854 qui l'adapta pour une clientèle bourgeoise en 1866, arrivèrent à se maintenir au sein des nouveaux titres de presse²⁴. En effet, suivant le succès du *Petit Journal*, d'autres quotidiens modernes furent créés comme *Le Petit Parisien* (1876), *Le Matin* (1883) ou encore *Le Journal* (1892)²⁵. Ces derniers devinrent les « quatre Grands », aussi appelés « le groupe des quatre mammoths du Consortium », du fait de leur monopole sur le marché de la presse²⁶. Ainsi, *Le Journal*, par ailleurs dirigé par Fernand Xau (directeur du *Gil Blas* en 1898 qui organisa les fêtes du Havre en faveur des victimes du naufrage de la *Bourgogne*), fut connu pour avoir combiné grand tirage et qualité littéraire²⁷. *Le Petit Journal* fut apprécié pour les raisons sus mentionnées plus haut mais qui, en déclin à la fin du siècle, profita au *Petit Parisien* de Jean Dupuy, qui l'imita, et qui se basa sur le fait divers, le roman-feuilleton et sur un réseau de quelques 450 correspondants en provinces pour devenir le premier journal de France, dépassant le million d'exemplaires vendus, et qui fut qualifié de « régulateur des passions collectives » par Dominique Kalifa²⁸. *Le Matin*, quant à lui, fut peut être le journal qui voulut le plus

Wolgensinger Jacques, *op. cit.*, p. 67.

²¹ Kalifa Dominique, *op. cit.*, p. 9 et p. 28.

²² Wolgensinger Jacques, *op. cit.*, p. 88.

²³ *Ibid.*

²⁴ Blandin Claire (dir.), *Le Figaro. Histoire d'un journal.*, Paris, Nouveau Monde éditions, 2010, p. 7.

Wolgensinger Jacques, *op. cit.*, p. 73.

²⁵ Kalifa Dominique, *op. cit.*, p. 12.

²⁶ Wolgensinger Jacques, *op. cit.*, p. 91.

²⁷ *Ibid.*, p. 88.

Gil Blas, 13 juillet 1898.

²⁸ Wolgensinger Jacques, *op. cit.*, p. 88.

Kalifa Dominique, *op. cit.*, p. 10.

imiter la presse « à l'américaine »²⁹. Dirigé par Alfred Edwards jusqu'en 1897, puis par Maurice Bunau-Varilla, les articles furent remplacés par des dépêches, avec ce slogan : « *Le Matin* voit tout, sait tout et dit tout »³⁰. Avec ce slogan, comment ne pas être d'accord avec Dominique Pinsolle, chercheur à l'IEP, lorsqu'il parle de Bunau comme d'un patron tyrannique et mégalomane³¹. Pourtant, force est de constater qu'il fit partie des « quatre Grands », avec un tirage qui fut multiplié par dix, entre 1898 et 1903, grâce à la mise en avant, assumée par le journal, des affaires, ce qui le fit qualifier de « journal de chantage »³².

Au sein de cette presse, il convient de distinguer la presse d'information, comme *Le Matin*, dont le but fut seulement d'informer, et la presse d'opinion, majoritaire à cette époque, qui se voulut le relais de l'actualité vue à travers le prisme d'idéologies politiques³³. Dès lors, le panorama de la presse d'opinion peut être appréhendé entre les Radicaux (*La Justice*, *L'Aurore*), le centre-droit (*Le Journal des débats*), la presse de gouvernement (*Le Temps*), les Républicains (*Le Figaro*) et la droite (*La Libre-Parole*, *L'Autorité*, *L'Action Française* et *La Croix*)³⁴.

À cette histoire succincte de la presse en France, il convient de rajouter deux éléments qui contribuèrent à sa propagation. Tout d'abord, l'image. En effet, avec l'amélioration de la gravure, permise par l'héliogravure (gravure à plat) en 1891, il devint plus simple d'insérer des images parmi les textes des journaux³⁵. L'un des premiers à utiliser ce nouveau vecteur d'information fut *L'Illustration*. Fondé en 1843 par Paulen, Joanne et Charton, il fut dans un premier temps réservé à un public aisé du fait de son prix, mais fut très vite imité par d'autres journaux comme *Le Monde Illustré* et *Le Journal Illustré*³⁶. De plus, plusieurs quotidiens comme *Le Petit Parisien*, eurent leur Supplément illustré qui, une fois par semaine, reprenait en image les faits d'actualité, actualité qui ne manqua pas lors du naufrage de la *Bourgogne*, puisqu'à la lumière de ce mémoire, ce furent quelques onze quotidiens qui publièrent des gravures et photos en lien avec

²⁹ *Ibid.*

³⁰ Wolgensinger Jacques, *op. cit.* ,p. 91.

³¹ Pinsolle Dominique, *Le Matin (1884-1944). Une Presse d'argent et de chantage*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012, p. 15.

³² *Ibid.*, p. 15 , p. 93-106 et p. 291.

³³ Wolgensinger Jacques, *op. cit.* ,p. 56.

³⁴ Kalifa Dominique, *op. cit.* ,p. 120-121.

³⁵ Wolgensinger Jacques, *op. cit.* ,p. 111.

³⁶ *Ibid.*, p. 110.

l'accident³⁷. Enfin, le « fait divers » doit être évoqué car il s'agit de ce qui va peut-être le plus contribuer à l'essor de la presse française. Le fait divers tira parti de la démocratisation de la presse, ainsi que de la presse illustrée, afin de soutenir son propos³⁸. Ainsi, tout en étant « un miroir qui permet à la société de se contempler elle-même et de réaffirmer la norme », le nom même de « fait divers » témoigne d'une pluralité de modèles qui se définissent comme étant des faits divers. Paul Ricoeur, philosophe, dans son livre *Temps et récit* (Paris, Seuil, 1983-1985), tente de cerner le contenu, comme ayant « un début, un milieu et une fin, un renversement, une causalité, une nécessité narrative, un thème unitaire, une référence à l'agir humain, une conclusion imprévisible et une conclusion qui donne son point de vue »³⁹. Ce dernier, en distordant la réalité sociale, crée un imaginaire collectif, dans lequel on laïcise la Providence, puisque la mort semble apparaître comme le premier des critères du fait divers⁴⁰. En effet, Anne-Clause Ambroise-Rendu identifie trois types d'évènements relatés par les faits divers⁴¹. Tout d'abord, c'est la délinquance, qui est le sujet le plus raconté dans les faits divers (60%), arrivent ensuite les accidents, pour 33% (dont le naufrage de la *Bourgogne* fait partie), et enfin, les suicides

	<i>Petits faits divers</i>	« Grands » faits divers
Support	<ul style="list-style-type: none"> - presse : pages intérieures et colonnes de journaux régionaux ou nationaux - TV : <i>reality shows</i>, émissions régionales - radio : mini-reportages 	<ul style="list-style-type: none"> - presse : unes et pages nationales des journaux - TV : journaux télévisés, émissions spéciales, grands reportages - radio : journaux parlés, émissions spéciales, reportages
Choix rédactionnels	Brèves	Articles longs
Caractéristiques structurelles ou de mise en forme	Simples réponses aux questions... <ul style="list-style-type: none"> - qui ? - où ? - quand ? - pourquoi ? - comment ? - quoi ? 	<ul style="list-style-type: none"> - mise en intrigue, récit - rôles stéréotypés - charpente chronologique - conclusion annoncée
Autres caractéristiques	Jeux sur la proximité	Globalisation, influence sur la mémoire collective, possibles influences sur la vie sociale

Figure 12 Catégorisation du fait divers

DUBIED ANNIK et LITS MARC, *Le Fait divers*, Paris, Puf, n° 3479, 1999, p. 56.

³⁷ Voir les sources de ce mémoire, rubrique « Presses illustrées ».

³⁸ Dubied Annik et Lits Marc, *Le Fait divers*, Paris, Puf, n° 3479, 1999, p. 4 – 25.

³⁹ *Ibid.*, p. 56.

⁴⁰ Auclair Georges, *Le « Mana » quotidien. Structures et fonctions de la chronique des faits divers*, Paris, Anthropos, 1982, p. 91 et p. 114.

M'sili Marine, *Le Fait divers en République. Histoire sociale de 1870 à nos jours.*, Paris, CNRS, 2000, p. 77 et p. 123.

⁴¹ Ambroise-Rendu Anne-Claude, *Petits récits des désordres ordinaires. Les faits divers dans la presse française des débuts de la IIIe République à la Grande Guerre*, Paris, Seli Arslan, 2004, p. 16.

(6%)⁴². De plus, comme le note le livre de Dubied et Lits, il faut s'attacher à voir qu'il existe de petits et de « grands » faits divers (figure 12). Dans tous les cas, le fait divers est surtout un formidable support pour le discours moralisateur, dans lequel le vice doit être puni, la vertu primée, et si la vertu est punie, alors, il s'agit d'un scandale⁴³. Ce fait divers est lié au développement des journaux, mais, plus particulièrement à celui du *Petit Journal*. En effet, ce fut sur le fond de l'affaire Troppmann (1869), que ce dernier vit ses ventes exploser, passant au fur et à mesure des meurtres (l'affaire en comporte six), de 30 000 à 40 000, puis à 300 000 exemplaires, avant d'atteindre le chiffre de 594 000 exemplaires vendus, lors de l'exécution du coupable⁴⁴.

Analyse quantitative de la production journalistique sur le naufrage de la Bourgogne

Alors que la presse se trouvait dans un véritable « âge d'or », il convient de s'intéresser, par les chiffres, sur la quantité d'articles produits en réaction au naufrage de la *Bourgogne*. De plus, la mise en forme est analysée dans l'optique d'en dégager les effets d'intelligibilité sur la manière d'annoncer, le premier jour, le naufrage d'un transatlantique.

Méthode

Avant d'en venir à l'analyse en tant que telle, il faut revenir sur la méthode qui a participé à l'élaboration des deux tableaux (figure 13 et figure 14).

Tout d'abord, il faut prendre en considération les limites matérielles, notamment celles des déplacements, qui enjoignent d'être dépendant du site Gallica⁴⁵. Sur la page d'accueil, figure rubrique « à propos », Gallica se présente comme une « bibliothèque numérique de la Bibliothèque nationale de France et de ses partenaires ». Elle fut créée en 1997, et est donc un service public. Sur ce site sont hébergées des collections, dont celle concernant la presse et les revues. En son sein, à la disposition de l'utilisateur, la rubrique « Les principaux quotidiens ». Ce fut dans cette rubrique que furent choisis les quotidiens des deux tableaux.

⁴² *Ibid.*

Kalifa Dominique (dir.), Régnier Philippe (dir.), Thérenty Marie-Ève (dir.) et Vaillant Alain (dir.), *La Civilisation du journal. Histoire culturelle et littéraire de la presse française au XIXe siècle.*, Paris, Nouveau Monde éditions, 2011, p. 986-987.

⁴³ *Ibid.*, p. 987-997.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 983-985.

⁴⁵ La page web se trouve à l'adresse suivante : <http://gallica.bnf.fr/accueil/?mode=desktop> .

Le premier choix fut, de manière évidente, d'éliminer tous les quotidiens dont les dates de parutions ne se commençaient, ni ne se terminaient, ni n'englobaient l'année 1898. De ce fait, le quotidien *Le Journal*, l'un des quatre Grands, ne fut pas inclus, les articles numérisés ne commençant qu'en 1899. Le second choix fut de localiser ceux qui parlaient du naufrage de la *Bourgogne*. Pour ce faire, les mots-clés « naufrage de la *Bourgogne* » furent saisis et permirent de trouver les articles parlant de cet évènement.

À partir de ce point, deux critères différencient les deux tableaux. Pour le premier, il s'agissait de regrouper tous les quotidiens dont les articles parus s'étendaient entre juillet 1898 et les années postérieures à 1900, afin d'apprécier l'évolution du nombre d'articles. Dès lors, les quotidiens *Écho de Paris* et *Le Siècle* ne furent pas retenus pour le premier tableau, car les articles numérisés ne correspondaient qu'à la seule année 1898. Cependant, ils furent inclus dans le second, car le critère fut tout article parlant du naufrage le 7 juillet 1898.

Ainsi, il s'agit donc de douze quotidiens pour le premier tableau et de quatorze pour le second, qu'il convient d'analyser maintenant.

Un naufrage qui a fait couler beaucoup d'encre

Au vu de ces deux tableaux, force est de constater que l'évènement fut abondamment relaté sur les mois de juillet-août 1898. Par exemple, il s'agit de 61% de la totalité des articles concernant le naufrage publiés par le *Figaro*, journal qui a le plus écrit sur l'évènement (67 articles au total), ou, à l'autre opposé du spectre, 68% des articles sur le naufrage, publiés dans *L'Aurore*, journal ayant le moins écrit sur le naufrage (34 articles). De manière générale, si le nombre 16 est considéré comme le nombre moyen d'articles écrits par chaque journal sur les mois de juillet et août 1898, et 50, le nombre moyen total d'articles écrits sur toute la période (1898-1943), les deux premiers mois correspondent, en moyenne, à 64% des articles écrits.

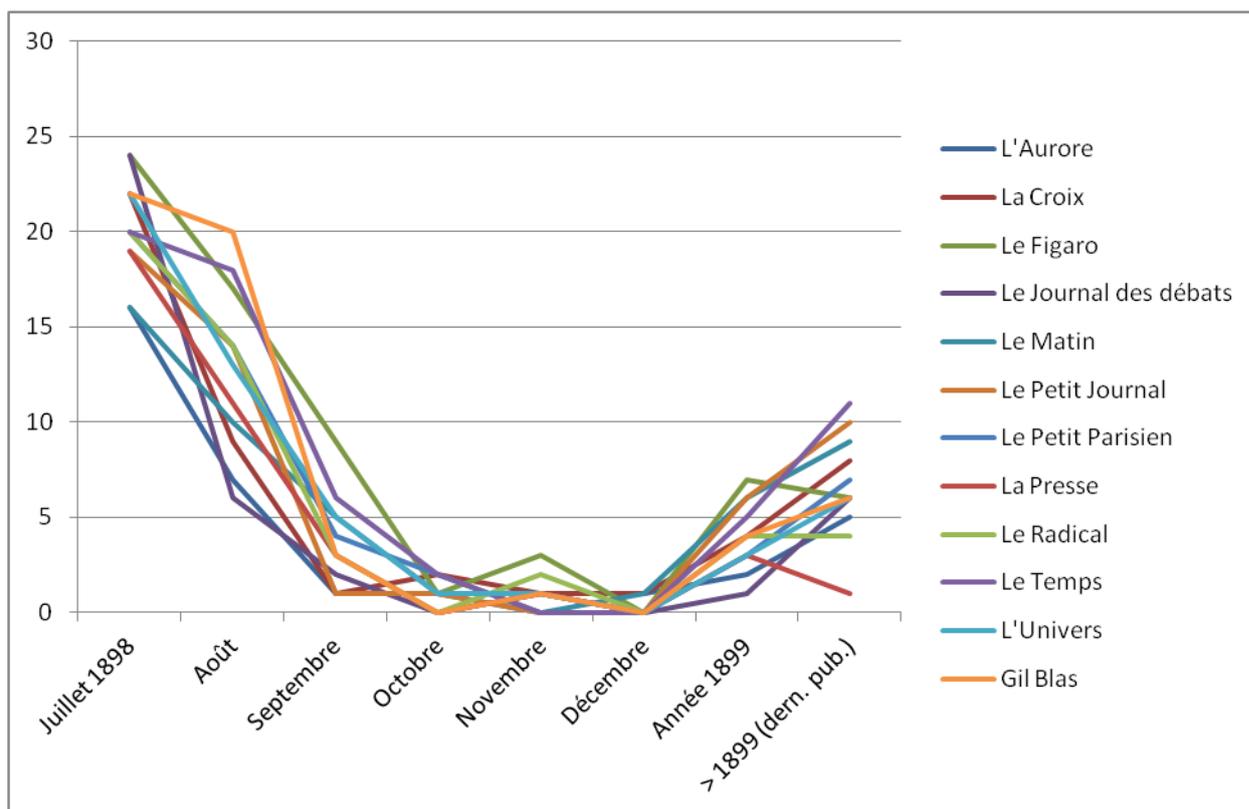


Figure 13 Nombre d'articles publiés, en lien avec le naufrage.

Réalisation personnelle

Pour le premier mois, celui de juillet, il faut, tout d'abord, prendre en compte que tous les journaux ne commencent à en parler qu'à partir du 7 juillet 1898. Dès lors, sur les 25 autres jours du mois, 2 quotidiens sur 3 accordent plus de 20 articles sur la *Bourgogne*, soit presque un par jour. Cette observation est d'autant plus vraie que les quotidiens *Figaro*

	L'Aurore	La Croix	Le Figaro	Gil Blas	Le Journal des débats	Le Matin	Le Petit Journal	Le Petit Parisien	La Presse	Le Radical	Le Temps	L'Univers
Juillet 1898	16	22	24	22	24	16	19	20	19	20	20	22
Août	7	9	17	20	6	10	14	14	11	14	18	13
Septembre	1	1	9	3	2	5	1	4	3	3	6	5
Octobre	1	2	1	0	0	1	1	2	0	0	2	1
Novembre	1	1	3	1	1	0	0	0	1	2	0	1
Décembre	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Année 1899	2	4	7	4	1	6	6	3	3	4	5	3
> 1899 (dern. pub.)	5 (16/11/1909)	8 (12/03/1942)	6 (20/05/1908)	6 (04/07/1904)	6 (03/11/1935)	9 (02/11/1935)	10 (02/05/1933)	7 (27/06/1930)	1 (20/05/1908)	4 (07/07/1904)	11 (20/05/1908)	6 (03/07/1910)
TOTAL	34	48	67	56	40	48	51	54	38	47	62	51

Figure 14 Tableau présentant le nombre d'articles produits sur le naufrage de la *Bourgogne*

Réalisation personnelle

et *Journal des débats* publièrent 24 articles sur le mois de juillet, le 15 juillet manquant

pour le *Figaro* et le 16, pour le *Journal des débats*. En effet, *Le Figaro* préféra parler de la revue du 14 juillet⁴⁶. À l'opposé, ce sont *L'Aurore* et *Le Matin* qui en parlèrent le moins. Ayant publié, tous les deux, 16 articles, *Le Matin* en parla, cependant, plus sur les mois qui suivirent (10 en août, et 48 au total, contre 7 et 34). En moyenne, les douze quotidiens consacrèrent 19 articles sur le naufrage, au mois de juillet.

Pour le second mois, août, une diminution se fait constater dans tous les journaux, de manière plus ou moins importante. En effet, si l'on considère qu'il y a, cette fois-ci, trente et un jours, même ceux qui en parlent le plus, comme le *Gil Blas* (20 articles), n'y consacrent que 64% des numéros du mois (contre presque 100%, le mois précédent pour *Le Figaro*). Pour ceux qui en parlent le moins, comme le *Journal des débats* (6 articles), ce ne sont plus que 19% des numéros du mois qui y sont consacrés. Ainsi, la moitié des journaux ne consacre plus qu'entre 10 et 15 articles, un quart, moins de dix, et le dernier quart, plus de quinze. La moyenne du mois est à 13 articles, soit une baisse de 32 %.

Sur les 122 jours qui suivirent, soit jusqu'à la fin de l'année 1898, le nombre d'articles s'effondre, jusqu'à arriver à une moyenne de 0.25 articles sur tous le mois de décembre. Cependant, sur le mois de septembre, *Le Figaro* consacra encore neuf articles dessus, tandis qu'il y a, en moyenne, un peu plus de 3 articles publiés sur le mois, dans chaque journal⁴⁷. Sur octobre, idem, *Le Figaro* publie 3 articles, alors que les premiers quotidiens que sont *Le Journal des débats*, *La Presse* et *Le Radical*, n'en parlaient plus, la moyenne tombant à moins d'un article par journal. Enfin, sur décembre, il n'y a plus que *L'Aurore*, *La Croix* et *Le Matin* qui y consacrent, chacun, un article. En définitive, sur les quatre derniers mois de l'année, c'est un peu plus d'un article qui fut publié, dans chaque journal, sur le naufrage de la *Bourgogne*.

L'année 1899 vit quelques articles publiés, avec les sept du *Figaro*, sept sur 365 jours, mais où la moyenne fut comprise, pour 58% des journaux, entre trois et cinq articles. Néanmoins, *Le Journal des débats* n'y consacre qu'un seul article sur l'année, et *L'Aurore*, seulement deux.

Enfin, sur les années qui suivirent 1899, 58% des journaux n'en parlèrent plus après 1910 (le premier étant le *Gil Blas* du 4 juillet 1904, et le dernier étant *L'Univers*, en date du

⁴⁶ « Le 14 Juillet », *Le Figaro*, 15 juillet 1898.

Le Journal des débats n'a pas son article du 16 en version numérique.

⁴⁷ 3,58 articles dans les faits.

3 juillet 1910⁴⁸). Pour ceux traitant du naufrage plus longtemps (42%), force est de constater qu'en l'état des recherches et des documents numérisés, c'est le journal *La Croix* qui en parla, pour la dernière fois, le 12 mars 1942⁴⁹.

Pour terminer sur ce premier tableau, il convient de constater que la moitié des journaux publia entre 30 et 40 articles (le minimum étant pour *L'Aurore*, avec 34 articles), tandis que l'autre moitié en publia entre 50 et 60 (le maximum étant détenu par *Le Figaro*, avec 67 articles).

Au terme de ce tableau, il faut conclure que la majorité des articles produits en réaction au naufrage de la *Bourgogne*, le furent, entre le mois de juillet et d'août 1898, leur nombre chutant dans les mois et les années qui suivirent. Pour autant que la production d'articles sur le naufrage s'effaçait face aux autres nouvelles, il convient d'observer une relative permanence de ce fait d'actualité, permanence allant jusque durant la Seconde Guerre mondiale, en 1942⁵⁰.

En complément de ce tableau, il faut considérer les quotidiens régionaux, du moins ceux disponibles sur Gallica. Ainsi, on constate que, dans l'actuelle région PACA, les quotidiens *Le Petit Provençal*, *Le Petit Marseillais* et *Tablettes marseillaises* font état de ce naufrage. De plus, *Le Petit Méridional* dans la région Languedoc-Roussillon et *L'Écho de Vienne*, en Isère, dans la région Rhône-Alpes se voulurent aussi les relais de cette nouvelle.

Présenter le naufrage : créer le choc (figure 15)

	<i>L'Aurore</i>	<i>La Croix</i>	<i>L'Écho de Paris</i>	<i>Le Figaro</i>	<i>Gil Blas</i>	<i>Le Journal des débats</i>	<i>Le Matin</i>	<i>Le Petit Journal</i>	<i>Le Petit Parisien</i>	<i>La Presse</i>	<i>Le Radical</i>	<i>Le Siècle</i>	<i>Le Temps</i>	<i>L'Univers</i>
Date	07/07/1898	07/07/1898	08/07/1898	07/07/1898	07/07/1898	07/07/1898	07/07/1898	07/07/1898	07/07/1898	07/07/1898	08/07/1898	07/07/1898	07/07/1898	07/07/1898
Titre	"La Catastrophe de la Bourgogne"	"Dernières nouvelles. La Bourgogne"	"Terrible catastrophe. Le Transatlantique la Bourgogne a coulé. Cinq cents victimes."	"Le Naufrage de la Bourgogne. 628 victimes."	"La Catastrophe de la Bourgogne. 502 morts."	"Naufrage de la Bourgogne"	"Cinq cents morts. Le Naufrage du transatlantique la Bourgogne"	"Naufrage de la Bourgogne. 600 victimes"	"Terrible catastrophe en mer. Naufrage de la Bourgogne. Six cents noyés"	"La Catastrophe de la Bourgogne. Cinq cent deux morts. Dernières dépêches."	"Le Naufrage de la Bourgogne. 500 morts."	"Naufrage de la Bourgogne"	"Dernières nouvelles. Le Naufrage de la Bourgogne"	Dernière heure. "Naufrage de la Bourgogne"
Nb. de col.	3	1	4	9	5	3	5	6	5	2	5	4	1	1
Place prise dans le journal	p. 1 col. 6+ p. 2 col. 1-2	p. 1 col. 1	p. 1 col. 6+ p. 2 col. 1-3	p. 1 col. 5-6 + p. 2 col. 1-4	p. 2 col. 5-6 + p. 3 col. 1-3	p. 6 col. 6	p. 1 col. 3-5	p. 1 col. 5-6+ p. 2 col. 1-4	p. 1 col. 4-6+ p. 2 col. 1-2	p. 1 col. 3-4	p. 1 col. 5-6 + p. 2 col. 1-3	p. 5 col. 1-4	p. 6 col. 1	p. 6 col. 3

Figure 15 Tableau présentant les différents articles parus le 7 juillet 1898

Réalisation personnelle

« Calendrier », *L'Univers*, 3 juillet 1910.

⁴⁹ « Nos Amis défunts », *La Croix*, 12 mars 1942.

⁵⁰ *Ibid.*

À présent que la production journalistique s'étalant sur plusieurs années est abordée, un regard plus précis doit être accordé sur les tout premiers articles révélant le naufrage de la *Bourgogne*, ceux du 7 ou 8 juillet 1898.

En effet, 86% des journaux en parlent dès le 7 juillet, tandis que *L'Écho de Paris* et *Le Radical* n'en parlèrent qu'à partir du 8. Le naufrage ayant eut lieu le 4 juillet, les différents journaux nous apprennent que la nouvelle se répandit à Paris, à partir du 6 et, le temps de publier et d'imprimer ces derniers, les premières parutions mentionnant le naufrage ne furent sorties que le 7⁵¹. Cette nouvelle fut relayée, dans la plupart des journaux, à la « une » (71%), tandis que 28% mirent la nouvelle dans les dernières pages (page 5 et 6, en l'occurrence).

Les articles concernant le naufrage firent, en moyenne, 4 colonnes (sur 6, en général), avec seulement 14% des journaux allant au-dessus (plus de six colonnes, et jusqu'à neuf pour *Le Figaro*), et 28% en dessous (une colonne pour *La Croix*, *Le Temps* et *L'Univers*).

Dès lors que plusieurs colonnes à la « une » furent consacrées au naufrage de la *Bourgogne* le 7 juillet 1898, il faut aussi détailler le titre annonçant le naufrage. Ce titre fait mention dans neuf cas sur quatorze du terme de naufrage et met donc directement le lecteur au fait de l'événement. De plus, même si 100% des titres précisent qu'il s'agit de la *Bourgogne*, deux d'entre eux y ajoutent le terme de « transatlantique » pour qualifier le navire. Ainsi, les termes qui firent référence au constat du naufrage de la *Bourgogne* sont présents dans 71% des titres. À cela, d'autres termes sont accolés, comme ceux de « Dernière heure », « Dernière nouvelle » et « Dernière dépêche », afin de souligner le caractère d'instantanéité de la nouvelle, les journaux voulant toujours être les plus proches de l'actualité et de l'évènement, *Le Matin* sous-titrant son journal « Dernière nouvelle du monde entier ». Mais à cela, des journaux voulurent amplifier l'aspect dramatique de la nouvelle, en y ajoutant les termes de « catastrophe » et de « terrible ». Ce constat est vérifié pour seulement 28% des journaux, sauf que l'un d'entre eux est *Le Petit Parisien*, journal le plus vendu de l'époque⁵². Enfin, toujours en lien avec le caractère dramatique, 57% des titres firent référence au coût humain de ce naufrage, en parlant de centaines de « morts », « naufragés », « victimes » et « noyés ».

⁵¹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 7 juillet 1898.

⁵² Kalifa Dominique, *op. cit.*, p. 10.



Figure 16 « Une » du quotidien *L'Aurore*, en date du 7 juillet 1898.

Gallica

Pour conclure, il faut néanmoins préciser ce qui ne peut être appréhendé par ce tableau, la mise en forme du titre. Ainsi, les exemples des journaux *La Presse* et *L'Aurore* sont très éclairants. Par conséquent, comme cela l'avait déjà rendu célèbre avec son « J'accuse », le quotidien *L'Aurore* de Clemenceau mit, de nouveau, en exergue le titre annonceur « La Catastrophe de la *Bourgogne* », dans son édition du 7 juillet (figure 16), et de manière tout aussi identique pour la presse.

Dès lors, pour synthétiser, il convient de formuler l'observation que les titres relatant les événements subis par la *Bourgogne*, s'attachèrent principalement à en décrire la nature (nom du navire, type de navire, état du navire), tout en soulignant les conséquences, en l'occurrence les pertes humaines. De plus, des « effets » sont ajoutés aux différents titres, afin d'accentuer l'aspect dramatique, ou de montrer la capacité du journal à être au fait des dernières nouvelles.

Enfin, ce ne furent pas moins de onze quotidiens qui ont publié des gravures et des photos liées à l'évènement. En tout et pour tout, il n'y a pas moins de 17 gravures et 16 photos, disséminées dans les différents quotidiens et illustrés.

À travers ce travail d'analyse quantitative de la production journalistique, mais aussi de la mise en forme de cette dernière, il en ressort que l'évènement fut très présent, sur une période limitée à deux mois, dans les journaux, évènement annoncé par des titres concrets, qui ont une certaine tendance à dramatiser.

Le naufrage de la *Bourgogne* fit couler beaucoup d'encre. Ce constat est dû à l'essor que rencontra la presse en cette fin de XIX^e siècle, qui lui permit de publier et de diffuser plus, et plus vite.

Dès lors, plus qu'un simple fait divers, le naufrage de la *Bourgogne* provoqua une vive émotion au sein de la population, du fait des morts, des morts que l'on ne put enterrer.

Chapitre 5 – De l'émotion suscitée

Alors que le naufrage de la *Bourgogne* relève du fait divers, il suscita un engouement populaire, autour de ce drame, et cela, pour plusieurs raisons.

L'actualité du naufrage à l'époque contemporaine

Le naufrage est loin d'être une nouveauté au XIX^e siècle. Venant du latin *navis* et *fragere*, il est devenu *naufragium*, puis naufrage, ce qui signifie « le navire brisé »¹. Depuis les récits de la *Genèse* portant sur le Grand Abysse, les naufrages ont toujours été considérés comme des « drames qui hantent l'imaginaire de toutes les civilisations », entraînant un réflexe de peur, face aux éléments déchaînés, et étant associé à la tragédie et à la mort². Le naufrage, c'est appréhender ses propres limites, et même sa propre mort, où l'expérience vécue par les survivants peut différer³. Pourtant, le terme est loin d'être précis, puisqu'il englobe de multiples causes qui peuvent conduire à ce « navire brisé », telles que le chavirage, l'échouage, l'incendie, la collision, l'abordage, le sabordage ou, tout simplement, un défaut de construction⁴.

« Un naufrage par jour »⁵

L'année 1898 où coula la *Bourgogne* fut décrite dans le *Gil Blas* (03/01/1899) comme « une année fertile en sinistres maritimes », sinistres perçus par *Le Temps* (07/07/1898) comme « des malheurs irréparables », avant que *Le Petit Journal* (08/07/1898) qualifia les années précédant le naufrage comme d'une « funèbre série ».

Pourtant, *Le Figaro* (09/07/1898) essaya de dédramatiser la situation, en parlant de 104 trajets par an, entre Le Havre et New York, et si l'on considère le naufrage de *La Ville du Havre*, en 1873, comme le dernier de la C^{ie} G^{ale} Transatlantique avant la *Bourgogne*, alors cela ne fait qu'un naufrage pour 1256 voyages. Cependant, en même temps que l'on annonça le naufrage de la *Bourgogne*, la plupart des journaux recherchèrent dans le passé les derniers naufrages en date, comme *Le Petit Parisien* qui se renseigna au Bureau Veritas, bureau de renseignements pour les assureurs maritimes, pour son édition du 7

¹ Buchet Christian (dir.) et Thomasset Claude (dir.), *Le Naufrage. Actes du Colloque tenu à l'Institut Catholique de Paris (26-30 janvier 1998)*, Paris, éd. Honore Champion, janvier 1999, p. 8.

² *Ibid.*, p. 7.

³ *Ibid.*, p. 7-8.

⁴ *Ibid.*, p. 8-9.

⁵ De Goncourt Edmond, *Journal*, 26 octobre 1891 in Buchet Christian (dir.) et Thomasset Claude (dir.), *op. cit.*

juillet 1898.

Années	Navires	Pertes	Années	Navires	Pertes
1873	<i>Ville du Havre</i>	230	1891	<i>Utopia</i>	563
1873	<i>Atlantic</i>	546	1891	<i>Ville-de-Rio-Janeiro</i>	n. c.
1875	<i>Schiller</i>	200	1893	<i>Naronia</i>	74
1875	<i>Deutschland</i>	157	1894	<i>Ravecssia</i>	22
1878	<i>Pomerania</i>	50	1895	<i>Victoria</i>	300
1883	<i>Cimbria</i>	389	1895	<i>Elbe</i>	332
1884	<i>Daniel - Stermann</i>	116	1896	<i>Ville de Saint-Nazaire</i>	76
1884	<i>State Florida</i>	108	1896	<i>Drummond Castle</i>	250
1886	<i>Oregon</i>	0	09/07/1898	<i>Endsleigh</i>	n. c.
1887	<i>W-A-Svhollen</i>	130	09/08/1898	<i>Numidian</i>	n. c.
1888	<i>Geiser</i>	119	26/08/1898	<i>La Coquette</i>	16

Figure 17 Les naufrages ayant eu lieu à la fin du XIX^e siècle

Par conséquent, au vu du travail réalisé par les journaux, il apparaît judicieux de mettre en évidence, sur la période 1870-1898, l'actualité du naufrage, permis par la cadence de la presse, avec ce genre d'évènements (figure 17)⁶.

À la lecture du tableau et de sa liste non-exhaustive de naufrages, il apparaît que ces vingt-deux désastres choisis par la presse, entraînent la mort de plus de 3500 personnes, même s'il faut relativiser ce chiffre, sur cette période de vingt-cinq ans. Dès lors, sans affirmer qu'il y eut un naufrage par jour, il apparaît que les journaux s'en faisaient l'écho, dans une logique d'exposition médiatique⁷.

Que pensait-on des naufrages au XIX^e siècle ? Tout d'abord, il faut voir que si le naufrage fascine par le spectacle qu'il met en scène, spectacle d'une grande brutalité, certains éléments, comme le lieu, les conditions de navigation et le type de naufrage,

⁶ Il s'agit des journaux *Le Figaro*, *Le Radical*, *Gil Blas*, *La Presse*, *L'Aurore*, *Le Petit Journal*, *L'Univers* et *Le Petit Parisien*.

⁷ Buchet Christian (dir.) et Thomasset Claude (dir.), *op. cit.*, p. 101.

influencent cet imaginaire⁸. Ainsi, contrairement au Pacifique ou à la Méditerranée, c'est bel et bien l'océan Atlantique qui est le plus redouté d'entre tous⁹. Redouté, notamment, pour ses brouillards, perçus comme « oppressants », et comme « une étendue hantée de pièges », et, d'ailleurs, l'Atlantique n'est-il pas synonyme de brumes pour les Anciens¹⁰ ? Pourtant, ce constat a toujours valeur d'actualité au XIX^e siècle, puisque la première cause de naufrage est le mauvais temps¹¹. De plus, les progrès techniques, qui incarnaient l'apanage de la révolution des transports, ne permettaient pas une baisse sensible de la dangerosité en mer¹². Ainsi, des instruments de détection inexistantes, des problèmes cartographiques et des incidents techniques entraînent de nombreux naufrages¹³.

Mais le naufrage, c'est aussi cet instant de courage et de luttés, face aux profondeurs de la mer et à la sauvagerie de la nature¹⁴. Dès lors, poussée par un esprit désireux d'aventure, la population va s'empresse de lire les rapports de mer faisant état de naufrages¹⁵. Tous les naufrages ne font pourtant pas l'unanimité, puisque les abordages accidentels furent perçus comme le comble de l'absurde¹⁶. Mais surtout, dès le XIX^e siècle, l'histoire des naufrages s'imposa dans les représentations comme un « sujet conscient de son destin historique qu'est le progrès »¹⁷. De plus, les naufrages entraînent un autre corolaire que celui de la sécurisation des navires, c'est celui du sauvetage en mer. En France, ce fut l'amiral Rigault de Genouilly qui, le 3 août 1864, fonda la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés, regroupant plusieurs stations de canots de sauvetage, ainsi qu'un fond d'aide aux naufragés¹⁸. On retrouva d'ailleurs le président du conseil, en 1898, lors de la messe célébrée en l'église de la Madeleine à Paris, le 19 juillet, en commémoration des victimes de la *Bourgogne*¹⁹.

Ces naufrages sont aussi l'occasion de parler de « catastrophe maritime », comme celle de *La Méduse*, ou, plus tard, du *Titanic*.

⁸ Brosse Monique, *La Littérature de la mer en France, en Grande-Bretagne et aux États-Unis (1829-1870)*, T1 et T2, Paris IV, Paris, 1978, p. 333 et 346.

⁹ *Ibid.*, p. 176.

¹⁰ Brosse Monique, « Littérature marginale: les histoires des naufrages », *Romantisme*, 1972, n° 4, p. 114. Brosse Monique, *La Littérature de la mer...*, p. 287.

¹¹ Buchet Christian (dir.) et Thomasset Claude (dir.), *op. cit.*, p. 101.

¹² *Ibid.*

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Brosse Monique, « Littérature marginale... », *op. cit.*, p. 114.

¹⁵ Brosse Monique, *La Littérature de la mer...*, p. 413.

¹⁶ *Ibid.*, p. 345.

¹⁷ Monique, « Littérature marginale... », *op. cit.* p. 115.

¹⁸ Buchet Christian (dir.) et Thomasset Claude (dir.), *op. cit.*, p. 116.

¹⁹ « À la Madeleine », *Le Figaro*, 20 juillet 1898.

Le naufrage, une catastrophe ?

Dans le cas de la frégate *La Méduse*, qui fut abandonnée par son équipage en juillet 1817, sa notoriété tient essentiellement dans l'écho qu'eut l'événement, parmi la population suite aux révélations de la presse, qui choquèrent l'opinion publique et déclenchèrent une crise politique²⁰. En effet, le commandant de la *Méduse* était un ancien émigré royaliste suite à la Révolution, et la presse, encore acquises aux idées républicaines, se déchaîna. Le pouvoir politique, qui fut alors celui de la monarchie constitutionnelle de Louis XVIII, tenta d'étouffer l'affaire, face aux comportements qu'eut l'équipage à l'égard des passagers, abandonnés sur un radeau, mais aussi, face aux actes de cannibalisme qu'il y eut²¹. L'ampleur de ce scandale entraîna de multiples réactions, notamment un tableau, qui passa à la postérité, sous le nom *Le Radeau de la Méduse*, tableau peint par Géricault, en 1819²².

Mais si, comme le dit Jacques-Olivier Boudon, « les mythes sont intemporels et s'ancrent dans la culture populaire », que dire du naufrage du *Titanic*, survenu le 15 avril 1912 (à cette occasion, on compare le naufrage à celui de la *Bourgogne*)²³. Ce dernier, considéré comme « le plus grand paquebot du monde » coula en heurtant un iceberg, entraînant la mort de plus de 1500 personnes²⁴. Ce naufrage eut un très fort retentissement, puisqu'il remettait en cause le progrès technique comme facteur d'élimination des risques, le *Titanic* étant réputé « insubmersible »²⁵. Mais ce qui le fit passer à la postérité, ce fut la découverte de l'épave par Robert Duane Ballard, en 1985. Dès lors, grâce aux nouvelles technologies, les scientifiques tentèrent d'expliquer les causes du naufrage, en explorant l'épave, située à plus de 4000 mètres de profondeur. Ainsi, furent montrées du doigt les cloisons étanches insuffisamment hautes, la mauvaise qualité des rivets et la manière dont la brèche fut faite (qui n'est, en réalité, qu'une dissociation des plaques de la coque). Au moment où ces lignes sont écrites, les médias annoncent encore des nouvelles découvertes à son sujet : incendie ayant détérioré la coque, le navire ne se serait brisé que dans sa descente, l'épave va bientôt disparaître, etc.

²⁰ Boudon Jacques-Olivier, *Les Naufragés de La Méduse*, Paris, Belin, 2016, p. 11.

²¹ Boudon Jacques-Olivier, *op. cit.*, p. 155-156.

²² *Ibid.*, p. 231.

²³ « Le Plus grand sinistre maritime », *Le Petit Parisien*, 17 avril 1912.

²⁴ Buchet Christian (dir.) et Thomasset Claude (dir.), *op. cit.*, p. 106.

²⁵ *Ibid.*

Dès lors, pourquoi le terme de catastrophe est-il aussi récurrent, lorsque l'on parle des naufrages ? Pour y répondre, il faut analyser de manière sémantique ce terme. Catastrophe vient du grec *katastrophein*, qui veut dire révolution d'une boule, dans le sens de ce qui bouleverse, pas forcément en mal, mais, du moins, qui marque une coupure²⁶. Dans la Grèce antique, c'était le retournement dramatique d'une scène de tragédie, marquée par une issue funeste, et une inéluctabilité, ayant pour origine la volonté divine²⁷. Ainsi, les termes de « désastre » et de « fléau » illustrent bien cette conception d'une catastrophe provoquée par l'élément divin.

Le terme prend son sens actuel, comme un évènement soudain, brutal et terrifiant, sous les plumes de Rousseau et de Voltaire, suite au tremblement de terre de Lisbonne en 1755²⁸. Cependant, les auteurs n'étaient pas d'accord sur les origines d'une catastrophe²⁹. En effet, Voltaire pensait qu'il s'agissait de l'expression divine, tandis que Rousseau pensait que l'Homme se caractérisait par ses choix, et que, par conséquence, il était responsable des catastrophes³⁰.

De nos jours, la conception rousseauiste de la catastrophe est largement admise au sein des sociétés, reliant la catastrophe à l'Homme. De plus, le terme tend à devenir le scénario-catastrophe³¹. En effet, cette mutation du mot correspond bien à cet *homo spectator* qui veut tout contempler, y trouvant une source de divertissement, mais dans une démarche résolument passive. Ainsi, tandis que le *Titanic* coulait en avril 1912, une première version romancée du naufrage sortait un mois plus tard³². De plus, Baudelaire parlait, dans son poème *Le Voyage (Les Fleurs du mal)*, « que malgré bien des chocs et d'imprévus désastres, nous nous sommes souvent ennuyés, comme ici ».³³ Ce constat trouve un commentaire assez humoristique sous la plume du poète Luc Dutain : « Non, Monsieur, pas *Safety first* ! Sécurité après, bien après. »³⁴ Aussi, pour ce qui est de l'adaptation cinématographique de James Cameron (1997), force est de constater que, guidé par ses propres représentations, il construit un film montrant la fin d'un monde

²⁶ De Sousa Ronald, « Après la catastrophe », *Critique*, août 2012, n° 783-784, p. 635.

²⁷ Balibar Françoise, Lombardo Patrizia et Roger Philippe, « Penser la catastrophe », *Critique*, août 2012, n° 783-784, p. 628.

²⁸ *Ibid.*, p. 627.

²⁹ Entendons ici que même si le terme de catastrophe est sous-entendu par les deux auteurs comme catastrophe naturelle, le constat s'applique aussi pour les accidents dits catastrophiques.

³⁰ Balibar Françoise, Lombardo Patrizia et Roger Philippe, *op. cit.*, p. 627.

³¹ *Ibid.*, p. 628-630.

³² *Ibid.*

³³ De Sousa Ronald, *op. cit.*, p. 633.

³⁴ Balibar Françoise, Lombardo Patrizia et Roger Philippe, *op. cit.*, p. 628-630.

incarné et mécanisé, celui du XIX^e siècle³⁵. À travers le spectacle des catastrophes, apparaît le constat que l'Homme, face à ces dernières, se dote d'une capacité de résilience, tout en s'y accoutumant.

Concernant le traitement médiatique, il s'attache à faire partager l'expérience des victimes au reste du monde, suivant deux logiques : la première, ancrer l'événement dans les mémoires, et la seconde, faire vendre du papier³⁶.

Périr en mer : entre anonymat et héroïsation

En dépit du pur intérêt du sensationnel véhiculé par la presse, et qui semble apprécié des lecteurs, le naufrage est aussi cet événement de morts collectives, touchant les proches des victimes. Dès lors, quelles sont les causes de tant d'émotions ? Et dans quelle mesure l'émotion s'exprime ?

Mourir noyé ou l'éternel question du repos de l'âme

Ils furent 565 personnes à avoir trouvé la mort dans le naufrage de la *Bourgogne*³⁷. Au-delà du simple nombre, ce furent 75 veuves, 150 orphelins et 25 ascendants qui furent touchées par ce drame qui vint les endeuiller, d'où des scènes de pleurs et d'évanouissements dans les bureaux de la Compagnie (figure 18)³⁸.



Figure 18 Une femme s'évanouissant
« Souvenirs de la Bourgogne », *Le Monde Illustré*, 16 juillet 1898

Des historiens, comme Michel Vovelle, ont mis en évidence qu'il y avait un recul du rôle du religieux dans les rites sacramentels, même si ces derniers restaient encore très présents³⁹. Dès le 10 juillet, à New York, une messe était dite en l'honneur des victimes de la *Bourgogne*, alors que l'avant veille, c'était le Sénat américain qui priait pour les

³⁵ De Baecque Antoine, « James Cameron et la catastrophe des temps », *Le Débat*, mars 2011, n° 165, p. 200.

³⁶ Cartier Stéphane, « Le Traitement médiatique des catastrophes dans l'histoire, entre oubli et mémoire. Compte rendu de colloque (Grenoble, 10-12 avril 2003) », *Natures Sciences Sociétés*, avril 2004, vol. 12, p. 439-441.

³⁷ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Gil Blas*, 9 juillet 1898.

³⁸ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *L'Écho de Paris*, 24 juillet 1898.

Ces chiffres ne concernent que les familles et proches des marins ayant péri en mer.

³⁹ Vovelle Michel, « Mort » in Delporte Christian (dir.), Mollier Jean-Yves (dir.) et Sirinelli Jean-François (dir.), *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine*, Paris, Puf, 2010, p. 550.

naufragés⁴⁰. Le 11, une messe était célébrée en l'église des Révérends à Paris et le 13, une messe en l'église Saint Louis à Brest, tandis que les diocèses de Bretagne priaient pour les naufragés⁴¹. Mais la grande messe de recueillement aux victimes fut organisée en l'église de la Madeleine à Paris par la Compagnie Générale Transatlantique. Elle eut lieu le 19 juillet, par Mgr. Richard, dans une église drapée de noir, où il y avait de nombreux officiels de la Compagnie et du gouvernement, tandis que des chants, tel le *Kyrie*, étaient entonnés⁴². Cette messe fut suivie par une autre au Havre, le 20 juillet, et une à Lyon, le 30 juillet⁴³. Ces messes ont, comme point commun, d'être présentées comme des messes de requiem, c'est-à-dire des messes pour les obsèques mais, en l'occurrence, il s'agit plus de messes de souvenir. En effet, la mort en mer perturbe le déroulement des rites religieux funèbres. Le corps du défunt est absent, perdu en mer, dès lors, il y a une incertitude vis-à-vis du passage vers l'au-delà, et la Résurrection, prônée par le discours religieux⁴⁴. Ainsi, si naufrage il y a, la simple présence à bord d'un aumônier peut remédier partiellement à ce problème, en faisant une prière collective et en accordant l'absolution générale, chose faite sur la *Bourgogne* par des pères Dominicains, alors en route vers la France⁴⁵.

Partiellement, car c'est aussi la question de l'identité des défunts qui empêche le repos de l'âme⁴⁶. Cette question est très bien résumée par un passage du *Psaume 77* (76, 20) : « [...] Sur la mer fut ton chemin/ton sentier sur les eaux innombrables/Et tes traces, nul ne les connut »⁴⁷. En effet, lorsque des naufrages se produisent en pleine mer, comme ce fut le cas pour la *Bourgogne*, il y a de minces espoirs pour qu'il y ait des survivants, d'où l'annonce des morts en mer qui est souvent différée, afin que l'on soit sûr de leur identité⁴⁸. Pourtant, on annonça dans *Le Figaro* du 8 juillet 1898, des nouvelles de ce genre : « Le bruit avait couru qu'Ysaye, le célèbre violoniste belge, était parmi les passagers de la *Bourgogne* mais la nouvelle est heureusement controuvée », le constat de

⁴⁰ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Croix*, 9 juillet 1898.

⁴¹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 12 juillet 1898.

« Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Croix*, 14 juillet 1898.

« Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Croix*, 17-18 juillet 1898.

⁴² « À la Madeleine », *Le Figaro*, 20 juillet 1898.

⁴³ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 21 juillet 1898.

« Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Croix*, 31 juillet-1^{er} août 1898.

⁴⁴ Bertrand Régis, « Mourir en mer au temps de la marine à voiles. À propos d'un poème de Victor Hugo », *L'Autre*, 2006, vol. 7, p. 371.

⁴⁵ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Croix*, 8 juillet 1898.

« Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 7 juillet 1898.

⁴⁶ Bertrand Régis, *op. cit.*, p. 371.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 367.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 370.

l'annonce différée des morts en mer n'est donc pas applicable pour la *Bourgogne*, puisque la presse a divulgué les premiers noms dès le 7 juillet, ce qui entraîna des erreurs et de faux espoirs.

Voir le cadavre, quand le macabre s'invite dans la presse

Ces corps noyés prirent une dimension bien réelle et dérangeante, lorsqu'à partir du 24 juillet, des steamers, des goélettes et d'autres bateaux croisèrent des épaves et des cadavres du naufrage⁴⁹. Ces découvertes morbides et fortuites étaient « affreu[s] à voir », selon les mots d'un capitaine, mots provenant d'un article du *Siècle* du 17 août. Impression affreuse, d'autant plus avec la certitude que certains des passagers ne furent noyés que bien après le naufrage. La présence de ces cadavres était une aubaine pour tenter d'identifier les victimes. C'est ainsi que le 7 août, le juge américain Dillon (ayant perdu sa femme et sa fille) et M. Perry partaient en expédition sur les lieux du drame, afin de retrouver les corps de leurs proches⁵⁰. À la fin de leur expédition, *La Croix*, dans son édition du 8 septembre, indiqua qu'ils ne purent retrouver leurs proches, mais que, par ailleurs, ils récoltèrent des indices présents sur les corps d'autres victimes, le tout consigné à New York. En effet, les marins de la goélette *Delight*, indiquaient, dès le 11 août, que les cadavres étaient en « état de décomposition avancée », rendant plus difficile, toute tentative d'identification⁵¹. Pourtant, des identifications purent être réalisées sur certains d'entre eux. C'est le cas pour M. Richard Jacobs, dont le nom était écrit dans son portefeuille, M. Candido Diaz, ou encore Mme Roussel et M. René Gaillard⁵². Qu'ils furent identifiés ou non, les cadavres eurent une sépulture maritime⁵³. En somme, ils furent préparés (on leur enleva les ceintures de sauvetage qui les maintenaient à la surface), reçurent les derniers sacrements, et furent « ensevelis dans le linceul des flots » (épitaphe à l'église Notre-Dame de la Garde à Marseille)⁵⁴. Ainsi, même s'ils n'étaient pas inhumés, à la merci des animaux marins, qu'ils étaient morts au loin ou dont le corps était absent, on leur avait, au moins, assuré le repos de leur âme. Dès lors, la mer devient une forme spécifique de cimetière, alimentant des fantasmes, comme le retour à la vie des revenants, dans des bateaux-fantômes, qui fut

⁴⁹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 24 juillet 1898.

⁵⁰ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 7 août 1898.

⁵¹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Gil Blas*, 11 août 1898.

⁵² *Ibid.*

« Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Croix*, 8 septembre 1898.

« Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 11 août 1898.

⁵³ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 7 septembre 1898.

⁵⁴ *Ibid.*

Bertrand Régis, *op. cit.*, p. 374.

responsable du non-travail des marins le jour de la Toussaint (des légendes disaient que l'on trouvait des ossements dans les filets)⁵⁵. Enfin, face à ces découvertes, des questions matérielles se posaient autour de l'héritage. Ainsi, tandis que l'on recherchait les héritiers de M. Richard Jacobs, une controverse apparut dans *La Croix* du 12 août, dans laquelle il était fait référence à des pêcheurs qui refusaient de rendre l'argent trouvé sur le corps de M. Candido Diaz (argent s'élevant à 300 000 F) au consul d'Espagne. Cet imaginaire des pêcheurs qui volent des cadavres en mer est connu sous le nom de « naufrageur », alimentant des récits à leur encontre.

La mort en mer est donc bien un évènement entraînant de nombreuses incertitudes, tant sur le rite funéraire, que sur des considérations financières⁵⁶.

Des noyés et des secourus célèbres

Nombreux furent donc ceux qui périrent à bord de la *Bourgogne*. Réduits à de simples noms, sur deux immenses colonnes du *Figaro* qui en comptaient des dizaines d'autres, figuraient des Jean Obrige, passager de 3^e classe, ou des Frank Fiston, passager de 1^{ère} : tant de vies anonymes brisées, et de familles en deuil⁵⁷.

Pourtant, il apparaît que ce régime ne soit pas appliqué à tout le monde. Qu'ils furent ouvrier, juge, peintre ou simple survivant, certains bénéficièrent de quelques lignes, afin de rappeler quelle importance ils eurent pour la société. Ainsi on remarque les ouvriers de Tiffany, grand joaillier américain, la femme et la fille du juge John Dillon, « un des principaux juristes de New York », M. et Mme Anthony Pollock, M. Pollock étant un ancien élève de Centrale qui dirigeait l'un des plus importants bureaux de brevets en Amérique, Léon Pourteau, un peintre pointilliste, clarinette au Grand-Théâtre, ou encore Paul Molin, correspondant du quotidien l'*Éclair*⁵⁸.

Dans le cas des survivants, qui eurent aussi le droit à une liste de noms dans les colonnes des quotidiens, ce fut celui de Mme Lacasse qui retint le plus l'attention. Originaire du New Jersey, voyageant avec son mari en seconde classe, elle fut la seule femme qui survécut au drame, sauvée par son mari, le professeur Lacasse qui, ne dormant pas, put la secourir, et la faire monter sur un radeau de fortune⁵⁹.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 377.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 371.

⁵⁷ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 8 juillet 1898.

⁵⁸ *Ibid.*

⁵⁹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 7 juillet 1898.

Considérées aussi comme des pertes, les journaux font savoir que des œuvres d'art étaient présentes à bord de la *Bourgogne*, et qu'elles sombrèrent lors du naufrage. Ainsi, selon *Le Siècle* du 9 juillet, ce furent les tableaux *Passage du gué* de Jules Dupré, *Zuidusee* de Cazin, *Passage difficile* de Vibert et *Beau cadeau*, toujours de Vibert, qui disparurent. Au-delà de la perte artistique, il s'agissait aussi d'une perte financière relative (les tableaux étant assurés) car pour le plus cher d'entre eux, le *Passage du gué*, il s'était fait adjuger pour 75 000 F.

Le commandant Deloncle ou la figure du héros

Louis Deloncle était né à Cahors, le 18 décembre 1854⁶⁰. Au vu des sources, il avait au moins deux frères prénommés François et Charles⁶¹. Homme de culture, il fit carrière dans la marine, avant d'intégrer la C^{ie} G^{ale} Transatlantique. L'histoire aurait pu continuer, cependant, il trouva la mort, en tant que commandant, lors du naufrage de son paquebot la *Bourgogne*, le 4 juillet 1898⁶². Selon le *New York World*, un quotidien américain repris par *La Croix* et par *Le Siècle*, le commandant Deloncle aurait été averti de son destin, par une prémonition qu'il aurait eu lors de son aller vers l'Amérique⁶³. Il aurait vu, toujours selon le quotidien, un paquebot en train de sombrer dans la brume, mais, chose étrange, il ne put reconnaître ni la nationalité, ni même le nom du paquebot⁶⁴. Une vision prémonitoire ? Le *Titanic*, quatorze ans plus tard, l'eut aussi, dans un livre, *Le Naufrage du Titan*, paru en 1898, sous la plume de Morgan Robertson, qui raconta, dans les détails, la manière dont il coula. Pour Pierre Bayard, professeur de littérature, il n'est nullement question « d'effet râteau », ni d'un besoin de confirmation, ni de la Loi de Murphy, et encore moins d'univers parallèles⁶⁵. Pour lui, l'anticipation serait plutôt une question de sensibilité particulière de certains auteurs aux phénomènes qui les entourent, en voyant dans l'aboutissement ultime d'un processus, un risque dû au sentiment d'invulnérabilité qui fait, dès lors, figure de préséance pouvant entraîner des catastrophes⁶⁶.

⁶⁰ « Le Commandant Deloncle », *Le Figaro*, 7 juillet 1898.

⁶¹ *Ibid.*

« Les Décorations du 1^{er} Janvier », *Le Figaro*, 26 février 1900.

⁶² « Terrible catastrophe en mer », *Le Petit Parisien*, 7 juillet 1898.

⁶³ « Naufrage de la Bourgogne », *La Croix*, 10-11 juillet 1898.

« Le Naufrage de la Bourgogne », *Le Siècle*, 9 juillet 1898.

⁶⁴ *Ibid.*

⁶⁵ Bayard Pierre, *Le Titanic fera naufrage*, Paris, Édition de Minuit, 2016, p. 69-110.

⁶⁶ *Ibid.*

Il fut un ami, un frère, un camarade, un mari, un père, un homme, mais il fut surtout, un héros, voilà ce qu'il en transparaît dans la presse. Selon Dominique Kalifa, dans sa thèse *L'Encre et le sang* (Paris, Fayard, 1995), le fait divers a besoin de raconter un récit, alors il faut qu'il soit moralisateur, et donc qu'il soit incarné par un héros. Aussi, Louis Deloncle fut décrit comme « un homme dans toute la force et la splendeur du mot, énergique autant que doux, un fort, calme et décidé ; un prudent et un sage »⁶⁷. À ces compliments, son ami, Maurice Lefevre, journaliste au *Monde Illustré*, rajoutait ceux d'être « ce soldat en qui se relevait l'artiste, ce convoyeur sous lequel perçait le poète », en bref, un homme de culture⁶⁸.

C'était un père de famille de 45 ans, marié, avec cinq enfants et domicilié au Havre⁶⁹. Il eut à pleurer la mort d'un de ses fils de dix-huit ans⁷⁰. Pourtant, le destin lui fut meilleur à d'autres moments de sa vie, ainsi qu'à ses deux frères. On pourrait presque dire qu'il s'agissait d'une famille qui avait réussi dans le monde professionnel, qu'il soit militaire ou politique. Louis, l'aîné, était sorti du *Borda* comme aspirant de vaisseau en 1870⁷¹. Il avait participé à deux campagnes, celle d'Indochine (1873) et celle de Tunisie (1881), et avait été promu lieutenant de vaisseau en 1882, avant d'être fait chevalier de la Légion d'Honneur trois ans plus tard⁷². Devenu professeur de manœuvres à l'école navale de Brest, il quitta la marine en 1894, pour se mettre au service de la C^{ie} G^{ale} Transatlantique, dans laquelle il commanda le *Normandie*, lors du Jubilé de la reine Victoria⁷³. Son frère Charles, qui était le chef de cabinet du Ministre de l'Agriculture, Jean Dupuy, reçut la Légion d'Honneur, ainsi que la médaille du Mérite agricole⁷⁴. Enfin, il y avait François, ancien député des Basses-Alpes, qui fut interviewé par *Le Figaro* et qui ne reconnaissait pas la mort de son frère aîné⁷⁵.

Mais ce fut son comportement lors du naufrage qui, plus que tout, acheva de faire de lui un héros. Déjà considéré comme brave, courageux, résolu et volontaire, le rapport

⁶⁷ « Le Commandant Louis Deloncle », *Le Monde Illustré*, 16 juillet, 1898.

⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁹ « Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Siècle*, 7 juillet 1898.

⁷⁰ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Croix*, 9 juillet 1898.

⁷¹ Le *Borda* était le navire école de la marine, comme aujourd'hui la *Jeanne d'Arc*.

⁷² « Le Commandant Deloncle », *op. cit.*

⁷³ *Ibid.*

⁷⁴ « Les Décorations du 1^{er} Janvier », *op. cit.*

« Instantané – M. Charles Deloncle », *Le Figaro*, 12 janvier 1901.

⁷⁵ *Ibid.*

officiel du commandant Aubert qualifia son comportement d'héroïque⁷⁶. Cependant, il n'avait pas fallu attendre la fin juillet pour que le mot fut dit. En effet, déjà dans les témoignages des survivants, transparaissait la conduite héroïque du commandant. De plus, si l'on compare les différentes gravures qui expriment le naufrage, force est de constater que le commandant Deloncle est toujours représenté à son poste, sur la passerelle, en train d'accomplir son devoir, ne se souciant pas de son sort, tout en adoptant une pose tragique, comme sur celle présentée en « une » du « Supplément illustré » du *Petit Parisien* du 17 juillet 1898, où, malgré son dévouement, il resta dans l'incapacité de pouvoir sauver tout le monde (figure 19). Pour tenter de récompenser vainement l'action du commandant, la ville de Paris décida de nommer une rue à son nom, même si cela n'arriva pas⁷⁷. Plus concrète fut la décision prise par la mairie de Cahors, ville natale du commandant, de nommer une rue à son nom, d'apposer une plaque sur sa maison natale, et de rendre hommage, au nom de la ville, à sa veuve⁷⁸.

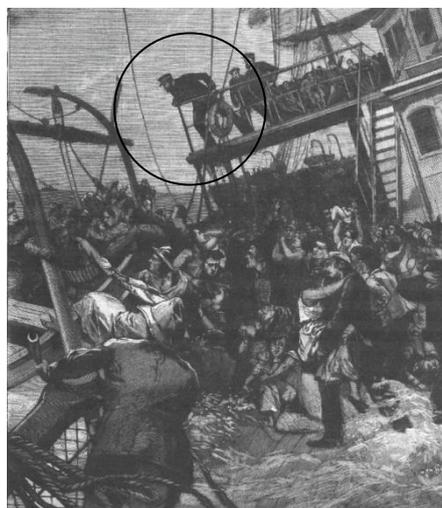


Figure 19 Les passagers s'embarquant dans les canots de sauvetage
« Supplément illustré », *Le Petit Parisien*, 17 juillet 1898

Ainsi, ce fut par son éducation, sa culture, sa famille, sa réussite, sa mort, bref, tout ce que représentait le commandant Louis Deloncle, qui fit de lui, selon ce qu'on en avait dit, un héros, voir, un martyr, puisque *Le Figaro* écrivit de lui, qu'il avait « sacrifié sa vie »⁷⁹.

Ancrer les noms dans la pierre

Le Havre avait déjà connu le recueillement aux naufragés de la *Bourgogne*, où lors du service funèbre à Notre-Dame du Havre, des catafalques noirs avaient été installés le 20 juillet 1898⁸⁰. Aussi, l'idée d'honorer la mémoire des naufragés de la *Bourgogne*, par un monument, fut émise en mars 1903, lors de la réunion du conseil d'administration des maîtres d'hôtel et garçons navigateurs du Havre⁸¹. Le choix de la ville du Havre n'était pas

⁷⁶ « Le Rapport officiel », *Le Figaro*, 27 juillet 1898.

⁷⁷ « À Travers Paris », *Le Figaro*, 6 août 1898.

⁷⁸ « Hors Paris », *Le Figaro*, 28 août 1898.

⁷⁹ « Le Commandant Deloncle », *op. cit.*

⁸⁰ « Service pour les victimes de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 21 juillet 1898.

⁸¹ « Échos de partout », *Le Petit Journal*, 10 mars 1903.

anodin, puisque c'était de cette ville portuaire, connaissant un grand essor au XIX^e siècle, grâce à l'immigration et au commerce, que partait la *Bourgogne*, et d'où nombre des membres de l'équipage étaient issus⁸². Ce monument devait être érigé au cimetière Sainte-Marie du Havre⁸³. Le cimetière, cette ville des morts, était en pleine expansion au XIX^e siècle, du fait de la démocratisation de ces lieux⁸⁴. Ce culte des morts, c'était un véritable âge d'or des cimetières, où les statues composaient avec les épitaphes, le tout régulièrement orné d'un décor floral, tels les chrysanthèmes, qui s'affirmaient à cette époque, comme la fleur des morts⁸⁵.

Fort d'une souscription lancée en France et aux États-Unis, le monument commémoratif fut inauguré le 3 juillet 1904, soit six ans après le naufrage, en présence du député de Seine-Maritime, M. Siegfried, où fut nommée chaque victime, à la suite de laquelle, furent prononcés les mots de « mort en mer »⁸⁶. Situé aux abords de l'entrée sud-est du cimetière Sainte-Marie, il s'agit d'une colonne de granit entourée de plots, ornée d'un globe indiquant, grâce à un cabochon de cristal, le lieu du drame, et reposant sur une dalle carrée, où figurent les noms des naufragés⁸⁷. Sous les attributs maritimes, qui sont représentés par l'ancre, pour le monde marin, et par les rames, pour le sauvetage, entourées par une couronne d'immortelles pour signaler les victimes, figure une dédicace : « À la mémoire des naufragés de la *Bourgogne* – 4 juillet 1898-4 juillet 1904 – Élevé par souscription publique sous l'auspice du Syndicat des maîtres d'hôtel et garçons navigateurs du Havre »⁸⁸. Au pied du



Figure 20 Monument commémoratif des naufragés de la *Bourgogne*

E.P.Z., *Monument des naufragés de la Bourgogne*, Le Havre, n° 60.

⁸² Cochard Nicolas, *Les Marins du Havre. Gens de mer et société urbaine au XIX^e siècle*, Rennes, Pur, 2016, p. 16.

« Service pour les victimes de la *Bourgogne* », *op. cit.*

⁸³ *Ibid.*

⁸⁴ Vovelle Michel, *op. cit.*, p. 550.

⁸⁵ *Ibid.*

⁸⁶ « Aux Morts de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 4 juillet 1904.

⁸⁷ *Ibid.*

⁸⁸ *Ibid.*

« Le Monument des naufragés de la *Bourgogne* », *Gil Blas*, 4 juillet 1904.

E.P.Z., *Monument des naufragés de la Bourgogne*, Le Havre, n° 60.

monument, sur la photo jaunie de la carte postale (figure 20), des gerbes de fleurs étaient adossées⁸⁹.

Ce genre de monument n'était pas rare pour l'époque. Cela coïncidait avec la mort civique, c'est-à-dire l'entrée de grands hommes au panthéon national, tels que Napoléon aux Invalides, en 1841, ou Victor Hugo au Panthéon, en 1885⁹⁰. D'ailleurs, ce fut Victor Hugo, dans son poème *Oceano nox* de 1840, qui avait eu ces vers sur les naufragés, dont « le corps se perd dans l'eau, le nom dans la mémoire »⁹¹. Mais ici, ce fut au nom de la mémoire que fut érigé ce monument. Dans un sens, le Syndicat du Havre voulait faire d'un événement de mort collectif, tel qu'un naufrage, un monument aux morts, permettant à une mémoire sociale de se développer⁹². Pourtant, afin d'honorer les disparus en mer, les pratiques de commémorations pouvaient différer, telles les croix blanches présentes sur les Îles bretonnes appelées les proëllas⁹³.

Ce monument était l'occasion de fêter l'anniversaire du naufrage, fête que l'on peut supposer annuelle, puisque l'on retrouve, dans les quotidiens *Le Journal*, en 1910, et *Le Journal des Débats*, en 1935, des brèves concernant la tenue de cérémonies, en hommage aux victimes du naufrage. Cela participait aux rites funéraires qui se développaient en lien avec le culte des morts, comme les visites au cimetière et la pose de fleurs, ce qui fut immortalisé dans le tableau d'Émile Friant, *La Toussaint*, en 1888⁹⁴.

La solidarité envers les victimes

Alors que les disparus en mer se comptaient par centaines, entraînant une vive émotion, les rescapés, certes moins nombreux, entraînaient, eux-aussi, une compassion, qui suscita un élan de solidarité.

Cette notion de solidarité est un principe au cœur de la III^e République qui en fit sa philosophie officielle, afin de répondre à la « question sociale » et de justifier les politiques redistributives⁹⁵. La solidarité est issue de la tradition judéo-chrétienne, qui fut laïcisée pour répondre aux difficultés que rencontraient les liens sociaux au début du XIX^e siècle,

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ Vovelle Michel, *op. cit.*, p. 551.

⁹¹ Hugo Victor, *Oceano nox*, in Bertrand Régis, *op. cit.*, p. 372.

⁹² *Ibid.*, p. 368 et p. 376.

⁹³ *Ibid.*, p. 375.

⁹⁴ Cuchet Guillaume, *Culte des morts et religion du deuil au XIX^e siècle*, in *Histoire des émotions*, Paris, Seuil, 2016, vol.2/T2 Des Lumières à la fin du XIX^e siècle, p. 340-341.

⁹⁵ Blais Marie-Claude, « La Solidarité », *Le Télémaque* 2008/1 (n° 33), p. 15.

mis à mal par la Révolution⁹⁶. La solidarité triompha donc en 1896, avec la parution de l'ouvrage de Léon Bourgeois *Solidarité*, dans lequel il montra que la société était faite de droit et de devoir entre les individus et leurs contemporains. De manière plus pragmatique, il s'agissait aussi de répondre, pour la gauche gouvernementale, à la percée des socialistes lors des élections de 1893 qui avait vu entrer plusieurs de leurs députés à l'assemblée.

Des initiatives privées multiples

Le drame fut marqué dans la géographie de certaines villes. À en croire divers journaux comme *L'Aurore*, *Le Matin* et *Le Figaro*, plus d'une centaine de familles fut en deuil au Havre, où des maisons furent vidées de leurs occupants dans le quartier Saint François, ou encore une maison qui comptait cinq veuves. Bien qu'il soit impossible de les vérifier, ces affirmations portaient en elle une constatation, celle que Le Havre était une ville de marins. Nicolas Cochard, historien maritime, constate, en effet, que les marins du commerce furent omniprésents dans l'espace et dans la société du Havre, construisant un paysage urbain spécifique⁹⁷. De plus, M. Legros, dans son livre *Description du Havre*, paru en 1875, parle des marins qui y résidaient comme « une sorte de classe à part dans la société »⁹⁸.

Ce fut donc pour toutes ces familles endeuillées, que des dons anonymes furent envoyés aux journaux. Ainsi, *Le Figaro* du 1^{er} août fit état d'un envoi anonyme de 10F, ou encore celui du 9 août, dans lequel ce furent 100F qui étaient à remettre aux familles pauvres.

Des collectifs organisèrent des activités sportives et artistiques en faveur des naufragés. Ce fut le cas, avec, entre autres, des courses de tauromachie à Toulon (1 août), des concerts de bienfaisance (4 août), des courses à vélo organisées par la presse (16 août), ou encore une représentation de *Cyrano de Bergerac*, le 19 août.

Des initiatives publiques

Ne prenant pas la forme de dons mais de condoléances officielles, les États firent part de leur tristesse à la France. Bien sûr, la France elle-même qui, dès le 6 juillet, appella

⁹⁶ *Ibid.*, p. 9-10.

⁹⁷ Cochard Nicolas, *Les Marins du Havre. Gens de mer et société urbaine au XIXe siècle*, Rennes, Pur, 2016, 4^e de couverture.

⁹⁸ Legros, *Description du Havre*, 1875 in Cochard Nicolas, *op. cit.*, p. 17.

le président de la Compagnie M. Péreire pour lui transmettre ses condoléances⁹⁹. De plus, le *Gil Blas* (8 juillet) indiqua que M. Deschanel, président de la Chambre, et M. Loubet, président du Sénat, transmirent leurs condoléances.

À cela, vinrent s'ajouter les différentes condoléances des pays étrangers. Ainsi, ce furent la Russie, la Prusse (dont on fit grand cas, allant jusqu'à publier la lettre de Guillaume II), l'Italie, la Grande-Bretagne, le Danemark, la Belgique, les États-Unis, le Brésil, le Maroc et la Roumanie, qui transmirent leurs condoléances au gouvernement français, représenté par le Ministre des Affaires Étrangères¹⁰⁰.

La grande commémoration des victimes du naufrage se déroula lors des fêtes du Havre (12 au 15 août), organisées par Fernand Xau, et placées sous la tutelle du président de la République Félix Faure¹⁰¹. Ces fêtes se concrétisèrent en une revue de la force navale du nord, des concerts et des galas¹⁰².

En plus de cela, des politiciens firent des dons, comme les membres du conseil général de Seine Inférieur, et des Bouches du Rhône¹⁰³.

Une souscription en débat

Avant même de parler de souscription, il faut savoir que certains dons furent adressés à des victimes bien spécifiques que furent les veuves et les orphelins. Ainsi, *Le Figaro* du 31 juillet indiquait que Mme Pelletreau avait envoyé 300F pour les veuves et les orphelins, tandis que dans l'édition du 27 août, une dame envoyait 30 000F pour les enfants orphelins.

Hormis ces cas de figure, la plupart des fêtes et activités susmentionnées vinrent augmenter une souscription pour les victimes. Au moment de sa clôture, soit le 10 octobre 1898, la souscription s'élevait à 200 000F¹⁰⁴. Cette souscription était contrôlée par un comité, lui-même subdivisé en sous-commissions, dont celle répartissant l'argent¹⁰⁵.

⁹⁹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 7 juillet 1898.

¹⁰⁰ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *op. cit.*, 8-9-10 juillet 1898.

¹⁰¹ « Les Naufragés de la *Bourgogne* », *Gil Blas*, 18 juillet 1898.

¹⁰² *Ibid.*

¹⁰³ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 28 août 1898.

¹⁰⁴ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *L'Aurore*, 10 octobre 1898.

¹⁰⁵ *Ibid.*

Cependant, la souscription ne fut pas versée en une seule fois aux victimes, mais « au compte-goutte » de 200F par personne et par an¹⁰⁶. De plus, les allocations furent fonction du salaire perçu par les victimes. Dès lors, les femmes et enfants d'officier reçurent entre trois et cinq fois plus que les familles de matelot¹⁰⁷. Ce fonctionnement provoqua l'ire de *L'Aurore* qui accusa un système injuste, voulant contrôler les dépenses des victimes au lieu de leur donner tout l'argent nécessaire. Ainsi, en guise de protestation, des meetings eurent lieu mais, au vu des recherches, rien ne permet d'affirmer ou d'infirmier le succès de ces protestations.

Face à cette émotion, la recherche des responsables de la catastrophe fut une nécessité pour catalyser toutes ces réactions.

¹⁰⁶ *Ibid.*

¹⁰⁷ *Ibid.*

Chapitre 6 – À la recherche des responsables

Lors d'un accident de grande ampleur, la presse se met à rechercher les origines. Dans cette recherche, le rôle de certains acteurs de ce drame est plus ou moins mis en avant, afin d'honorer ou de critiquer les actions qu'ils commirent. Ainsi, dans le cas de la *Bourgogne*, de nombreux participants furent mis en cause par leur comportement durant ou autour du naufrage de la *Bourgogne*. À défaut de disposer d'un corpus de sources regroupant les presses anglaise et américaine, les propos qui suivent, rendant coupable ces presses de dénigrement volontaire, doivent être pris avec précaution. Pour autant, le fait que la plupart des quotidiens français diffusèrent cette constatation, permet d'accorder une certaine vraisemblance aux propos qui furent tenus à l'époque.

« *L'étranger* » ou *l'intrusion des pensées xénophobes dans le débat*

Le vieil ennemi anglo-saxon : égoïste et menteur

L'une des principales cibles des journaux français dans la catastrophe de la *Bourgogne* fut la presse anglo-saxonne. Le terme d'anglo-saxon est volontairement utilisé pour exprimer cette notion de race, d'origine germanique, englobant pêle-mêle toute population parlant la langue anglaise.

Face à ce constat, et connaissant le déroulement du naufrage, il serait logique de conclure qu'ils furent blâmés comme étant les compatriotes du navire abordeur *Cromartyshire*. Or, les attaques dirigées contre les Anglo-américains furent principalement dues à une mise en cause de leur partialité face à leurs allégations concernant le comportement des marins français.

Dès le 7 juillet à New York, des tensions apparurent entre la population et les marins français tout juste débarqués¹. Les Américains leur reprochaient de n'avoir pas secouru leurs semblables, qualifiant les officiers français de lâches. Ces crispations aux États-Unis furent telles que les journaux redoutèrent un lynchage des marins français, amplifié par la presse anglaise qui continuait de montrer du doigt la vitesse excessive du paquebot, et sa route inhabituelle². Ce cas de figure s'inscrit dans les griefs, formulés par la presse anglo-américaine, sur la conduite de l'équipage français³.

¹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Presse*, 8 juillet 1898.

² Le mot « lynchage » n'est pas anodin puisqu'il fait référence à la justice expéditive du juge Lynch.
« Le Naufrage de la *Bourgogne* », *L'Écho de Paris*, 10 juillet 1898.

³ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 10 juillet 1898.

Dès lors, malgré la rétractation des journaux américains faite le 12 juillet, et qui précéda un hommage aux hommes de la *Bourgogne*, la presse française se déchaîna sur leurs confrères anglo-américains⁴. Déjà qualifiée de « Yellow Press » (presse jaune, venant d'un bonhomme jaune qui se trouvait dans les colonnes d'un journal américain, étant aussi considéré comme le premier personnage de bande dessinée), la presse anglo-américaine était vue comme une presse de mauvaise qualité et partielle⁵. Ainsi, *Le Figaro* (29/7) constatait que la Cour navale d'Halifax (cour de justice anglaise à l'époque) accordait des éloges bien trop importants au commandant du *Cromartyshire*, par égard au fait qu'il soit britannique. De plus, dans un article du 10 octobre 1899, pourtant plus d'un an après le drame, *Le Figaro* revenait à la charge, en accusant la presse anglaise d'avoir volontairement dénigré la C^{ie} G^{ale} Transatlantique, pour faire le jeu des compagnies maritimes anglaises, alors en pleine concurrence.

Enfin, dépassant la critique faite à la presse, les journaux français s'attachèrent à dénigrer les Anglo-américains, présentés comme des égoïstes, de mauvaise foi, et « toujours à l'affût de ce qui pourrait nous [les Français] être désagréable »⁶.

Face à ces observations, il faut voir que ces passes d'armes sont révélatrices des rapports qui unissent la France à l'Angleterre (les Américains sont les descendants de cette dernière, selon le terme d'anglo-saxon). Qualifiés de « querelles de couples » par sir Michael Jay, politicien britannique, les liens qui unissent ces deux pays se fondent quasi-exclusivement sur un rapport au passé fait de souvenirs conflictuels⁷. Ces souvenirs sont principalement la Guerre de Cent-Ans, avec les défaites françaises de Crécy et d'Azincourt, Jeanne d'Arc brûlée vive, les guerres de religion, dans lesquelles les huguenots français fuirent en Grande Bretagne, ou encore les guerres napoléoniennes, avec les défaites françaises de Trafalgar et de Waterloo⁸. Pourtant, des épisodes plus fraternels existèrent, comme la guerre de Crimée, où Anglais et Français ensemble combattirent les Russes. Néanmoins, le temps n'était pas à ce genre de souvenir en 1898. En effet, cette année vit surgir « la plus importante des crises qui opposèrent la France et l'Angleterre depuis le Ier Empire »⁹. En effet, Français et Anglais s'opposèrent en Afrique, sur le Nil, à

⁴ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Radical*, 13 juillet 1898.

⁵ « À L'Étranger », *Le Figaro*, 23 juillet 1898.

⁶ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *L'Écho de Paris*, *op. cit.*

« Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Presse*, 6 août 1898.

⁷ Jeanneney Jean-Noël (dir.), *Une Idée fausse est un fait vrai. Les Stéréotypes nationaux en Europe*, Paris, Odile Jacob, 2000, p. 144.

⁸ *Ibid.*

⁹ Michel Marc, *Fachoda. Guerre sur le Nil*, Larousse, Paris, 2010, p. 15-18.

partir de 1882. Ce que l'on appella à l'époque comme la « question du Nil » fut l'occupation, unilatéralement entreprise par les Anglais, de l'Égypte¹⁰. Pour contrer leur présence, la France mit au point « la politique du Nil », dans laquelle elle devait s'employer à gêner volontairement les Britanniques, afin de démontrer le poids de la France en Afrique¹¹.

Aussi, pour autant que les Anglo-américains fussent la cible de choix de la presse française, d'autres coupables furent aussi trouvés.

Divers autres responsables

De ce fait, ce furent les marins étrangers de l'entrepont, présents sur le paquebot la *Bourgogne*, qui furent incriminés d'actes de violence. Ainsi, selon de nombreux quotidiens qui se firent l'écho de ces nouvelles, les marins autrichiens et italiens auraient, à l'aide de couteaux, agressé des passagers pour prendre de force un canot de sauvetage¹². Ce qui choqua le plus la presse française, ce fut que les coups de couteaux furent donnés autant à des hommes, qu'à des femmes et à des enfants sans défense.

Ces actes d'immoralité furent repris abondamment dans les journaux, les qualifiant d'actes de sauvagerie, rapprochant ainsi ces marins étrangers de véritables sauvages.

Dès lors, dans les représentations qui furent faites du naufrage, la violence fut présente sur

quelques-unes d'entre elles, avec notamment le couteau qui fut l'objet récurrent, symbole de ces violences (figure 21).

Mais, en poussant les recherches, un quotidien, en particulier, dénonçait d'autres coupables, le quotidien *La Croix*, se rendant lui-même coupable aujourd'hui, « d'excès impardonnables »¹³.

Pour lui, le ton était donné. En effet, le journal accusait l'irreligion des gouvernements, portée par les francs-maçons, face aux lois divines, voyant dans le naufrage du paquebot,



Figure 21 Un homme en train d'en menacer un autre à l'aide d'un couteau
Poivillier G., Baucher G., *Le Naufrage de la Bourgogne*
in *Le 14 juillet en deuil*, Paris, 1898

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ *Ibid.*

¹² « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 7 juillet 1898.

¹³ Pitette Yves, *Biographie d'un journal. La Croix*, Paris, Perrin, 2011, p. 29.

un signe de Dieu¹⁴. Cette mise en accusation des francs-maçons, corrompant le gouvernement, faisait suite à la condamnation de ce mouvement par le Pape, dans son encyclique *Humanum Genum*¹⁵.

Le journal n'en resta pas là, puisque le 19 juillet, il accusa le quotidien *La Nouvelle Presse Libre de Vienne* de « presse juive », critiquant sa prise de position contre le commandant Deloncle, n'ayant pas tout mis en œuvre pour sauver ses passagers¹⁶. Cette critique persista lors des nouvelles attaques de *La Croix* contre *La Nouvelle Presse Libre de Vienne*, qui aurait justifié les violences des marins italiens, tout en justifiant l'emploi de leur couteau¹⁷.

Face à ces commentaires, comment ne pas dire que *La Croix* fut le journal le plus « antijuif » de France ? Tout d'abord, *La Croix*, créé en 1883 par la congrégation des Assomptionnistes, eut des débuts beaucoup plus tolérants que les faits énoncés plus haut¹⁸. De plus, il faut s'attacher à rappeler que ce fut dans le contexte de l'affaire Dreyfus que furent soutenues ces positions, et que cette affaire coïncida avec l'émergence d'un discours antisémite dans le journal *La Croix*¹⁹.

Les marins français ou l'affront suprême

Lors de la publication du rapport d'enquête du commandant Aubert le 27 juillet, le tableau était presque parfait : des Anglais abordeurs, des marins étrangers violents et, au milieu de cela, des marins français héroïques²⁰. Aussi, il proposa des noms de marins pour une décoration, et c'est ici que le bât blesse²¹. Le même jour, dans le quotidien *Le Matin*, un titre « Sauve-qui-peut », se voulut l'annonce d'une mise en accusation de certains marins français pour violence et actes de lâcheté.

Dès lors, le quotidien demanda d'un ton accusateur : « pourquoi l'enquête fut-elle bouclée si vite ? »²². Cette question trouva sa réponse dès le 29 juillet, date à laquelle le Ministre de la Marine, M. Lockroy, demanda la réouverture de l'enquête²³. Ainsi, *Le Matin* se félicita de cette réouverture, réouverture grâce au quotidien, tandis que *Le Radical*

¹⁴ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Croix*, 8 juillet 1898.

¹⁵ Sorlin Pierre, *La Croix et les Juifs*, Paris, Grasset, 1967, p. 71-128.

¹⁶ « Le Naufrage de la *Bourgogne*, *La Croix*, 19 juillet 1898.

¹⁷ « Le Naufrage de la *Bourgogne*, *La Croix*, 27 juillet 1898.

¹⁸ Sorlin Pierre, *op. cit.*, p. 71-128.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ « Le Naufrage de la *Bourgogne*. Rapport officiel », *Le Figaro*, 27 juillet 1898.

²¹ *Ibid.*

²² « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Matin*, 28 juillet 1898.

²³ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Presse*, 29 juillet 1898.

exprimait le souhait d'en finir au plus vite, tout cela portant atteinte à la navigation française²⁴. Ces accusations distillées par *Le Matin*, doivent être mises en regard avec la politique éditoriale du journal, favorisant le déclenchement d'affaires, affaires faisant vendre du papier²⁵.

Des témoignages accablants

Le premier témoignage fut celui de M. Liebré, qui accusa M. Laisné, mécanicien à bord de la *Bourgogne*, d'avoir refusé de le secourir une fois dans l'eau, tout en prononçant les termes suivants : « si j'avais un revolver, je vous tirerais dessus »²⁶. De plus, il l'accusa de ne pas avoir voulu porter secours aux passagers une fois sur le *Cromartyshire*, et qu'il fallut attendre l'intervention du commandant Henderson pour qu'il y aille²⁷. Enfin, suite à ses révélations, il l'aurait supplié de ne rien dire²⁸. Au final, il attira l'attention sur ce qui prouvait ses dires, le fait qu'en dépit du sacrifice du commandant, 110 hommes d'équipage sur 200 furent sains et saufs, tandis que seuls 53 passagers sur 600 furent sauvés²⁹.

À ce premier témoignage, vint s'ajouter, le 28 juillet, celui de M. Bacarat, dans lequel il accusa le timonier M. Devals de violences faites à son encontre. De plus, face aux rebondissements qu'entraînèrent ses accusations, il accusa le père du marin de n'avoir pas tenu sa promesse de ne rien commenter suite à la lettre que M. Bacarat avait daigné faire pour éviter le déshonneur et la fin de carrière de M. Devals ; ce à quoi, *La Presse* demanda que le débat soit clos³⁰. Mais pour M. Bacarat, il fut loin d'être clos, menant une ultime charge dans le quotidien *L'Écho de Paris* (9/8), contre les marins qui les abandonnèrent, et contre le commandant, coupable de mauvais choix.

Enfin, M. Achard porta le coup de grâce au rapport d'enquête, en accusant le commandant Aubert de ne s'être appuyé que sur des témoignages d'étrangers, et sur celui de Mme Lacasse qui, chose étrange selon lui, devait être évanouie, selon les dires de son

²⁴ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Matin*, 4 août 1898.

« Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Radical*, 4 août 1898.

²⁵ Pinsolle Dominique, *Le Matin (1884-1944). Une Presse d'argent et de chantage*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012, p. 291.

²⁶ « Sauve qui peut », *Le Matin*, 27 juillet 1898.

²⁷ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *L'Écho de Paris*, 3 août 1898.

²⁸ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *L'Écho de Paris*, 7 août 1898.

²⁹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Radical*, 29 juillet 1898.

³⁰ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Presse*, 31 juillet 1898.

mari, lors du drame³¹. De plus, il accusa le sous-commissaire M. Scoll, d'avoir intimidé les marins, afin de faire régner la loi du silence à bord³².

Des marins forcés de se justifier

Face à ces mises en accusation, MM. Laisné et Devals prirent la plume, afin de se justifier, créant des passes d'armes de jour en jour dans les colonnes des quotidiens, comme celui de *L'Écho de Paris*, entre le 29 juillet et le 7 août. Ici, on retrouve ce qui fit le succès du fait divers, à savoir de rendre le journal acteur des événements, en les provoquant. Ainsi, la référence à William Randolph Hearst se fait évidente, lorsqu'il dit à son photographe : « Vous prenez les photos, et moi je fournirai la guerre ».

M. Laisné va, dès le 1er août, écrire un article dans lequel il dénonça la mauvaise foi de M. Liebré³³. Se faisant plus précis le 6 août, il l'accusa de mentir en dénaturant les propos qu'il avait tenus, en faisant remarquer que M. Liebré eut des actes d'hostilité envers l'équipage, et qu'il semblait très en colère, M. Laisné ayant tenté de le calmer.

Pour ce qui est de M. Devals, ce fut son père qui prit sa défense, en envoyant une lettre qu'il avait reçue de M. Bacarat, expliquant qu'il y avait eu un entretien entre les deux parties, et qu'il s'agissait d'un imbroglio. De plus, il l'accusa d'être gallophobe, et de ne vouloir que dénigrer la France³⁴.

En guise de synthèse, un lecteur parisien exprima le fait que « la *Bourgogne* fut une réduction de notre pauvre humanité, avec ses bons et ses mauvais actes », dans *Le Figaro* (6/8), tout en se plaignant de la lenteur et de la longueur de l'enquête. En effet, rien ne fut vraiment simple. Si l'on reprocha aux accusateurs d'être sous le choc, et notamment M. Achard qui vit mourir sous ses yeux sa femme et sa fille, les marins accusés n'en furent pas pour autant tirés d'affaire³⁵. Ainsi, même si les conséquences de ces passes d'armes ne furent pas transcrites dans la presse, les accusations portant sur les marins restèrent sur eux, puisqu'on ne trouve nulle trace d'une cérémonie de remise de décorations. Mais le mal fut fait, puisque dans la presse on trouve une inflexion des commentaires vis-à-vis de l'équipage : *L'Aurore* (4/8) parla des « rats abandonnant le navire », *L'Écho de Paris* (10/8) se fit la voix d'une lectrice qui expliquait que si les marins n'ont pas fait leur devoir, alors les officiers ne l'ont pas fait non plus.

³¹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Matin*, 29 juillet 1898.

³² *Ibid.*

³³ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *L'Écho de Paris*, 29 juillet 1898.

³⁴ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Presse*, 30 juillet 1898.

³⁵ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Presse*, 5 août 1898.

Par cette dernière remarque, il semble apparaître que les regards se tournèrent, en réaction à ce débat, vers le comportement des officiers (dont un officier de marine leur réfuta de porter ce titre, ne voulant pas se faire amalgamer avec de simples salariés), au premier rang desquels figurait le commandant Deloncle³⁶. Avec le regard d'aujourd'hui, on constate qu'au vu de la bibliographie, seul le livre de Jean-Paul Bossuge sous-entend un comportement peu reluisant de la part des marins, en mettant en évidence que la presse montra le comportement courageux des officiers, mais qu'elle fut plus discrète quant à celui des marins³⁷.

Le commandant Deloncle, le vrai fautif ?

Dans *L'Écho de Paris* du 10 août 1898, le conseil de Paris annonçait sa volonté de nommer une rue de la capitale en l'honneur du commandant Deloncle « en présence de [sa] mort glorieuse »³⁸. Pourtant, le quotidien s'indigna, du fait qu'il n'y a pas de gloire dans sa mort, pas plus que dans celle des passagers, avant de conclure « [qu'] il aurait pu faire mieux que de mourir »³⁹. Cette tradition, qui veut qu'un bon capitaine coule toujours avec son vaisseau, trouve son origine en 1643, date à laquelle Hercule de Conigan de Cangé, pour éviter le déshonneur de la défaite, coula avec son navire⁴⁰. Dès lors, cette tradition se perpétua au sein de la Royale, puis de la marine, mais dont les buts semblent plus égoïstes qu'ils n'y paraissent. En effet, soi-disant pour laver son honneur, la mort du capitaine a pour but de fuir ses responsabilités dans la défaite, tout en imposant à son supérieur de lui rendre les honneurs comme « mort au combat »⁴¹.

Du point de vue de la justice

Tandis que la presse acclamait unanimement le caractère héroïque de la mort du commandant Deloncle, le compte-rendu de la Cour d'Halifax, relayé par *Le Figaro* (10/8), blâma le commandant pour n'avoir pas suivi la route régulièrement empruntée. À ce constat, suivit le rapport de l'enquête menée à New York qui annonça que si le

³⁶ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Presse*, 30 juillet 1898.

³⁷ Bossuge Jean-Paul, *La Tragédie de La Bourgogne. 700 hommes à la mer...*, Monaco, Éditions du Rocher, 2011, p. 229-232.

³⁸ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *L'Écho de Paris*, 10 août 1898.

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ Vergé-Franceschi Michel (dir.), *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, 2002, vol.2/T1-T2, p. 1-2.

⁴¹ *Ibid.*

commandant n'avait pas suivi une route jugée trop au nord, il n'y aurait pas eu le drame⁴². S'ensuivit une année 1899 particulièrement critique face au commandant Deloncle. En effet, le 14 janvier, le journal *La Croix* critiqua la vitesse du navire qui avait été donnée par le commandant. De plus, le *Journal des Débats*, dans son édition du 29 juin 1899, parla de « fautes lourdes », en contradiction avec l'article 4 de la loi de 1871. En effet, le capitaine se rendait coupable de ne pas avoir maintenu son navire sur les lieux de l'accident, d'avoir fait véhiculer un sentiment de sécurité trompeuse aux passagers de 1^{ère} classe, et d'avoir retardé l'organisation des sauvetages.

Selon le documentaire intitulé *Navires en détresse*, l'erreur humaine est responsable de quatre naufrages sur cinq, impliquant principalement la vitesse, et la sous-estimation de l'environnement par le capitaine⁴³. Il ajoute que les conditions du naufrage sont souvent dues à un changement de route dont l'auteur n'est autre que le capitaine⁴⁴. Enfin, au sujet du retard pris sur l'organisation des secours, le documentaire fait intervenir le professeur Ed Galeas, qui met en évidence un trouble psychologique qui s'empare des capitaines lors d'un naufrage qui est « l'inaction comportementale ». Ce trouble est à l'origine du comportement de certains capitaines qui, face aux événements qui les dépassent, sont comme paralysés, ce qui fut sans doute le cas pour le commandant Deloncle, ou plus tard, pour le capitaine Edouard Smith du *Titanic*.

Au final, tandis que les critiques se font très précises contre le commandant Deloncle, le début de l'année 1900 fut plus favorable pour lui, puisque le *Journal des Débats* annonça que le commandant n'était coupable d'aucune faute⁴⁵. Cette prise de parti fut renforcée par la délibération de la Cour d'appel de Paris qui jugea le comportement du commandant comme étant héroïque, mourant afin de sauver le plus de personnes à bord, selon le journal⁴⁶.

La Compagnie, la vraie fautive ?

Déjà remarquée par *La Presse* le 7 juillet pour n'avoir pas tenu compte des premières nouvelles annonçant le drame, la C^{ie} G^{ale} Transatlantique fut accusée, dès le 10 juillet par *Le Figaro*, d'être à l'origine de ce type de route passant trop au nord, tout cela

⁴² « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 19 septembre 1898.

⁴³ Amess Christopher (real.), *Civilisations : Navires en détresse*, France 5, France, 30/03/2016.

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Journal des Débats*, 19 janvier 1900.

⁴⁶ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 20 janvier 1900.

« pour le plaisir d'économiser quelques sacs de charbon »⁴⁷. De plus, le caractère inhumain de la Compagnie fut mis en évidence dès le 22 juillet dans *Le Figaro*, comme ne faisant aucun zèle quant à la sécurité des passagers. Le *Gil Blas* précisa cette pensée, dans son édition du 19 août, dans laquelle il parla d'une Compagnie n'ayant aucune considération pour la vie humaine des passagers, puisqu'elle ne participa pas aux fêtes de bienfaisance organisées au Havre pour les naufragés de la *Bourgogne*. Il fut jugé, par la suite, navrant que la Compagnie n'entreprît pas de rechercher les corps des victimes, laissant cette tâche aux Américains, n'ayant comme souci premier que de faire oublier au plus vite ce drame⁴⁸. L'épisode du procès Résal fut une nouvelle fois l'occasion de critiquer la Compagnie, puisqu'elle fut prête à abandonner ses droits de propriété sur le fret et le navire, plutôt que de payer ce que les avocats de Mme Résal réclamaient⁴⁹.

Mais celui qui porta la plus grande accusation fut le garçon de cabine Goazempis⁵⁰. Présenté comme un héros qui sauva de nombreuses vies lors du naufrage de la *Bourgogne*, il fut, après le naufrage, sans travail, d'où le message du *Figaro*, appelant à trouver un travail à cet « homme marié, et père de trois enfants »⁵¹. En dépit de cela, on retrouve son nom sur deux ouvrages qu'il a écrit, le premier un an après le naufrage, qui récapitule ce qui s'est passé, tout en annonçant la parution d'un autre livre qui parla des vrais coupables⁵². Dans ce second livre, il dénonça les changements d'affectation du personnel survivant, pour éviter qu'ils parlent. De plus, il expliqua que ce fut la forte concurrence entre les compagnies maritimes qui entraîna, en partie, le drame⁵³. En effet, de son point de vue, la Compagnie fut loin d'être la meilleure dans cette concurrence, et prit des risques en prônant une vitesse plus élevée⁵⁴. Pour lui, ce fut simple « la Compagnie Générale Transatlantique [fut] responsable moralement et matériellement » du naufrage de la *Bourgogne*⁵⁵. Il accusa aussi « l'inhumanité [de la Compagnie] face aux familles rendues nécessiteuses »⁵⁶. Pourtant, malgré les procès qui lui furent intentés, la Compagnie fut

⁴⁷ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 19 septembre 1898.

⁴⁸ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Presse*, 8 septembre 1898.

⁴⁹ « Le Procès Résal », *Le Radical*, 30 juin 1899.

⁵⁰ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 25 juillet 1898.

⁵¹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 14 septembre 1898.

« Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Matin*, 21 décembre 1899.

⁵² Goazempis Pierre, *Le Naufrage de la Bourgogne, récit véridique*, juillet 1898 - juillet 1899, 4 juillet 1899.

⁵³ Goazempis Pierre, *La Vérité et les responsabilités dans le naufrage*, Buttet G. et Imprimerie Colin et Fils, Le Havre, fin 1899, p. 76.

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ *Ibid.*, p. 77.

⁵⁶ *Ibid.*

exonérée de toute responsabilité, le 20 mai 1908⁵⁷. Les attaques qu'elle subit furent, cependant, fondées. En effet, il y eut, de la part des compagnies, un « mépris » pour les règles de sécurité, la vitesse faisant oublier cette dernière, ce qui conforta certains commandants à « foncer en dépit de la brume »⁵⁸.

De nombreux acteurs furent critiqués pour leur implication dans les causes du naufrage. On chercha d'abord à faire porter les accusations sur « l'étranger », mais, les témoignages aidant, le débat se recentra autour du rôle des marins, du commandant et de la Compagnie, pour découvrir les origines du drame.

Ce débat autour des responsables, ne fut en réalité que l'écho de ce que l'on pourrait appeler l'affaire de la *Bourgogne*.

⁵⁷ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 20 mai 1908.

⁵⁸ Hauguel François, Peslier Patrick et Perroy Aymeric, *Mémoire de la French Lines. Quand les transatlantiques partaient du Havre*, Rouen, Éditions PTC, 2006, vol.3/T1, p. 60.
Le Moing Guy, *L'Histoire de la marine*, Paris, Éditions FIRST, 2016, p. 364.

Partie 3

-

« L'affaire » de la *Bourgogne* ?

Chapitre 7 – Comprendre le naufrage

On pourrait vouloir le comprendre comme une affaire, voire un scandale, mais le terme « affaire » relève d'une forme sociale, dans le sens où, dans une société, l'accusation portée contre un tiers peut diviser l'opinion publique, entraînant des débats sociétaux, alimentés par l'action des médias¹. De plus, se faisant plus précis, Luc Boltanski, Elisabeth Claverie, Nicolas Offenstadt et Stéphane Van Damme différencient l'affaire, du scandale et de la cause. Le scandale s'oppose donc à l'affaire par le fait qu'il s'inscrit dans une opposition unanime à un présumé coupable, qui se révèle être innocent. La cause, quant à elle, est un idéal de véracité, suite à des événements dont les origines ne sont pas claires, de manière volontaire ou non, qui donnent lieu à des affaires judiciaires².

Au vu de ces définitions, l'objectif de cette partie est de s'interroger sur une possible pertinence du terme d' « affaire » pour le naufrage de la *Bourgogne*, en mettant en évidence la nature des débats, tout d'abord autour du naufrage, puis, dans un second temps, autour du sauvetage, avant d'en venir aux procès intentés contre la Compagnie, symbolisant la réalité judiciaire de ce naufrage

Rendre intelligible le déroulement du naufrage fut le premier objectif poursuivi par la presse. Pour autant que le récit du naufrage fut, dans son ensemble, compréhensible, des détails montrent qu'il ne fut pourtant pas publié de façon semblable dans tous les journaux. En effet, en confrontant les articles publiés dans les premiers jours de l'actualité, les récits divergent quant aux origines du naufrage et de ses conséquences. Dès lors, est-ce à dire qu'il s'agit d'une piètre rigueur journalistique qui fut à l'origine de toutes ces divergences, ou d'une profusion de témoignages discordants ? De plus, une fois les origines et les conséquences éclaircies, le débat se transposa sur une mise en perspective de ce drame, afin de se prononcer sur l'inéluctabilité du naufrage.

¹ Demartini Anne-Emmanuelle, *Review of « Boltanski Luc, Claverie Elisabeth, Offenstadt Nicolas, Van Damme Stéphane, eds., Affaires, scandales et grandes causes. De Socrate à Pinochet, Stock, Paris, 2007 »*, H-France Review, juin 2012, n°79, vol. 12, p. 1-2.

² *Ibid.*

Mystères, incohérences et inexactitudes autour du naufrage

Au-delà du récit factuel du naufrage de la *Bourgogne* relayé, de façon identique, par les différents journaux, des détails contradictoires, autour des origines et des conséquences du drame, émergent en comparant les différentes éditions.

La guerre des chiffres

Ce que vit, en premier lieu, le lecteur, dans les grandes colonnes de son journal, fut, sans aucun doute, le titre de l'article. Dans plusieurs d'entre eux, comme celui du *Petit Parisien* du 7 juillet, ou celui du *Figaro* du même jour, le nombre des victimes du naufrage fut évoqué, et déjà, force est de constater que les journaux ne furent pas du même avis. À toutes fins utiles, ce graphique linéaire (figure 22) créé pour ce mémoire, permet de visualiser, à deux dates différentes de publication, les fluctuations du nombre de morts entre différents journaux.

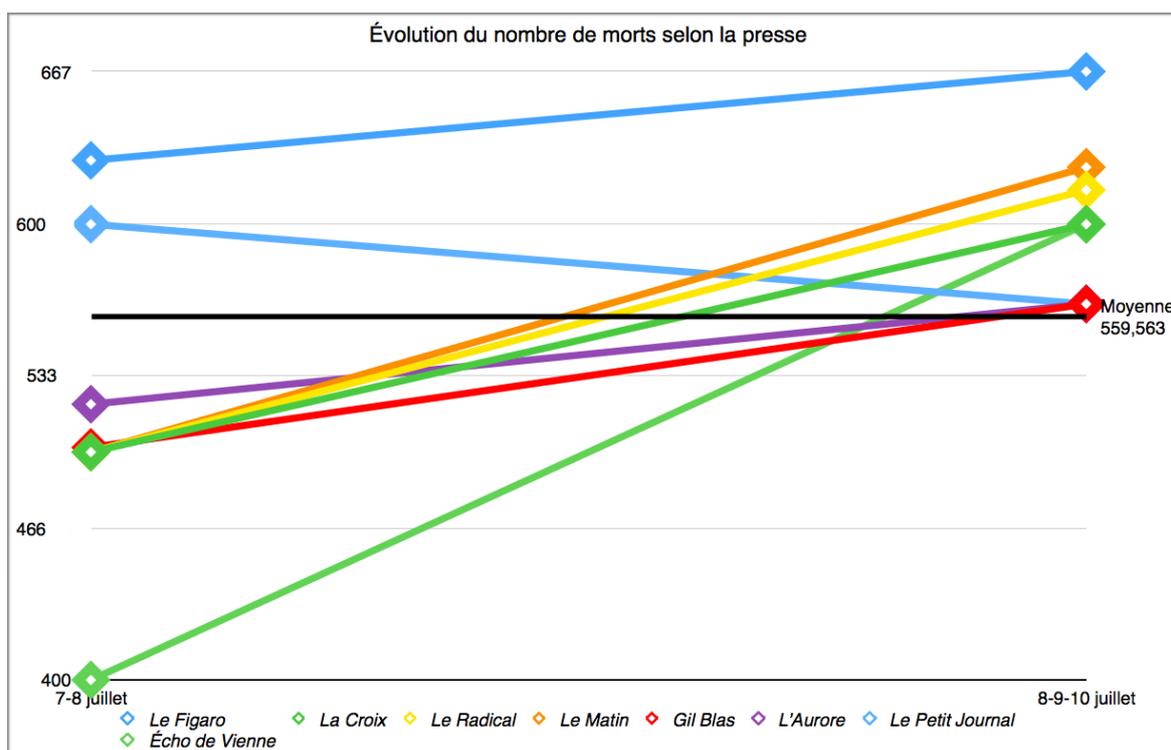


Figure 22 Évolution du nombre de morts selon la presse
Réalisation personnelle

Ainsi, même si la moyenne tendait à annoncer les 560 morts, chiffre qui, dans les faits, fut proche de la réalité admise de 565, l'écart constaté varia entre les 400 morts de l'*Écho de Vienne*, et les 667 du *Figaro*³. Cependant, si le quotidien isérois est mis de côté

³ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Écho de Vienne*, 7 juillet 1898.
« Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 8 juillet 1898.

pour ses chiffres très inférieurs aux autres journaux, et que, suivant la même procédure, *Le Figaro* est aussi mis de côté, mais cette fois-ci pour ses chiffres très supérieurs, l'écart est, cette fois-ci, compris entre 500 (*La Croix* du 7 juillet, mais aussi *Le Radical*, *Le Matin*, le *Gil Blas* (502 dans les faits)) et 625 (*Le Matin* du 8 juillet), d'où des chiffres pouvant varier, selon la presse, de 20%.

Cependant, malgré des résultats variables, il n'y eut pas d'erreurs extrêmement importantes, a contrario du naufrage du *Titanic*, où *Le Petit Journal* prétendit qu'il n'y avait aucun mort : « Les 2700 personnes embarquées qui étaient à bord ont été sauvées »⁴. En effet, l'observation peut être faite que sur les huit quotidiens présents dans ce graphique, 62,5% eurent des chiffres qui convergèrent entre 500 et 525 morts, du moins, dans leurs publications comprises entre le 7 et le 8 juillet. Lorsque l'on se place à l'autre extrémité du spectre, sur les éditions comprises entre le 8 et le 10 juillet, 50 % des journaux révisèrent leurs chiffres autour de 600 à 625 morts, tandis que plus d'un tiers, les révisa pour le chiffre de 565 morts. Dans les faits, les quotidiens *Le Siècle* et *Le Temps* rejoignirent cette dernière constatation, portant la proportion des journaux annonçant les 565 morts à 50%.

D'une manière générale, entre deux éditions, la quasi-totalité des journaux modifia ses chiffres à la hausse, à mesure que les nouvelles furent apprises par télégramme. Ainsi, seul *Le Petit Journal* du 9 juillet, dûit revoir à la baisse ses estimations concernant le nombre de morts, passant de 600 à 565. Cette observation peut se comprendre du fait que le 7 juillet, il s'agissait du second chiffre le plus élevé au vu du graphique. Cependant, il fut le quotidien le plus proche de la réalité admise, opérant une baisse de seulement 6% de ses estimations, quand des quotidiens comme *La Croix* durent augmenter leurs chiffres de 17%.

Tout cela indique que, loin d'être incompetents dans leur rôle de retranscrire l'information, les journaux durent concéder à leur objectif d'être au plus près de l'actualité, une extrême dépendance aux nouvelles transmises par le télégraphe. Ainsi, ce fut grâce aux télégrammes venant d'Halifax, que la plupart des journaux put être mise au courant de l'évènement⁵. Par exemple, lorsque *Le Matin* annonçait qu'il « voit tout, sait tout et dit tout », c'est en réalité par un prisme, celui de ses dépêches qui ont remplacé ses articles,

⁴ « Le Paquebot *Titanic* de la Compagnie anglaise *White Star Line* est entré en collision avec un iceberg près de Terre -Neuve », *Le Petit Journal*, 16 avril 1912.

⁵ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Petit Parisien*, 7 juillet 1898.

que *Le Matin* put se targuer de cette devise, et dès lors qu'une dépêche fut erronée ou imprécise, l'article en fut tout autant inexact⁶.

À cet égard, le même constat peut être observé avec les chiffres des survivants au drame (figure 23).

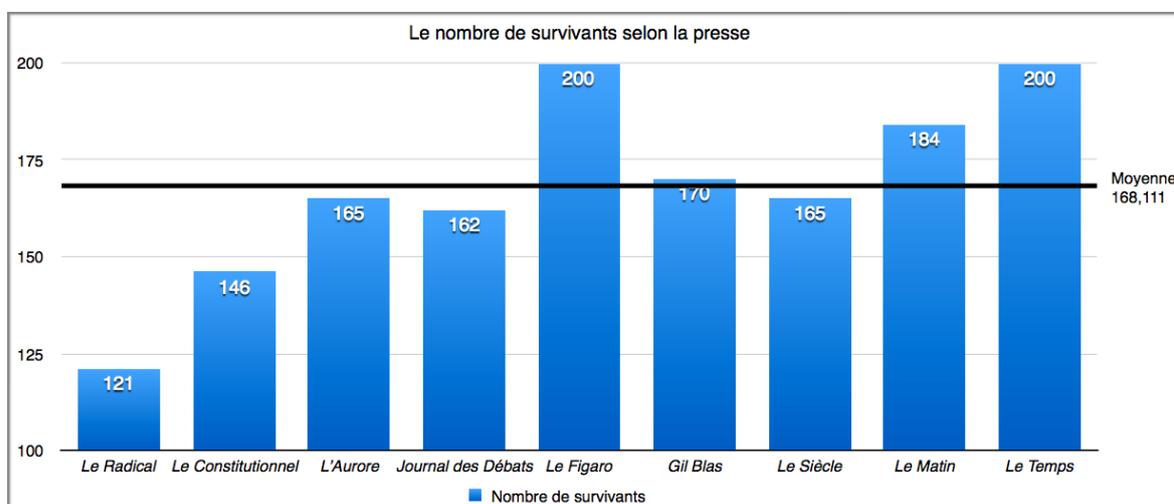


Figure 23 Le nombre de survivants selon la presse (7-10 juillet 1898)
Réalisation personnelle

Dans ce graphique montrant le nombre supposé de survivants selon la presse, force est de constater les mêmes différences. Ces chiffres, étant issus d'éditions comprises entre le 7 et le 10 juillet, montrent une variation pouvant aller de 121 pour *Le Radical*, à 200 pour *Le Figaro* et *Le Temps*, soit une variation de 40%. Malgré la dispersion des chiffres, la moyenne (168) s'approche, une nouvelle fois, du chiffre communément admis, comme étant de 165 survivants.

Cependant, suivant une évolution corrélée au nombre de morts, les journaux révisèrent leurs chiffres à la baisse pour les secours. Ainsi, *Le Figaro* qui annonçait le 7 juillet qu'il y avait eu 200 survivants, n'en annonçait plus que 165 le 8 juillet, déplorant une hausse induite du nombre de morts.

Enfin, pour tenter de trouver un début de cohérence entre le nombre de morts et de survivants, les journaux essayèrent de donner les chiffres des personnes embarquées à bord de la *Bourgogne* (figure 24).

Une nouvelle fois, les journaux furent loin d'être unanimes quant au nombre de personnes que transportait la *Bourgogne*. Variant de 702 pour *La Presse*, à 832 pour *La Croix*, les chiffres varièrent autour de 16%, avec une moyenne de 778 personnes à bord

⁶Wolgensingers Jacques, *L'Histoire à la Une. La Grande aventure de la presse.*, Paris, Gallimard, 1989, p. 88.

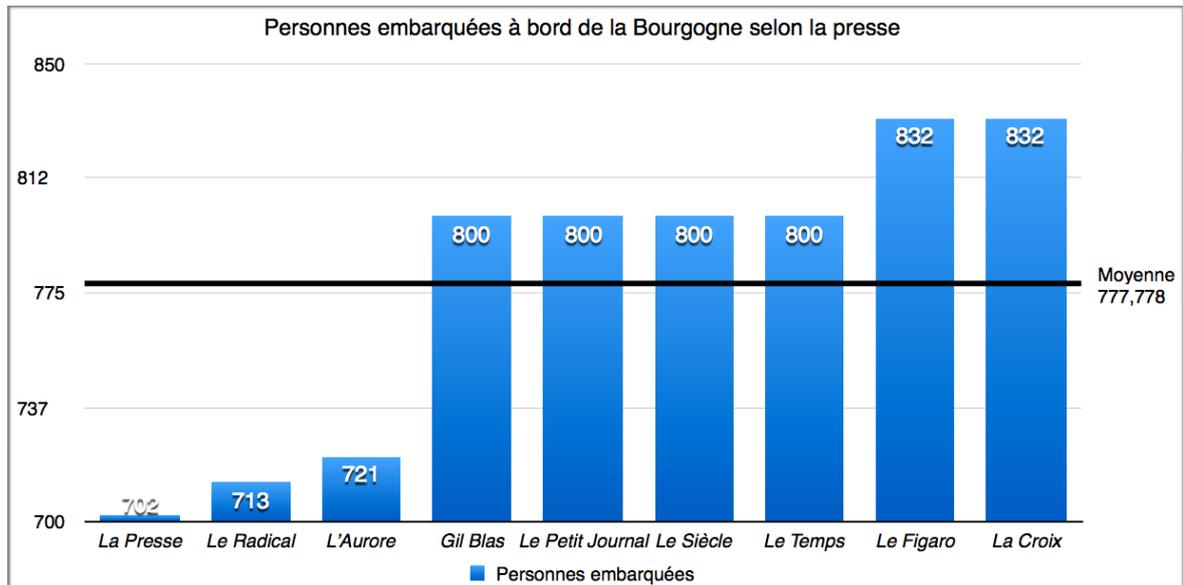


Figure 24 Personnes embarquées à bord de la *Bourgogne* selon la presse (7 juillet 1898)
Réalisation personnelle

(hommes d'équipage et passagers). En prenant les chiffres qui sont, aujourd'hui, communément admis (les 565 noyés, ajoutés aux 165 survivants donnent un total de personnes embarquées de 730), la moyenne donnée par les journaux de 777 personnes à bord du paquebot fut donc supérieure. Ainsi l'hypothèse serait d'expliquer ce constat par une tentative quasi impossible, faite par les journaux, de dénombrer le nombre exact d'occupants. Aussi, s'il fut admis que l'équipage était fort de 220 hommes, ce fut uniquement parce que les noms figuraient dans les fichiers de la Compagnie⁷. De plus, pour ce qui fut des passagers, le problème était différent. En effet, des incertitudes durent être émises quant à leur nombre, du fait de la présence de personnes voulant émigrer, personnes plus ou moins bien comptabilisées, à cause de leur grand nombre, et du peu de souci que leur accordait la Compagnie⁸.

Cependant, en mettant en lien ces trois classes de chiffres (morts, survivants et personnes embarquées), les journaux voulurent convaincre leurs lecteurs du bien fondé de leurs articles. Ainsi, le 7 juillet 1898, le *Figaro* annonçait que les 832 personnes embarquées, étaient réparties entre les 220 hommes d'équipage, les 191 passagers de 1ère classe, les 125 de 2nde classe et les 296 de 3ème classe⁹. Pour les survivants, annoncés au nombre de 204, ils se répartiraient, selon le quotidien, entre un commissaire de bord, trois mécaniciens, trente hommes d'équipage et 170 passagers¹⁰.

⁷ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 7 juillet 1898.

⁸ Hauguel François, Peslier Patrick et Perroy Aymeric, *Mémoire de la French Lines. Quand les transatlantiques partaient du Havre*, Rouen, Éditions PTC, 2006, vol.3/T1, p. 79.

⁹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, *op. cit.*

¹⁰ *Ibid.*

Au-delà des chiffres, les journaux mirent en évidence deux faits. Le premier fut qu'il n'y eut qu'une seule femme qui réchappa au drame, tandis que le second fut qu'il n'y eut aucun passager de 1^{ère} classe qui survécut¹¹.

Le mystère du troisième navire

Indépendamment de cette guerre des chiffres, deux mystères parsemèrent les récits retranscrits dans la presse, lors des premiers jours de l'actualité.

Ainsi, le troisième officier du *Cromartyshire* rapporta qu'il aperçut et entendit, le soir du 4 juillet à 20h, des coups de canon, ainsi que des fusées de détresse, tirées à trois milles de leur position¹². Le *Grecian*, qui remorquait le *Cromartyshire*, voulut se porter au secours de ce mystérieux bateau, mais aucun signe de vie ne fut ensuite constaté¹³. L'officier en déduisit que le navire avait dû sombrer, mais pour le professeur Lacasse, passager de seconde classe, il devait s'agir d'un autre navire qui avait pris part à la collision, d'où ce questionnement autour de l'existence d'un troisième navire¹⁴. Ce questionnement ne devait pas résister face aux nouvelles découvertes, étant qualifié de « supposition hasardeuse » par *Le Siècle* du 10 juillet. Ainsi, *Le Radical* (15 juillet) trouva comme hypothèse qu'il s'agissait de feux d'artifices dus à la fête nationale américaine.

Alors que la théorie du troisième navire fut mise à mal à partir du 10 juillet, il émergea, le même jour, autour d'un article du *Times*, relayé par *Le Radical*, se basant sur un article de *La Presse* et du témoignage de François Deloncle, l'idée que la *Bourgogne* n'avait, en définitive, pas coulé¹⁵. En effet, selon le *Times*, le navire serait à la dérive, privé de mouvement, alors que *La Presse* ajouta, à titre comparatif, le prétendu naufrage de *L'Amérique*, qui fut, en réalité, désarmé¹⁶. À cela, s'ajouta le point de vue de François Deloncle qui ne voulait pas admettre la mort de son frère. Cependant, *L'Aurore* objecta, en précisant que si les cheminées se sont effondrées, cela ne peut être dû qu'à la forte gîte du paquebot, ce qui rend impossible l'hypothèse du paquebot désarmé¹⁷.

Tout cela prouve que face au chaos qui se produisit lors du naufrage de la *Bourgogne*, l'analyse objective de la situation du paquebot ne fut pas aisée. De plus, l'idée

¹¹ *Ibid.*

¹² « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, *op. cit.*

¹³ *Ibid.*

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *L'Aurore*, 10 juillet 1898.

« Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Presse*, 10 juillet 1898.

« Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Radical*, 11 juillet 1898.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *L'Aurore*, *op. cit.*

de la survivance du paquebot est à mettre en regard avec les fantasmes qui animent les mystères de l'océan, dont celui du bateau-fantôme¹⁸.

Qui est l'abordeur ?

Alors que la presse anglo-américaine montrait du doigt le comportement de l'équipage français durant le naufrage, la presse française, malgré les critiques qu'elle adressa à ces calomnies fondées sur de la mauvaise foi, n'en resta pas moins toute aussi virulente face au *Cromartyshire*.

Présenté dès les premières nouvelles comme étant l'abordeur, le *Cromartyshire* fut la cible d'une campagne de dénigrement de la part de la presse française¹⁹. Son équipage fut accusé de ne pas avoir accompli son devoir, *La Presse* alla jusqu'à sous-entendre que les marins anglais étaient ivres, avec une propension à la violence, à partir d'un fait rapporté à Dunkerque, avant le départ du voilier anglais : « La veille du départ, la plupart des matelots étaient ivres et se battaient comme des enragés, plusieurs voulaient débarquer. »²⁰. Enfin, *L'Illustration*, dans son édition du 16 juillet 1898, qualifia le portrait de M. et Mme Henderson, respectivement le capitaine du *Cromartyshire* et son épouse, de « ridicule ».

Tandis que des éléments mal appréhendés entretenaient des zones d'ombre sur le naufrage, d'autres, comme le compartimentage des navires et les routes maritimes, posèrent, eux-aussi, leurs lots de questions.

Des enjeux maritimes sous-jacents au naufrage

Toujours dans leurs recherches de nouvelles concernant le drame, les journaux en vinrent à s'interroger sur des enjeux sous-jacents au naufrage, à savoir le compartimentage des navires et la question de l'insubmersibilité, ainsi que sur la réglementation des routes maritimes.

Les cloisons étanches

Pour les ingénieurs navals, à la question de savoir comment un navire peut flotter, se substitue aussi celle de savoir comment il coule. À en croire Paul Loudon-Brown,

¹⁸ Bertrand Régis, « Mourir en mer au temps de la marine à voiles. À propos d'un poème de Victor Hugo », *L'Autre*, 2006, vol. 7, p. 377.

¹⁹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, *op. cit.*

²⁰ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Radical*, 22 juillet 1898.

« Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Presse*, *op. cit.*

historien du *Titanic*, la réponse est simple : « un trou peut les faire couler »²¹. Dès lors, si cette réponse est admise par le plus grand nombre, alors pourquoi ne peut-on y remédier ? Le cas de la *Bourgogne* fut intéressant de ce point de vue.

Selon le cahier des charges de la Compagnie, ses paquebots étaient équipés de cloisons étanches qui devaient maintenir le navire à flot, dans le cas où un compartiment était touché²². Cette mesure, déjà critiquée comme étant dépassée face à celle en vigueur en Allemagne (les paquebots devaient pouvoir se maintenir à flot avec trois compartiments immergés), était aussi dépendante de la physionomie du navire. En effet, la taille des machines obligeait les ingénieurs navals à réaliser des compartiments de tailles inégales, dont les plus grands étaient ceux des machines²³.

Ainsi, dès lors que la presse diffusa la nouvelle du naufrage, les lecteurs apprirent que le navire fut touché dans quatre de ses plus grands compartiments au niveau des machines²⁴. De plus, les témoignages des timoniers indiquèrent que les cloisons restèrent ouvertes après l'impact²⁵.

En dépit de cloisons jugées inadaptées, la question fut aussi de comprendre comment un simple voilier put couler un si gros paquebot. Au-delà du fait qu'il s'agissait d'un voilier en fer, l'ingénieur en chef de la Compagnie, M. Daynard, indiqua que le rôle des cloisons était surtout pensé lors d'un choc frontal (celui de la *Bourgogne* fut de côté), et que des cas analogues de naufrages entre deux navires de taille très différente eurent lieu, comme celui de l'*Oregon* et du *Ville du Havre*²⁶. À cela, il faut rappeler que tout est question de poids et de vitesse, dans une collision²⁷. Ainsi, malgré l'acier, malgré les rivets, la pression exercée lors d'un choc a souvent raison d'eux, éventrant la coque, et créant des brèches²⁸.

Un lecteur du *Journal des Débats*, proposa, le 13 juillet, la mise en place d'une double coque sur les paquebots, de la même manière que sur les cuirassés.

Les routes maritimes de l'Atlantique Nord

²¹ Amess Christopher (real.), *Civilisations : Navires en détresse*, France 5, France, 30/03/2016.

²² « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *L'Aurore*, 7 juillet 1898.

²³ *Ibid.*

²⁴ « Le Naufrage de la *Bourgogne*, *Le Figaro*, 27 juillet 1898.

²⁵ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *L'Aurore*, *op. cit.*

²⁶ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 9 juillet 1898.

²⁷ Amer Christopher (réal.), *op. cit.*

²⁸ *Ibid.*

Relayée par la presse, la question de la route empruntée par le paquebot fut aussi source d'interrogations. De ce fait, cette question fut abondamment reprise par *Le Figaro* qui, dès le 7 juillet, donnait la parole au commandant Riondel qui condamna la vitesse prise par les steamers dans l'Atlantique Nord.

À la question pourquoi cette route, une réponse fut vite formulée en ces termes : « chaque capitaine a sa route »²⁹. Or, loin d'être aussi simple, le naufrage de la *Bourgogne* permit de pointer du doigt, selon la presse, la réglementation en vigueur concernant les routes maritimes.

Pour ce qui est du cas de la C^{ie} G^{ale} Transatlantique, la route de ses paquebots était régie par la *Convention sur l'exploitation de l'Atlantique Nord*, convention signée le 16 mai 1897, stipulant une augmentation de la vitesse, les cloisons (article 5), les moyens de sauvetage (article 8) et les routes à suivre³⁰. Dès lors que la *Bourgogne* coula, il apparait, selon *Le Figaro*, « qu'à quelque chose malheur est bon », et que ce naufrage permit de neutraliser les bancs de Terre Neuve, par l'interdiction de traverser cette zone jugée « scabreuse », par son encombrement, son brouillard et ses icebergs³¹.

Pendant, cette interdiction ne fut en rien corrélée avec le naufrage de la *Bourgogne*, puisqu'elle fut instituée par la modification de l'article 83 de la *Convention sur l'exploitation de l'Atlantique Nord* en 1897, interdisant la traversée des bancs entre le 15 avril et le 15 octobre, sous peine d'une amende de 2000 F³².

Le constat de la non-application, au niveau international, des règlements concernant les routes maritimes, fit dire à la commission d'enquête de New York, chargée du naufrage de la *Bourgogne*, qu'il y avait une réelle nécessité à fixer les routes maritimes, et qu'en prenant plus de temps en contournant les bancs, les compagnies augmenteraient la sécurité à bord, proposition dont les États-Unis se voulurent les initiateurs, en proposant une conférence³³. Pourtant, les journaux français rappelèrent que la France, en la personne du commandant Riondel, militait depuis dix ans sur cette interdiction³⁴.

La *Conférence internationale des compagnies transatlantiques* se tint à Londres, en novembre 1898, rassemblant, neuf compagnies européennes et américaines³⁵. De cette

²⁹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, *op.cit.*

³⁰ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *L'Écho de Paris*, 12 juillet 1898.

³¹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 19 septembre 1898.

³² « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *L'Écho de Paris*, *op. cit.*

³³ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, *op. cit.*

³⁴ *Ibid.*

³⁵ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 20 novembre 1898.

conférence, les compagnies ratifièrent un accord portant sur les routes aller et retour de l'Atlantique Nord, et sur deux itinéraires saisonniers³⁶. Cependant, la Compagnie ne le ratifia pas, puisqu'elle était déjà tenue par la France d'éviter cette zone, selon le commandant Santelli, commandant de la *Touraine*, et envoyé de la Compagnie à Londres³⁷. De plus, il indiqua à la presse qu'il s'agissait plus d'une entente qu'un accord, dans le sens où aucune sanction ne fut prévue face aux contrevenants³⁸. Enfin, il compléta son propos en précisant que les routes choisies étaient très larges et donc peu restrictives³⁹.

Il apparaît que lorsque la *Bourgogne* coula, des idées, des théories et même des procédés, étaient déjà en application, ce qui aurait pu sauver le paquebot. Cependant, même entre la théorie, les lois et leurs applications respectives, des dissonances existèrent, liées à des motifs éminemment économiques, comme la nécessité d'être la compagnie proposant les navires les plus rapides. Cette tension entre la volonté d'apporter plus de sécurité en mer et les impératifs économiques des armateurs est toujours actuelle.

À travers ce nouveau regard porté sur les conditions du naufrage, il apparaît que les débats qui en émanèrent furent loin d'être sociétaux, se cristallisant sur des considérations techniques et commerciales. De même pour les journaux, il semble qu'ils furent plus disposés à se mener une guerre des chiffres entre eux, afin que le plus réaliste, ou le plus catastrophique des journaux remporte des parts d'audience. Dès lors que la nature des débats autour du naufrage est éclaircie, il faut s'intéresser à celle des débats autour du sauvetage.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ *Ibid.*

³⁸ *Ibid.*

³⁹ *Ibid.*

Chapitre 8 – Débats et tensions autour du sauvetage

Tandis que la question de savoir comment la *Bourgogne* avait coulé relevait de considérations techniques (cloisons), géographiques (bancs de Terre-Neuve) et professionnelles (responsabilité du commandant), celle de comprendre le sauvetage mobilisa, en plus de ces considérations, les arguments moraux.

Malgré l'évacuation du navire et la présence de canots, ce fut seulement une cinquantaine de passagers qui en réchappa, alors qu'ils étaient environ cinq cents à bord, soit un taux de survie de 10%.

Alors que les regards se tournèrent vers la Compagnie, cette dernière préféra s'en tenir au rapport officiel, alors mis en doute pour sa complaisance envers l'équipage français¹. De plus, le peu de souci qu'elle accorda au sort des naufragés finit de faire basculer le débat autour du sauvetage dans la sphère publique, avec la presse actrice et arbitre.

À travers les éditions, l'idée d'une évacuation ratée en tout point fut admise, et la réponse à ce constat fut de mettre en évidence l'absence de moralité chez les participants à ce désastre.

Le chaos à bord ou l'évacuation ratée

Lors d'un naufrage, si l'erreur se révèle humaine, la question de l'expérience du commandant s'invite au cœur du débat. Dans le cas de la *Bourgogne*, les diverses enquêtes montrèrent que ce fut le commandant qui décida de la route à suivre, conformément aux pratiques maritimes en usage à la fin du XIX^e siècle. Cependant, le commandant peut aussi être responsable du mauvais déroulement de l'évacuation. En effet, selon Ed Galea, professeur en modélisation mathématique et directeur d'un groupe d'ingénierie dans la sécurité des transports, c'est le capitaine qui décide des procédures d'évacuation et, avec l'aide de l'équipage, les met en pratique².

Dès lors, dans le cas de la *Bourgogne*, quelle fut la responsabilité du commandant Deloncle dans l'évacuation du navire, est-il le seul à blâmer ?

Condamnation du commandant

¹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Journal des Débats*, 31 juillet 1898.

² Galea Ed, *Comments on the Costa Concordia Grounding 13 January 2012*, janvier 2012. (page consultée le 23 novembre 2016) <http://fseg.gre.ac.uk/blog/?p=110>

Alors que son navire venait d'être heurté par la proue du *Cromartyshire*, quelle fut la réaction du commandant ?

Selon toute vraisemblance, il ne se trouvait pas sur la passerelle lorsque l'accident arriva (sans doute était-il en train de dormir), puisque ce fut l'officier de quart, M. Dupont, qui tenta d'éviter l'abordage, une fois la sirène du *Cromartyshire* entendue³.

Après l'accident, le commandant arriva sur la passerelle et entreprit d'évaluer les dégâts. Cependant, selon le rapport du commandant Aubert, le constat qu'il en retira fut erroné (en partie parce qu'il ne fut pas observateur de l'abordage), car il n'avait pas pris en compte les brèches dans la coque qui se situaient sous la ligne de flottaison, et il pensa que le *Cromartyshire* avait coulé⁴. Dès lors, surestimant l'efficacité des cloisons étanches, la commandant décida, dans une manœuvre désespérée qui visait à se rapprocher d'une eau peu profonde, de faire route vers Sable Island⁵. Or, par un simple principe de physique, donner de la vitesse à un objet rendu submersible par des brèches va accentuer la submersion par l'eau, provoquant, dans le cadre de la *Bourgogne*, l'extinction des foyers, dans les machines⁶. Cette nouvelle ne fut pas connue dès le 7 juillet, mais le 9, grâce aux témoignages des timoniers rescapés du navire⁷.

Sachant son navire perdu, le rapport précise que le commandant resta jusqu'au bout sur sa passerelle⁸. Or, il apparaît, au vu des témoignages, que le commandant n'aida en rien à l'évacuation de son navire, restant comme paralysé sur sa passerelle. Face à ce constat, les propos d'Ed Galea permettent de mieux comprendre l'attitude du commandant. En effet, il s'agirait d'une inaction comportementale paralysant le commandant, et ayant comme effet la désintégration de la structure de commandement, entraînant des problèmes de décisions et des manquements au devoir⁹. Ainsi, lorsqu'il s'agit d'évacuation, considérée par Ed Galea comme « une tâche dangereuse et complexe », la figure du commandant est primordiale, afin d'organiser les deux volets qui composent l'évacuation : l'assemblée, où les instructions sont données aux passagers, et l'abandon du navire¹⁰. Dès lors que, dans le cas de la *Bourgogne*, les passagers ressentirent la gravité de la situation, amplifiée à la vue d'un équipage qui ne maîtrisait plus rien, la panique gagna à bord.

³ « Le Naufrage de la *Bourgogne*. Rapport officiel », *Le Figaro*, 27 juillet 1898.

⁴ *Ibid.*

⁵ *Ibid.*

⁶ *Ibid.*

⁷ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 9 juillet 1898.

⁸ « Le Naufrage de la *Bourgogne*. Rapport officiel », *op. cit.*

⁹ Amess Christopher (real.), *Civilisations : Navires en détresse*, France 5, France, 30/03/2016.

¹⁰ Galea Ed, *op. cit.*

Pourtant, le journal *La Croix* (23/7/1898) affirma que les passagers furent à l'origine de leur propre drame en manquant de sang-froid. Ce constat contribue à mettre en évidence la méfiance face à la foule, dans le discours religieux, mais aussi politique. Ainsi, dans les colonnes du *Figaro* (7/7/1898), ce sont des hommes qui se battirent entre eux, et des escaliers bondés de passagers qui furent les résultats de cette panique. Les escaliers sont, en effet, les points posant le plus de problèmes lors de l'évacuation d'un navire, et cela, encore aujourd'hui¹¹.

De plus, les passagers de 1ère classe, regroupés à tribord, près du commandant, furent balayés par la mer¹². Afin de comprendre cet état de fait, *Le Figaro* se livra à une conjecture, rapprochant la passivité dont avaient fait preuve les passagers de 1ère classe, à celle des riches face aux socialistes : «S'ils [les personnes aisées] voulaient lever le petit doigt [...] le socialisme, avec ses bandes violentes et ignorantes conduites par une poignée de rhéteurs, ne tiendrait pas une minute devant eux »¹³. En effet, selon le journal, les riches disposaient des moyens pour éliminer les socialistes des organes de pouvoir (ils avaient remporté des sièges aux précédentes élections), mais ne le faisaient pas, risquant d'entraîner leur perte, tout cela étant pour le journal, dans l'air du temps¹⁴. Ce constat est d'autant plus vrai que les deux dernières décennies du XIX^e siècle virent l'affirmation de la foule, à travers les premières manifestations du 1^{er} mai, et la hausse sensible du nombre de grèves¹⁵. Face à cela, la République se sentit menacée, notamment par le fait que, d'ores et déjà, une fraction de ses soutiens l'avaient quitté¹⁶. Cette impression de menace fut la même pour la plupart des intellectuelles qui cherchèrent à comprendre cette foule, au premier rang desquels figura Gustave Le Bon, avec son ouvrage, paru en 1895, *La Psychologie des foules*¹⁷. Dans ce dernier, il fit le constat que la foule était comparable à un monstre, douée de violences¹⁸. Or, même si ce constat est largement accepté à l'époque, ce fut en partie dû à un imaginaire très fort, alimenté par les attentats anarchistes, alors que la plupart des grèves étaient toutes sauf violentes¹⁹. Ainsi, en voulant comprendre l'esprit des foules, la plupart des auteurs de ce siècle, que cela soit de Zola à Le Bon, réussirent surtout

¹¹ Amess Christopher (réal.), *op. cit.*

¹² « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 7 juillet 1898.

¹³ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 28 juillet 1898.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ Barrows Susanna, *Miroirs déformants, réflexions sur la foule en France à la fin du XIX^e siècle*, Paris, Aubier, 1990, p. 8.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ *Ibid.*, p. 10.

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ *Ibid.*, p. 170.

à imposer leur propre imaginaire sur un groupe, à ceci près que dans la démarche de *Le Bon*, il fut le seul à comprendre que la foule pouvait être manipulée²⁰.

Au final, pour résumer la responsabilité du commandant, c'est le tribunal, saisi par Mme Résal, qui, en juin 1899, déclara que le commandant s'était rendu coupable de « fautes lourdes », à savoir la transgression de l'article 4 de la loi de 1871 sur l'évacuation, qui stipulait que le navire ne devait pas s'éloigner du lieu de l'accident²¹. De plus, il l'accusa d'avoir fait régner un sentiment trompeur de sécurité aux passagers de 1ère classe, et d'avoir tardé à organiser les secours²².

Pour autant que le commandant Deloncle eut sa part de responsabilité, il demeura que des facteurs exogènes furent tout aussi pénalisants au bon déroulement de l'évacuation.

Des facteurs exogènes pénalisants

Tout aussi nuisibles au sauvetage, certains éléments de fait furent constitutifs du désastre de la *Bourgogne*.

Tout d'abord, les passagers furent pénalisés, non pas par leurs actions, mais par le contexte même de leur voyage. En effet, revenant d'Amérique, le paquebot transportait des Américains, des Italiens, des Russes, et les passagers ne parlaient donc pas la même langue, rendant la tâche difficile pour expliquer les consignes d'évacuation²³. Circonstance aggravante, à l'heure de l'abordage, presque tout le monde dormait²⁴.

La position de l'impact, ensuite, compliqua les événements. En effet, il intervint à tribord, là où les compartiments sont les plus grands, donc les plus sensibles, mais aussi, au niveau des cabines de 1ère classe, dont le journal stipule que bon nombre des passagers de première classe fut tué sur le coup²⁵. Ainsi, par l'inclinaison que prit le navire, s'enfonçant par tribord avant, *Le Figaro* fit cette remarque « seuls ceux de bâbord eurent une chance »²⁶.

En effet, si lors d'un naufrage les premières réactions sont de constater les brèches, la vraie question est de savoir si elles ne compromettent pas la stabilité du

²⁰ *Ibid.*

²¹ « Le Procès Résal », *Le Journal des Débats*, 29 juin 1899.

²² *Ibid.*

²³ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Journal des Débats*, 9 juillet 1898.

²⁴ « Le Naufrage de la *Bourgogne*, *Le Figaro*, *op. cit.*

²⁵ *Ibid.*

²⁶ *Ibid.*

navire²⁷. De même, la gîte que prit la *Bourgogne* vers tribord empêcha la mise à l'eau des canots de bâbord, constatée par Goazempis, steward à bord de la *Bourgogne*²⁸. Selon les calculs d'ingénieurs navals, cette impossibilité d'affaler les canots est constatée lorsque l'angle de gîte est supérieur à 20°²⁹. De plus, par leur poids, ils furent trop lents à être opérationnels³⁰. Pourtant, pour remédier à cela, une loi existait, celle du 10 mars 1891, portant sur la mise en place de radeaux, plus maniables et plus rapides à utiliser lors d'un naufrage³¹. Cependant, la loi n'était toujours pas en application, et devait être complétée par des mesures de prévention expliquées aux passagers lorsqu'ils embarquent³². Enfin, le poids des chaloupes les rendant peu maniables lors de gros temps, plusieurs chavirèrent avec tous leurs passagers³³. Pour celles étant parvenues à se maintenir sur l'eau, leur réussite n'en était pas pour autant acquise. En effet, par le brouillard qui régnait sur ces eaux, des chaloupes se perdirent, d'où la constatation faite par *La Croix*, le 8 septembre, que des passagers moururent quatre jours après le naufrage.

Pourtant, d'autres moyens de sauvetage étaient présents sur la *Bourgogne*, notamment les ceintures de sauvetage. Selon Goazempis, les stewards distribuèrent les ceintures de sauvetage à chaque cabine³⁴. Cependant, selon un article du *Figaro*, l'étymologie même du mot « ceinture » fut à l'origine de nombreux morts noyés³⁵. En effet, à mesure de la découverte de cadavres, il apparaît que plusieurs portaient une ceinture de sauvetage, mais qu'ils étaient morts avec la tête maintenue en bas par les flotteurs³⁶. Ainsi, le terme de « ceinture » serait impropre puisqu'il induit de porter les flotteurs au niveau du bassin, alors qu'il faut la mettre sous les épaules³⁷. De ce fait, une fois dans l'eau, la tête étant plus lourde, le corps se renverse, et le naufragé meurt noyé sous l'eau³⁸. Pour y remédier, l'article proposa de changer le nom des flotteurs en

²⁷ Hauner Andrea (real.), *Les Enjeux de la sécurité maritime*, Arte, France, 11/09/2015.

²⁸ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 25 juillet 1898.

²⁹ Ed Galeas, *op. cit.*

³⁰ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Journal des Débats*, *op. cit.*

³¹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 9 juillet 1898.

³² *Ibid.*

³³ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, *op.cit.*

³⁴ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, *op.cit.*

³⁵ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 8 septembre 1898.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ *Ibid.*

³⁸ *Ibid.*

« brassières de sauvetage »³⁹. De telles remarques sur les moyens de sauvetage ne furent pas rares et témoignent d'un intérêt pour la sécurité en mer, de la part de la population.

À travers la mise en cause de la responsabilité du commandant, des facteurs exogènes, au premier rang desquels figure la rapidité du naufrage, quarante minutes, force est de constater que si l'on reprend le taux de survie des passagers de 10% (50% pour l'équipage), ce dernier est loin de la moyenne de 30% (40% pour l'équipage), constatée entre le *Titanic* et le *Lusitania*⁴⁰.

Femmes mortes en mer, un véritable drame pour la société

Nombreuses furent celles à embarquer sur la *Bourgogne*, pourtant, à la publication des dépêches le 7 juillet 1898, une seule constatation s'imposa : le naufrage aura coûté la vie à toutes les femmes, à l'exception d'une, Mme Lacasse⁴¹.

Une seule femme sauvée

Mme Lacasse, passagère de 2ème classe voyageant avec son mari, ne dut sa survie qu'à ce dernier. En effet, ne dormant pas, il eut tôt fait de réveiller sa femme, avant de fuir, ensemble, sur un radeau, avant la panique qui se généralisa à bord.

Cette panique allait être le théâtre de scènes dramatiques, où un canot rempli de femmes chavira dans sa descente, tandis qu'un autre chavira une fois sur l'eau, emportant avec lui toutes ses passagères.

Ce qui se passa sur la *Bourgogne* fut loin d'être un modèle de sauvetage pour les femmes. Selon l'étude réalisée par Bruno S. Frey, David A. Savage et Benno Torgler, étude basée sur les naufrages du *Titanic* et du *Lusitania*, le taux de survie des femmes est supérieur de 50% à celui des hommes⁴². De plus, à titre indicatif, celui des enfants est supérieur de 14,8%, tandis qu'un adulte, se présentant avec un enfant, a 19,6% de chance de survie en plus⁴³. Or, si l'on considère le taux moyen de survie de 35% (52,5% pour les femmes), la *Bourgogne* fut, à ce titre, un véritable drame, car sur les 730 personnes à bord, seule une femme en réchappa, soit un taux de survie pour ces dernières de 0,1%.

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ Frey Bruno S., Savage David A., Torgler Benno, « Interaction of natural survival instincts and internalized social norms exploring the *Titanic* and *Lusitania* disasters », *PNAS*, mars 2010, n° 11, vol. 107, p. 4862.

⁴¹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 7 juillet 1898.

⁴² Frey Bruno S., Savage David A., Torgler Benno, *op. cit.*

⁴³ *Ibid.*

Cette observation fut loin d'être un cas isolé, comme en témoigne la presse de l'époque. En effet, dans le quotidien *La Croix*, ou encore dans le livre d'Henri de Noussanne, *Les Grands naufrages*, les victimes du naufrage de la *Bourgogne* furent comparées à celles de l'incendie du Bazar de la Charité, survenu un an plus tôt : « Nos lecteurs connaissent déjà la catastrophe - plus terrible que l'épouvantable incendie du Bazar de la Charité - qui a causé la mort de près de 600 personnes » (extrait de *La Croix*)⁴⁴. Le Bazar de la Charité, comme son nom l'indique, était un lieu de bonnes œuvres, dans lequel se retrouvaient les dames des milieux mondains. Or, en 1897, à la suite d'un feu déclenché lors du visionnage d'un film, l'intégralité du bâtiment fut détruite. Bilan de l'incendie, 130 victimes environ, mais des victimes qui furent, en très grande majorité, des femmes (environ 120). Dès lors, lorsque les contemporains parlèrent du Bazar de la Charité, ce fut dans l'optique non pas de rapprocher les deux drames, mais plutôt de lier deux faits divers qui entraînaient la mort de nombreuses femmes, voire la quasi totalité d'entre elles.

Pour autant que l'étude se focalise sur les femmes qui périrent noyées en mer, celles devenues veuves (75 veuves rien que pour l'équipage) furent aussi l'objet d'une attention particulière de la part de la presse rappelant, à divers occasions, leur sort, souvent rendues sans le sou, avec des enfants à élever⁴⁵.

Mais pour en revenir aux femmes mortes noyées, n'existait-il pas des mesures de sauvetage prévues à leur égard ?

Les femmes et les enfants d'abord

En effet, des canots remplis de femmes, comme cités dans la presse, ne peuvent être le fait que du principe « les femmes et les enfants d'abord ». Or, selon Ed Galea, il ne s'agit pas là d'un devoir formel, mais plus d'une tradition, comme c'est si souvent le cas dans la marine⁴⁶.

⁴⁴ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Croix*, 8 juillet 1898.

De Noussanne Henri, *Un Choc dans la brume et la Bourgogne engloutie*, in *Les Grands naufrages -Drames de la mer-*, Paris, Hachette, 1903, pp. 207-214.

⁴⁵ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Radical*, 24 juillet 1898.

« Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 27 août 1898.

⁴⁶ Ed Galea, *op. cit.*

Cette tradition, du moins ce *verbatim* « les femmes et les enfants d'abord », trouve son origine dans le naufrage du *Birkenhead* en 1852⁴⁷. Ce navire était un transporteur de troupes qui, en route pour l'Afrique du Sud, sombra. Cependant, selon l'histoire, le plus haut gradé donna l'ordre de sauver, en premier lieu, les femmes et les enfants, les militaires faisant un remarquable effort d'abnégation, donnant ces quelques vers de Rudyard Kipling, parus dans le poème *Birkenhead drill* (1893) : *Soldier and Sailor too, To stand and be still, To the Birkenhead drill, Is a damn tough bullet to chew*⁴⁸.

Pour autant que sept femmes et treize enfants furent sauvés, le coût pour les hommes fut élevé, seulement 183 survivants sur les 623 hommes à bord, ce qui pose la question de la pertinence de cette tradition. Ainsi, selon Ed Galea, il ne s'agit pas forcément d'une bonne chose, puisque l'équipage perd un précieux temps à prioriser les passagers⁴⁹.

En revenant au cas de la *Bourgogne*, il apparaît que la panique face à la mort, a privilégié l'instinct de survie, comme l'attesta le témoignage de Mme Lacasse, paru dans *La Croix* du 8 septembre 1898. Aussi, elle expliqua que l'instinct de survie chez les hommes avait prévalu sur l'instinct de protection qu'ils doivent aux femmes et aux enfants. Ce comportement fut qualifié « d'animal » par *L'Aurore* du 4 août 1898, mettant en garde les femmes, dans son édition du 11 décembre 1898, contre les hommes, avec cette formule : « vous n'avez, dans les circonstances graves, aucun fonds à faire sur ce qu'on est convenu d'appeler la galanterie masculine ».

Néanmoins, les avis formulés par *L'Aurore* sont plus que minoritaires, dans une société patriarcale, où les idées féministes avaient encore bien du mal à bousculer les esprits.

De la symbolique de la femme noyée

Dans son édition du 10 juillet 1898, le *Gil Blas* émit de vives critiques face aux féministes. En effet, selon le journal, le naufrage avait, une nouvelle fois, démontré que les femmes étaient loin d'être les égales des hommes :

« Si les féministes [...] étaient susceptibles de réfléchir, d'envisager froidement la réalité des choses, la perte récente de la *Bourgogne* les glacerait d'horreur. Une femme a survécu sur les

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ *Ibid.*

Kipling Rudyard, *Birkenhead drill*, 1893 in Ed Galea, *op. cit.*

⁴⁹ *Ibid.*

800 passagers du navire. Voilà un laconisme convaincant. [...] À part quelques heureux, la victoire fut au muscle. [...] Mais voilà, il paraît que c'est difficile ».

Face à ce constat, l'idée de la très grande utilité des hommes peut être très fortement nuancée dans le cas de la *Bourgogne*, où les 164 hommes survivants ne réussirent à sauver qu'une seule femme.

Mais la femme, selon les gravures représentant le naufrage du navire, ce fut cet être fragile, impuissant et effrayé, que donne à voir l'iconographie de la partition de musique de Poivilliers et Baucher, de *L'Illustration*, du *Monde Illustré*, du *Petit Méridional* et de son confrère *Le Petit Provençal*. À cet égard, l'épisode du chavirement du canot transportant des femmes fut repris dans plusieurs journaux, symbolisant leur impuissance, mais aussi le caractère



Figure 25 Une chaloupe remplie de femmes chavirant

L'Illustration, 16 juillet 1898.

exceptionnel de la catastrophe, puisque les épisodes de naufrage étaient souvent perçus comme un temps d'inversion des rôles, dans lequel les femmes avaient plus de chance de survivre que les hommes (figure 25)⁵⁰.

⁵⁰ Chauvaud Frédéric (dir.), *Corps submergés, corps engloutis, une histoire des noyés et de la noyade de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Creaphis, 2007, p. 70.

En opposition à ces dernières, les hommes furent présentés comme actifs, dans un milieu masculin où il semble que le meilleur et le pire se produisirent. Ainsi, au vu des images, les hommes se frappèrent, se poignardèrent et poignardèrent des femmes, mais réussirent



Figure 26 Un homme représenté au centre du canot
L'Illustration, 26 juillet 1898.

aussi à s'organiser, au milieu de cette barque présentée par *L'Illustration*, qui semble reproduire une réduction de la société, une société avec l'homme debout au centre (figure 26). Cette gravure permet aussi de rendre compte d'un classique des représentations du naufrage, et du sort des noyés. En effet, force est de constater que le canot se situe entre deux eaux, symbolisant le combat entre la vie et la mort⁵¹. La mort par submersion fut, en effet, une des interrogations scientifique majeure durant le XIX^e siècle⁵². Ainsi, sur la base d'expériences menées sur des animaux, ainsi que sur le récit de personnes ayant réchappées de peu à la noyade, les scientifiques cherchaient à savoir si cette forme de mort était plus violente qu'une autre⁵³. Enfin, les marins, notamment ceux des machines, eurent le droit à une gravure dans *L'Impartial de l'Est* du 24 juillet 1898, qui les montra à leurs postes, luttant pour la survie de leur navire, malgré les vapeurs, les feux et la montée de l'eau.

Le sauvetage fut l'occasion, pour les journaux, d'inclure, dans leurs articles et dans leurs gravures, le discours moralisateur de la fin du XIX^e siècle⁵⁴. Ainsi, malgré une accusation directe, mais latente, du commandant, le débat autour du sauvetage se focalisa sur la part de symbolique que révélait cet évènement. Aussi, loin de déclencher une quelconque vindicte populaire contre le commandant, les journaux et leurs gravures

⁵¹ *Ibid.*, p.78.

⁵² *Ibid.*, p. 85.

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ *Ibid.*, p. 69-85.

ancrèrent un débat moral qui, en se basant sur le naufrage de la *Bourgogne*, s'interrogeait sur le comportement de la foule, et du rôle de la femme en société. Dès lors que le caractère des débats ne fut pas sociétal, il faut s'intéresser sur l'action des médias, en l'occurrence celui de la grande presse.

Chapitre 9 – Une « affaire » de deux mois

Le naufrage de la *Bourgogne*, amplement relayé par la presse, devait être un évènement qui, par son ampleur et ses controverses, marquerait les esprits. Cependant, malgré des affaires judiciaires successives, l'actualité intense de l'époque permet de se questionner sur la pérennité de la mémoire de ce naufrage en France.

Un naufrage aux multiples rebondissements judiciaires

Selon la presse, la population s'émouvait et débattait autour du naufrage de la *Bourgogne*. Pour autant que les débats aient existé, il y eut aussi des procès judiciaires qui s'enchaînèrent et se multiplièrent en France, au Royaume-Uni et aux États-Unis.

D'un tribunal à un autre

Lors d'un naufrage, des enquêtes sont diligentées pour tenter de comprendre les raisons du drame, afin de sanctionner les responsables, eu égard aux pertes humaines et matérielles¹.

C'est ainsi que dans l'édition du 9 juillet 1898 du *Figaro*, les lecteurs apprirent que la C^{ie} G^{ale} Transatlantique entreprenait un procès contre le *Cromartyshire*, devant la Cour de l'Amirauté anglaise. Ce procès, devant déterminer l'abordeur de l'abordé, fut tenu au Royaume-Uni car il devait se tenir dans le pays de l'accusé². Cependant, au vu des législations anglaises, ce procès ne pouvait être entrepris que pour des raisons symboliques³. En effet, selon un article publié dans *Le Siècle* du 9 juillet, la Compagnie ne pouvait espérer se faire rembourser l'intégralité du paquebot, ainsi que le fret. Ainsi, même dans le cas hypothétique d'une condamnation du *Cromartyshire*, les lois anglaises stipulaient qu'il devait être remboursé à la Compagnie une somme de 200F par tonne coulée⁴. Or, cela n'aurait représenté qu'un dédommagement de 300 000F, face aux quatre millions de francs qui constituaient encore la valeur de la *Bourgogne*, et des quinze millions de francs pour le fret transporté⁵.

En plus d'être un recours judiciaire « inutile », ce dernier se retourna contre l'accusateur, puisque la Cour d'appel de Londres condamna, le 8 novembre 1898, la

¹ Amess Christopher (real.), *Civilisations : Navires en détresse*, France 5, France, 30/03/2016.

² « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 9 juillet 1898.

³ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 10 juillet 1898.

⁴ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Siècle*, 9 juillet 1898.

⁵ *Ibid.*

Compagnie à payer les 125 000F qu’avaient coûtés les réparations du *Cromartyshire*⁶. De plus, la Cour imputa la faute du naufrage à la *Bourgogne*, dans une délibération de janvier 1899⁷.

Ce premier procès, perdu par la Compagnie, ne fut pas le seul. Ainsi, entre le 12 et le 15 juillet 1898, la Cour navale d’Halifax mena l’audition du commandant Henderson du *Cromartyshire*, afin de déterminer les responsabilités dans le naufrage⁸. De cette audition, les journaux retinrent que le commandant pointait du doigt le comportement des marins français qui furent les premiers à être repérés par le navire anglais, prétextant qu’ils étaient les seuls survivants⁹. L’enquête se pencha aussi sur le respect, ou le non-respect du *Règlement international sur la prévention des collisions*, règlement issu de la conférence de Washington du 1^{er} juillet 1897¹⁰. Ainsi, il apparut à la Cour qu’au vu des articles 16 et 20, la *Bourgogne* n’avait pas respecté la réglementation en vigueur, à savoir modérer sa vitesse en cas de brume, et l’obligation de s’écarter, face à un navire arrivant par tribord¹¹. Par conséquent, le *Figaro* fit mention, dans son édition du 29 juillet, de l’abandon de tous les chefs d’accusation à l’encontre du *Cromartyshire*, tandis que dans son édition du 10 août, il annonça que la cour d’Halifax blâma le commandant Deloncle, et assigna le représentant de la Compagnie dans une action de dommages et intérêts, action entreprise par le *Cromartyshire*. En définitive, le rapport de la Cour navale d’Halifax, retranscrit dans l’édition du 27 septembre du *Figaro*, fit état des marins anglais qui firent leur devoir, sans pour autant pouvoir déterminer les circonstances du naufrage, et ne se prononçant pas sur le comportement des marins français, n’ayant pas les qualités pour le faire.

Enfin, pour ce que furent les démêlés judiciaires à l’étranger, des procès eurent aussi lieu aux États-Unis. Plus tardif, le *Figaro* annonça une enquête entreprise en Amérique, dans son édition du 19 septembre 1898. Cette enquête ne devait être que le début des quelques 129 plaintes qui furent déposées contre la Compagnie en Amérique¹². Cependant, loin d’être affaiblie, la Compagnie mena des actions judiciaires très offensives en Amérique, en demandant au Tribunal de Philadelphie la mise sous embargo du

⁶ *Ibid.*

Bossuge Jean-Paul, *La Tragédie de La Bourgogne. 700 hommes à la mer...*, Monaco, Éditions du Rocher, 2011, p. 235-236.

⁷ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 13 janvier 1899.

⁸ Bossuge Jean-Paul, *op. cit.*, p. 233.

⁹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 13 juillet 1898.

¹⁰ Bossuge Jean-Paul, *op. cit.*

¹¹ *Ibid.*

¹² Bossuge Jean-Paul, *op. cit.*, p. 238-239.

Cromartyshire, étant accusé de « négligence et d'insuffisance d'équipage », la Compagnie réclamant 12 500 000F¹³. De plus, elle adressa, en mai 1900, une pétition à la Cour du district de New York, afin de limiter la responsabilité de l'armateur¹⁴. Cette stratégie fut relativement payante, puisque l'on annonça que, dans *Le Temps* du 6 août 1900, les valeurs industrielles de la C^{ie} G^{ale} Transatlantique furent en hausse, suite au gain de différents procès. De plus, la justice américaine dut reconnaître, en mars 1902, qu'au vu des lois françaises portant sur les canots et les équipements de sauvetage, la Compagnie ne fut en rien fautive¹⁵. Ces « suites judiciaires », comme les appelle Jean-Paul Bossuge, se terminèrent en Amérique en mai 1908, par un jugement de la Cour suprême des États-Unis, qui valida les 113 000F que la Compagnie devait payer au *Cromartyshire*, tout en précisant que dès lors, plus aucun procès ne pourrait être fait à l'encontre de la Compagnie, et que cette dernière était exonérée de toute nouvelle responsabilité¹⁶. La Cour suprême précisa cependant que ce verdict était prononcé selon les lois françaises en vigueur, lois jugées inadaptées, et que cela aurait été différent avec les lois américaines¹⁷. Mais pour autant que la Compagnie semble s'en sortir à moindre frais, les échos de la bourse du 19 mai 1908, relayés par *La Presse* (20/5/1908), indiquèrent que les cours, pour la Transat', étaient « hésitants », face au procès perdu devant la Cour suprême, et aux 113 418F (plus les intérêts depuis 1898) qu'elle devait déboursier.

Ainsi, alors que la Compagnie enchaînait les procès à l'étranger, ils furent tout aussi présents en France.

Le procès Résal : une action en dommages et intérêts parmi d'autres

En effet, avec 13 actions en justice et 22 réclamations, coûtant à la Compagnie quelques deux millions de Francs en dommages et intérêts, les actions judiciaires françaises furent celles qui sanctionnèrent le plus l'armateur¹⁸.

Au-delà du coût financier, les procès furent aussi l'occasion d'un véritable feuilleton judiciaire, relayé par la presse, lors du procès intenté à la Compagnie, par la veuve de M. Résal.

¹³ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 14 novembre 1898.

¹⁴ Bossuge Jean-Paul, *op. cit.*

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 20 mai 1908.

¹⁷ Bossuge Jean-Paul, *op. cit.*

¹⁸ Bossuge Jean-Paul, *op. cit.*, p. 236-238.

M. Résal revenait d'Amérique, après avoir travaillé comme domestique auprès du président américain Cleveland, et du vice-président Nortin¹⁹. De plus, les lecteurs apprenaient, dès le 9 juillet 1898, dans le *Gil Blas*, que ce monsieur était l'héritier de la famille Thierry, célèbre pour leur procès fait à la France, dans le cadre des vols commis par Bonaparte à Venise, réclamant la somme de 70 millions de Francs.

Ayant perdu son mari en mer lors du naufrage de la *Bourgogne*, sa veuve intenta en juin 1899 une action en dommages et intérêts à la Compagnie, devant la 1^{ère} Chambre du Tribunal civil, demandant 200 000F²⁰. La première Chambre reconnut la non responsabilité de la Compagnie, mais eu égard aux « fautes lourdes » du commandant Deloncle, la Compagnie était reconnue civilement responsable, et devait payer 100 000F à la veuve, ou demander l'application de l'article 216 du Code du Commerce²¹. Cet article stipulait que « le propriétaire civilement responsable des fautes du capitaine peut s'affranchir en abandonnant le fret et le bateau »²². À l'annonce du verdict, il y eut un véritable tollé médiatique, en atteste *L'Aurore* (30/6/1899) qui publia cette phrase empreint d'ironie : « On voit difficilement Mme Résal parcourant l'Atlantique à la recherche de la *Bourgogne* et se déguisant en scaphandrier pour fouiller les profondeurs de l'Océan en compagnie d'un huissier chargé de saisir l'épave et son contenu », ou encore *Le Journal* du 2 juillet 1899, qui titra son article « Les Fantaisies du Code », parlant de « sinistre plaisanterie ».

À ce premier épisode judiciaire, un deuxième suivit, celui de la demande d'appel. En effet, fin décembre 1899, Mme Résal fait appel de la décision, non satisfaite de la somme des 100 000F, et voulant enlever la faculté de l'article 216²³. Or, la Cour d'appel annonça un mois plus tard que le commandant Deloncle n'était coupable d'aucune faute, et que, par conséquent, la demande d'appel était rejetée, cassant le premier verdict²⁴. En effet, la Cour fit valoir le « cas de force majeure » qui déchargeait le commandant de toute

¹⁹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Presse*, 29 juin 1899.

²⁰ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Radical*, 9 juin 1899.

²¹ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Journal des Débats*, 29 juin 1899.

²² « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 20 décembre 1899.

²³ Bossuge Jean-Paul, *op. cit.*

²⁴ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Journal des Débats*, 19 janvier 1900.

« Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Croix*, 19 janvier 1900.

responsabilité²⁵. Ce nouveau verdict fit jurisprudence en août 1900, lorsque dix-sept parents de victimes furent déboutés par la 1^{ère} Chambre du Tribunal civil²⁶.

Le dernier volet eut lieu en mars 1901, soit plus de deux ans et demi après le naufrage, où suite au pourvoi en cassation formulé par Mme Résal, la Cour de cassation rejeta son pourvoi, indiqua, comme la Cour d'appel, que la Compagnie était « irresponsable » des événements du naufrage, et de ses suites²⁷.

Au final, Mme Résal ne toucha rien de la part de la Compagnie, mais les journaux suivirent, cependant, son procès avec beaucoup d'attention. Ayant plusieurs rebondissements, ce procès fut un véritable feuilleton judiciaire, au sein de la presse française. Pour autant que ce procès donnait de l'écho au naufrage de la *Bourgogne* jusqu'en 1901, l'actualité nationale et internationale, actualité intense en nouvelles, continuait d'être publiée dans les journaux.

Au même moment, une actualité nationale et internationale dense

Tandis que la presse relayait la nouvelle du naufrage de la *Bourgogne*, le monde n'en cessait pas moins de tourner. Au regard des colonnes des journaux, force est de constater que l'actualité, tant nationale qu'internationale, fut dense, autour de deux événements marquants : l'affaire Dreyfus et la guerre hispano-américaine.

La révision de l'affaire Dreyfus

Tandis que le *Figaro*, comme bon nombre de ses confrères, débitait la litanie des hommes et des femmes ayant péri en mer lors du naufrage de la *Bourgogne*, un intéressant discours du ministre de la guerre, M. Godefroy Cavaignac, intervenait à la quatrième colonne de la troisième page du journal²⁸. Dans son discours, rapporté par le journal, il est fait mention de pièces qui « ne peuvent laisser, ni par leur origine, ni par leur nombre, leur aspect et les signes de reconnaissance, aucun doute sur leur authenticité, ni sur l'identité de ceux qui les écrivent ou les reçoivent »²⁹. Derrière ces termes, qui peuvent paraître mystérieux pour les non-initiés, il faut rappeler dans quel contexte ils furent énoncés.

²⁵ Bossuge Jean-Paul, *op. cit.*

²⁶ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *L'Aurore*, 4 août 1900.

²⁷ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Radical*, 28 mars 1901.

²⁸ « L'Affaire Dreyfus », *Le Figaro*, 8 juillet 1898.

²⁹ *Ibid.*

Pour cela, un retour en arrière de près de quatre ans s'impose. Décembre 1894, faisant suite à la découverte de documents indiquant une « taupe » au sein des services d'espionnage français, une enquête fut diligentée, qui eut pour résultat de trouver, en la personne du capitaine Alfred Dreyfus, originaire d'Alsace et de confession juive, le coupable idéal³⁰. Ce dernier fut jugé, à l'aube de Noël 1894, du 19 au 22 décembre, coupable d'intelligence avec l'ennemi et, de ce fait, de haute trahison³¹. Dreyfus fut condamné au bagne à perpétuité.

L'histoire aurait pu en rester là, mais l'année 1897 relança, ce qui s'appellera, dès lors, « l'affaire Dreyfus »³². En effet, le 12 novembre 1897, parut l'ouvrage de Bernard Lazare intitulé *Une Erreur judiciaire. L'Affaire Dreyfus*, dans lequel il affirma l'innocence du capitaine³³. Ce à quoi, Émile Zola, motivé par le caractère romanesque de l'affaire, et indigné par cette injustice s'engagea personnellement. Il prit donc sa plume pour défendre Dreyfus, en écrivant que « la vérité est en marche, et rien ne l'arrêtera »³⁴.

Cependant, ce ne furent pas les obstacles qui manquèrent, dans ce parcours politico-judiciaire. En effet, le véritable coupable d'espionnage, incarné en la personne du commandant Esterhazy, qui, par nécessité financière, avait monnayé des informations, fut acquitté lors du procès du 11 janvier 1898 qui fit « coup double », en arrêtant le lieutenant-colonel Picquart, celui qui avait découvert la culpabilité d'Esterhazy³⁵. Ce fut donc face à l'échec de la stratégie libérale des défenseurs de Dreyfus que se substitua le front dreyfusard, certes étroit, mais solidaire et déterminé³⁶.

Face aux deux pétitions dreyfusardes, rassemblant des signataires de qualité, et au « J'Accuse » d'Émile Zola adressé au président, le gouvernement, forcé par la Chambre, tenta d'étouffer l'affaire, en intentant un procès à Zola, entre le 7 et le 23 février, procès qui le condamna à la peine maximale³⁷. Cependant, face à la création de la Ligue française pour la défense des droits de l'Homme le 20 février, et à la dégradation de la popularité de l'état-major, le verdict du procès Zola fut annulé le 2 avril par la Cour de cassation³⁸.

³⁰ Duclert Vincent, *L'Affaire Dreyfus*, Paris, La Découverte, 2012, p. 48-50.

³¹ *Ibid.*

³² *Ibid.*, p. 35-37.

³³ *Ibid.*

³⁴ *Ibid.*

³⁵ *Ibid.*, p. 38.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ *Ibid.*, p. 40-43.

³⁸ *Ibid.*, p. 45.

Cependant, les élections législatives de mai 1898 portèrent une majorité, certes non stable, mais composée de pro-antidreyfusards³⁹. Dès lors, un second procès fut intenté à Zola qui s'enfuit à Londres.

Ce fut donc dans ce contexte, où les antidreyfusards semblaient enfin être à même d'étouffer l'affaire, qu'intervint l'actualité du naufrage de la *Bourgogne*. Ainsi, le discours de Cavaignac, prononcé le 7 juillet, fut célèbre car il annonça détenir des « pièces » qui compromettaient directement Dreyfus⁴⁰. De plus, dans « un espoir de contenter à la fois les partisans des deux causes dont ces militaires s'étaient constitués les champions », le ministre de la Guerre Cavaignac avait donné l'ordre d'arrêter simultanément le lieutenant-colonel Picquart, ainsi qu'Esterhazy, la veille de la fête nationale⁴¹. Or, la population, informée par les journaux, savait dès le 7 juillet que les pièces à conviction présentées par le ministre étaient douteuses. Cela fut attesté par la « Revue des journaux » du *Figaro* (9/7/1898), qui montra qu'une majorité de confrères dénonçait l'authenticité des pièces portées à l'accusation de Dreyfus. Cependant, le mois de juillet 1898 se termina par la suspension de Zola de l'ordre de la Légion d'Honneur, alors même que le rapport du commandant Aubert sur le naufrage du *Bourgogne* était publié⁴².

Mais l'accusation antidreyfusarde chancela à la fin du mois d'août, jetant le discrédit sur Cavaignac qui fut, forcé de démissionner, le 3 septembre, de ses fonctions⁴³. En effet, le 13 août, l'officier d'ordonnance du ministre découvrit que la lettre de Panizardi, l'une des pièces contre Dreyfus, était un faux, mais Cavaignac continua de le nier⁴⁴. Le coup fatal tomba le 30 août 1898, lorsque, auditionné par les juges, le commandant Henry avoua qu'il était à l'origine des pièces présentées par Cavaignac, avant d'être arrêté, et de se suicider le lendemain⁴⁵.

Ainsi, cette période dite de la « révision du procès Dreyfus », vit l'été 1898 être favorable aux dreyfusards. Mais tandis que le naufrage de la *Bourgogne* n'était plus qu'un vague souvenir à partir du mois de septembre, l'affaire Dreyfus, quant à elle, continua de soulever les passions, et cela, pendant encore plusieurs années.

³⁹ *Ibid.*, p. 46.

⁴⁰ « L'Affaire Dreyfus », *Le Figaro*, *op. cit.*

⁴¹ « La Roche tarpéienne », *Le Figaro*, 14 juillet 1898.

⁴² « Affaires Esterhazy et Picquart », *Le Figaro*, 27 juillet 1898.

⁴³ Duclert Vincent, *op. cit.*, p. 49.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 48-50.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 49.

La guerre hispano-américaine

L'actualité ne fut donc seulement pas que marquée par l'affaire Dreyfus. Aussi, au plan international, la guerre hispano-américaine alimenta abondamment les colonnes des journaux français de l'époque.

La guerre opposa donc l'Espagne, puissance de second rang dont l'empire était en déclin avec les guerres d'indépendance de Cuba et des Philippines entre 1895 et 1898, et les États-Unis d'Amérique qui, en adéquation avec la doctrine Monroe formulée en décembre 1823, avait cette volonté implacable de reconduire les Européens, présents en Amérique, chez eux, dans un pur souci de souveraineté⁴⁶. Aussi, suite à la montée des tensions du mois de mars 1898, la déclaration de guerre fut officialisée le 11 avril⁴⁷. Dès le début de la guerre, les affrontements tournèrent mal pour les Espagnols, dont la ville de La Havane était maintenue sous le blocus américain depuis le 21 avril, tandis que l'amiral Dewey détruisait la flotte espagnole basée aux Philippines, et que les Américains commençaient déjà à débarquer, en vue de la prise de Santiago de Cuba⁴⁸.

Par conséquent, tandis que la première page du *Figaro* titrait sur le naufrage de la *Bourgogne*, la seconde, quant à elle, annonçait le tournant, et même le prélude à la fin de la guerre, avec l'officialisation, par le gouvernement espagnol, de la capitulation de l'amiral Cervera (en date du 3 juillet), commandant en chef de l'expédition espagnole, qui avait vu sa flotte entièrement détruite par les Américains⁴⁹. À cet égard, le journal *La Presse* trouva heureux que, grâce à la guerre, la *Bourgogne* ne transportait pas d'or, ce qui aurait pu faire passer le coût du fret perdu de quinze à trente millions de Francs⁵⁰. Le *Figaro* annonça la prise de Santiago, dans son édition du 16 juillet, par les Américains, et sa capitulation. Le mois d'août ne fut qu'une lente agonie pour l'armée espagnole, qui perdit Cuba, Porto-Rico et Manille, avant d'engager des négociations en vue de la paix, d'où le titre du *Figaro* du 13 août, « LA PAIX ».

Alors que la paix ne serait signée que quatre mois plus tard, cette guerre sonna le glas de l'empire espagnol, dont l'efficacité de l'armée fut très critiquée par les Européens, en atteste cette caricature, parue dans le *Figaro* du 16 août, qui titra, goguenard, que « le

⁴⁶ Avenel Jean-David, *La Guerre hispano-américaine de 1898. La naissance de l'impérialisme américain*, Paris, Economica, 2007, p. 2-23.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 51-73.

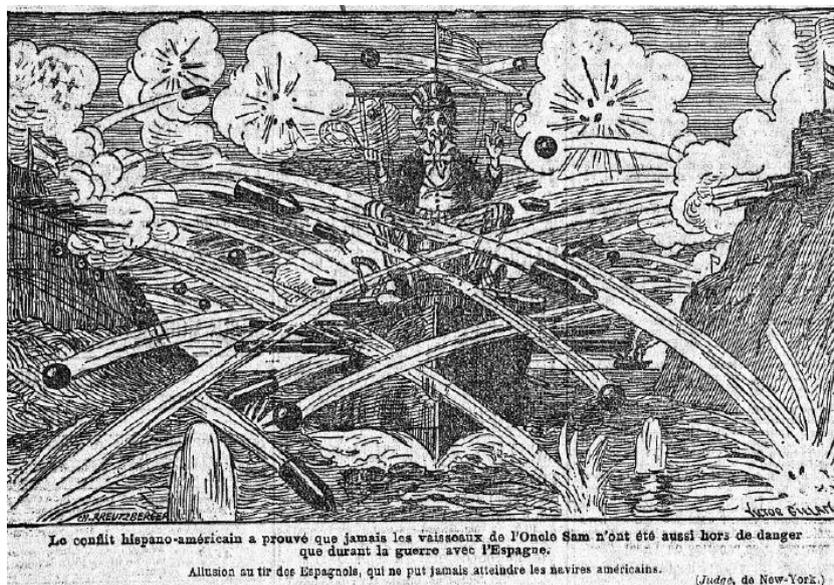
⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ « La Guerre hispano-américaine », *Le Figaro*, 7 juillet 1898.

⁵⁰ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Presse*, 8 juillet 1898.

conflit hispano-américain a prouvé que jamais les vaisseaux de l'Oncle Sam n'ont été aussi hors de danger que durant la guerre avec l'Espagne » (figure 27).

Avec une actualité nationale et internationale dense, la nouvelle du naufrage de la *Bourgogne* ne put se maintenir très longtemps au sein des colonnes des journaux. Quasiment absente dès la fin du mois d'août 1898, l'écho



de ce naufrage n'a, aujourd'hui, plus aucune raisonnable au sein de la population et des journaux.

Figure 27 Caricature représentant la médiocrité des tirs espagnols
Le Figaro, 16 août 1898

Pourtant, et en dépit de cette perte d'intérêt, la nouvelle réussit à se maintenir, au détour d'une ligne de texte, dans la presse, et même, comme lieu de mémoire aujourd'hui.

Portée et devenir dans la presse du naufrage de la Bourgogne

Tandis que l'allusion au naufrage de la *Bourgogne* n'éveille presque plus rien aujourd'hui, il est intéressant de constater que par certains aspects, l'actualité du naufrage réussit à se déplacer dans le temps, que cela soit par la presse ou dans la mémoire.

Quelques résurgences du naufrage

Ce fut par des hommes ayant perdu la vie que l'actualité du naufrage réussit à se maintenir dans la presse, et plus particulièrement autour de deux personnalités : Youssouf Ismaelo et Anthony Pollok⁵¹.

Youssouf Ismaelo était un lutteur du palais envoyé par le sultan en Amérique pour divers combats⁵². « Héros de la brutalité humaine » pour le *Gil Blas* (10/7/1898), « Terrible

⁵¹ Bossuge Jean-Paul, *op. cit.*, p. 246.

« Le Naufrage de la *Bourgogne*, *Gil Blas*, 8 juillet 1898.

⁵² « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *La Presse*, 25 novembre 1898.

Turc » selon *Le Figaro* (24/10/1898), ou encore « homme le plus fort » pour le *Journal* (23/12/1904), Youssouf n'en trouva pas moins la mort lors du naufrage de la *Bourgogne*. Ainsi, suite à une dépêche du Canada qui annonça que le vapeur *Hiawatha* revenait de Sable Island avec des effets personnels trouvés sur les cadavres des victimes, on pensa avoir identifié Youssouf, grâce à sa ceinture remplie d'argent (son visage étant « dévoré par les poissons ») qu'il portait autour du cou, lors du naufrage, comme l'affirmèrent des témoins, ceinture qui, par sa lourdeur, le fit couler à pic⁵³. Sa mort inspira plus d'une réflexion qui le fit passer à une certaine postérité, allant du titre « Une Ceinture trop dorée » pour *L'Aurore* (4/11/1898), à ce qualificatif de « pauvre imbécile » pour *Le Journal* (8/3/1920). De plus, Youssouf étant renommé dans le monde des lutteurs comme ayant été vaincu de 1894 à 1898, les journaux ne manquèrent pas une occasion, au détour d'une compétition de lutte, pour parler de lui, et de son destin tragique. Ainsi *La Presse*, dans un article datant du 2 janvier 1899, parla de la victoire d'un certain Paul Pons aux Lutttes internationales au Casino de Paris, en rappelant ses antécédents de lutteur qui avait été battu par Youssouf en 1894, dont le journal rappela la triste fin. Idem pour *Le Journal* qui, en novembre 1904, fit état de la venue de Madrali à Paris, Madrali étant le champion de la Turquie de 1902, et seul lutteur à avoir battu Youssouf. En guise de morale, telle celle d'une fable de La Fontaine, *Le Journal* estima, en septembre 1925, que « l'abondance de bien ne nuit jamais [sauf dans le cas du lutteur turc] », cette phrase étant la dernière à parler du lutteur Youssouf.

Dans le cas d'Anthony Pollok, il s'agissait d'un ancien élève de Centrale, ayant ouvert l'un des plus grands bureaux de brevets à Washington⁵⁴. Cependant, sa permanence dans les articles ne devait rien à sa carrière, mais plutôt à l'usage que ses héritiers firent de son nom. En effet, lors d'un dîner pour fêter l'Indépendance Day en 1899, les journaux rapportèrent que Mmes Gustave Paraf, Gustave Richelot et George Ostheimer, avaient décidé d'organiser un Prix Anthony Pollok lors de l'Exposition universelle de Paris en 1900, dont le but était d'inventer le meilleur appareil de sauvetage, la cagnotte étant fixée à 100 000F⁵⁵. Ainsi, lors de la dite exposition, le concours eut lieu dans le Pavillon de la Navigation de commerce, présent sur le quai d'Orsay⁵⁶. De ce concours, la sous-commission ne jugea « aucune invention digne », à part celle de M. Ropert, un Anglais, qui

⁵³ « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Figaro*, 24 octobre 1898.

⁵⁴ « Le Naufrage de la *Bourgogne*, *Gil Blas*, *op. cit.*

⁵⁵ « Le Prix Anthony Pollok », *Le Figaro*, 9 juillet 1899.

⁵⁶ « Le Prix Pollok », *Journal des Débats*, 2 août 1900.

toucha 10 000F⁵⁷. Aussi, le jury proposa de reconduire le concours pendant encore deux ou trois ans⁵⁸. Pourtant, le Prix Pollok du Havre de 1901, n'eut pas plus de succès, malgré les 238 appareils, ce qui prouve l'intérêt et la motivation des inventeurs à chercher des moyens de survivre à un naufrage⁵⁹. Se déroulant sur bien plus d'années qu'escomptées, le Prix refit parler de lui le 19 juillet 1911 (*La Presse*), lorsque deux des participants proposèrent une démonstration dans la Seine. Au final, ce ne fut que le 21 avril 1912, que les 100 000F revinrent à un gagnant, qui fut une institution, celle du Conservatoire national des Arts et Métiers, pour leur exposition permanente d'appareils de sauvetage maritimes⁶⁰. Enfin, un article du *Petit Journal*, datant du 2 mai 1933, fit état d'une Fondation Anthony Pollok, fondation dont la teneur est, au vu des recherches, inconnue.

Un naufrage servant de référent...pour un temps

La permanence de la mémoire du naufrage fut aussi rendue possible comme repère référent dans les annales de la presse.

Un référent, tout d'abord, face aux autres naufrages. Ainsi, le sauvetage des passagers du paquebot la *Russie*, en 1901, fit penser à celui de la *Bourgogne*, selon *L'Aurore* (19/1/1901). Dès lors, sur la période 1901-1910, ce ne furent pas moins de cinq naufrages qui furent corrélés à celui de la *Bourgogne*, le dernier en date étant celui de la *Seyne*, en novembre 1909. Même traitement lors du naufrage du *Titanic*, en 1912, où *Le Petit Parisien* trouva des similitudes avec celui de la *Bourgogne*, dans son édition du 17 avril 1912. Le naufrage de l'*Egypt*, faisant quelques deux cents morts, fut la dernière comparaison avec celui de la *Bourgogne*, le 23 mai 1922, comparaison faite par *Le Petit Parisien*.

Ce fut aussi un référent pour honorer la mémoire des victimes et des proches des victimes. Ainsi, suite à l'édification du monument aux naufragés de la *Bourgogne* au cimetière Sainte Marie du Havre, une cérémonie annuelle se mit en place, cérémonie dont les traces sont à trouver jusqu'en 1935, dans un article du *Journal des Débats*. Pour les proches des victimes, le même *Journal des Débats* indiqua, le 9 décembre 1941, alors que la Seconde Guerre mondiale faisait rage, qu'Émile Baumann, écrivain français et frère d'un des pères dominicains mort lors du naufrage de la *Bourgogne*, était décédé. Un an

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ *Ibid.*

⁵⁹ « Le Prix Pollok », *Le Figaro*, 10 septembre 1901.

⁶⁰ « Le prix Pollok », *La Presse*, 21 avril 1912.

plus tard, ce qui constitue, au vu des recherches, la dernière référence au naufrage de la *Bourgogne*, fut la mention laissée par *La Croix*, du décès de frère Germain Monnier à l'âge de 88 ans, qui avait été l'un des rescapés de la *Bourgogne*.

Mais aujourd'hui encore, la mémoire de la *Bourgogne* continue de perdurer, à moindre ampleur.

Encore une fois, c'est par les comparatifs, qu'elle continue d'exister. Ainsi, que cela soit le site web *Sputnik* qui référence « Les Plus grands naufrages dans l'Histoire », ou le site de *Monique-Mauve* sur les violences lors du naufrage du *Costa Concordia* survenu en 2012, celui de la *Bourgogne* est présenté, une nouvelle fois, comme référent, face aux nombres de noyés, ou aux violences qu'il y eut à bord⁶¹. Du côté des ouvrages, même constat. Dans deux livres écrits par M. Guy le Moing, il est fait référence à la *Bourgogne*, comme d'un naufrage ayant entraîné de nombreuses pertes humaines⁶².

De plus, le temps faisant son œuvre, c'est par intérêt généalogique, que le nom du paquebot la *Bourgogne* peut refaire surface. Ainsi, il existe un topic, sujet de discussion sur les blogs, consacré aux naufragés de la *Bourgogne*, sur le site *Geneanet*⁶³. De plus, le seul livre parlant du paquebot la *Bourgogne*, qui est celui de Jean-Paul Bossuge, fut écrit car l'arrière-grand-père de l'auteur, nommé Auguste Bernard Lacoste, revenant de La Havane où il cultivait des cannes à sucre, périt lors du naufrage de la *Bourgogne*⁶⁴.

Cela peut être aussi par intérêt patrimonial ou touristique, que le naufrage réapparait. Ainsi, les sites internet Actu.fr et Paris-Normandie, font état de la présence du monument aux naufragés de la *Bourgogne*, situé au cimetière Sainte Marie du Havre⁶⁵.

⁶¹ s. n., Les Plus grands naufrages dans l'Histoire, Sputnik France, 14 avril 2012. <https://fr.sputniknews.com/photos/201204141022377343-naufage-titanic/>
Mauve Monique, « Le Naufrage du la *Bourgogne*, jusqu'ou peut-aller cette folie qui accompagne la peur ? », *Monique-Mauve*, 17 avril 2013. <https://moniquemauve.com/2013/04/17/le-naufage-du-la-bourgogne-jusquou-peut-aller-cette-folie-qui-accompagne-la-peur/>

⁶² Le Moing Guy, *L'Histoire de la marine*, Paris, Éditions FIRST, 2016, p. 330
Le Moing Guy, *Navires de mémoire. Les Navires qui ont marqué l'histoire*, France, Ancre de marine, 2016, p. 52.

⁶³ jvaucelin (initiatrice), « Naufrage la *Bourgogne* 1898 », *Geneanet*, de janvier 2014 à février 2016. <http://www.geneanet.org/forum/?topic=479147.0>

⁶⁴ Bossuge Jean-Paul, *op. cit.*, p. 246.

⁶⁵ s. n., « Sainte-Marie, le Père Lachaise du Havre », *Actu.fr*, 18 mai 2014. https://actu.fr/normandie/seine-maritime_76/sainte-marie-le-pere-lachaise-du-havre_382744.html
s. n., « En Mémoire des naufragés », *Paris-Normandie*, 2 août 2013. <http://www.paris-normandie.fr/hemertheque/en-memoire-des-naufrages-1037440-HYPN1037440>

En définitive, on ne peut parler de permanence sans faire appel aux images. Ainsi, comme l'illustrent les figures 28 et 29, la mémoire du naufrage de la *Bourgogne*, garde un relatif ancrage territorial, à travers le monument aux naufragés du Havre, devenu un lieu où s'agrègent les plaques commémoratives d'autres naufrages comme celui du *Maori*. De



Figure 28 Le Monument aux naufragés de la Bourgogne

Photo postée sur la page Facebook de French Lines, le 11 octobre 2014

(<https://www.facebook.com/frenchlines/photos/a.849751035049291.1073741849.309066385784428/849764655047929/?type=3&theater>)

plus, il y a aussi la rue Louis Deloncle à Cahors qui semble, au vu de l'image, plutôt restreinte et déserte.



Figure 29 La rue Louis Deloncle à Cahors (46)

Image satellite de Google Earth, prise en juin 2015 (44°27' N et 1°26' E)

Au vu de ce chapitre, l'action de la presse, dans le long terme, pour ce qu'elle s'intéressa au naufrage, fut principalement de relayer les affaires judiciaires, plus ou moins fréquentes, et étant énoncées, de façon discontinue, sur quelques années.

Ainsi, le terme d' « affaire » ne peut être rapproché du naufrage de la *Bourgogne* que dans sa composante la plus banale, celle judiciaire⁶⁶. En effet, au terme de cette dernière partie, l'actualité du naufrage ne souleva pas de débats sociétaux, dans le sens où la question de l'accusation fut amplement relayée au second rang, derrière des considérations techniques, commerciales, médiatiques et morales. Concernant l'action de la presse, elle fut employée, dans un premier temps, à rendre compte de l'actualité de l'évènement, avant de le faire devenir, dans un second temps, un quasi roman-feuilleton sur le long terme, notamment avec le procès Résal aux multiples rebondissements.

⁶⁶ Demartini Anne-Emmanuelle, Review of « Boltanski Luc, Claverie Elisabeth, Offenstadt Nicolas, Van Damme Stéphane, eds., Affaires, scandales et grandes causes. De Socrate à Pinochet, Stock, Paris, 2007 », *H-France Review*, juin 2012, n°79, vol. 12., p. 3.

Conclusion

La scène se passe à New York :

- M. Caillaux : [...] Vous souvenez-vous du naufrage de la *Bourgogne* ?

- M. Melon : Vaguement. Ce n'était qu'un petit naufrage français. (Fièrement) Nous, nous avons eu le *Titanic* !

Vautel Clément, « Mon Film », *Le Journal*,
28 septembre 1925.

De ce dialogue, imaginé par le journaliste Clément Vautel en 1925, il ressort que la mémoire du naufrage de la *Bourgogne* ne tient plus qu'en deux points. Tout d'abord, c'est un événement presque oublié, dont le nom du paquebot français semble rappeler « vaguement » quelque chose à ce M. Melon. Ensuite, malgré le ton arrogant du supposé britannique, l'événement ne semble guère avoir l'ampleur de celui concernant le *Titanic*, d'où ce méprisant « petit naufrage français », qui renvoie, par-delà même la banalité du naufrage, à une France considérée en infériorité dans le domaine maritime.

De cet exergue, il convient de ne pas céder à la facilité de la comparaison, ni au rabaissement facile en y opposant une fin de non-recevoir, par le développement des conclusions de ce mémoire. Dépassant le cadre facile de la critique, force est de constater que cet événement est basé sur une simple réalité qui ne peut, à la vue du mémoire, être niée.

Cette réalité, c'est celle d'un naufrage parmi tant d'autres qui impliqua l'abordage soudain et violent de deux navires, un paquebot et un voilier, au large de Terre-Neuve, le matin du 4 juillet 1898. Le paquebot n'est autre que la *Bourgogne*, une simple unité de production sur la ligne Atlantique Nord de la C^{ie} G^{ale} Transatlantique, paquebot qui, en 1898, fait « pâle figure » face à ses homologues français et étrangers (Partie 1).

Néanmoins, loin d'en rester à ce constat, il est forcément admis que ce fut un naufrage grandement médiatisé dans la presse, et cela, au vu du nombre d'articles publiés à son sujet. Ces articles se voulurent le relais d'une population française perçue comme fortement émue face aux victimes et aux familles endeuillées, et, à la fois, réclamant des responsables, dont les noms ne furent jamais réellement explicités. Pourtant, il ne fait aucun doute aujourd'hui que ce fut une erreur humaine, celle du commandant Deloncle

qui, couplée aux exigences d'une compagnie en perte de vitesse, fut à l'origine de ce désastre (Partie 2).

Enfin, si affaire il y eut, elle ne put être que judiciaire, tout en étant occultée par des débats qui la dépassaient. En effet, le désastre de la *Bourgogne* fut le théâtre, pour ses acteurs, d'une bataille médiatique, à celui qui aurait les chiffres les plus réalistes (ou les plus catastrophistes), mais aussi d'un débat technique autour des moyens de sauvetage. Pour ce qui fut des spectateurs, eux aussi furent plus concernés par les problèmes symboliques et moraux dont ce drame se fit le miroir de la société. Aussi, le naufrage de la *Bourgogne* ne fut qu'un événement parmi d'autres, étant progressivement oublié (Partie 3).

Alors que les diverses parties du mémoire viennent d'être rappelées en soulignant leurs conclusions respectives, il convient, dès lors, de les articuler, afin de répondre aux différents questionnements historiographiques posés dans l'introduction.

Pour reprendre les mots de Pierre Laborie, historien français travaillant sur l'opinion française sous Vichy, ce dernier, interrogé par *Sociétés & Représentations* sur les éléments constitutifs et cumulatifs d'un événement, indique que « l'événement, c'est ce qui advient à ce qui est advenu »¹. En introduisant une temporalité dans le traitement et la diffusion de l'information par les canaux médiatiques, Pierre Laborie met en évidence un ressort essentiel à la constitution de l'événement qui est son caractère collectif. Collectif, par la diffusion uniforme, au sein de médias, de l'événement, mais collectif aussi par les réactions que suscite cette information au sein de la population. Dès lors, à travers le mémoire, nous avons vu que la nouvelle du naufrage fut diffusée abondamment dans la presse à partir du 7 juillet 1898. De plus, au vu des graphiques publiés dans le chapitre 4, la diffusion, comme le traitement médiatique de la catastrophe, fut réalisée dans de nombreux quotidiens de l'époque, au premier rang desquels les « quatre Grands ». En effet, malgré une actualité riche marquée par l'affaire Dreyfus en France et la guerre hispano-américaine à l'international, les rédactions firent le choix de publier à la « une » la nouvelle du naufrage de la *Bourgogne*. Par conséquent, on peut en retirer que cet événement relevait d'une certaine importance pour la presse, dans le sens où le désastre impliquait des éléments de représentation clairs et définis pour la population, propres au naufrage, comme l'opposition entre la nature déchaînée et les frêles barques de sauvetage. De plus, il

¹ Goetschel Pascale, Granger Christophe, « Entretien avec Pierre Laborie », *Sociétés & Représentations*, décembre 2011, n° 32, pp. 167-181.

s'agissait aussi de souligner, pour les journaux, le caractère technique et juridique qu'impliquait cette actualité. Aussi, tandis que les journalistes furent les principaux relais de la bataille judiciaire qui opposa la Compagnie aux multiples plaignants, force est de constater que la parole, concernant les innovations possibles à réaliser dans le domaine du sauvetage en mer, fut dirigée vers les lecteurs eux-mêmes, enrichissant l'événement, tout en devenant acteur de la permanence de l'information. Aussi, après avoir digressé sur les considérations techniques, sur les potentiels responsables, les quotidiens mirent en place, à la fin du mois d'août 1898, une quasi veille informative concernant toute nouvelle information sur le naufrage, réapparaissant, dès lors, dans certains articles, et cela, pendant presque cinquante ans. Mais l'action des journaux ne peut, à elle seule, suffire à expliquer le quasi bouillonnement médiatique autour de ce naufrage. En effet, un événement ne peut se suffire à lui-même et a besoin d'un écho de la part de ceux qui le reçoivent. Ainsi, le naufrage de la *Bourgogne* fut un sujet d'intérêt, tout d'abord, pour les proches des victimes, mais aussi pour les tenants des discours moralisateurs, de ceux étant impliqués dans l'architecture navale, du monde judiciaire, ou, tout simplement, de toutes personnes disposées à suivre, au gré des journaux, l'actualité autour d'un naufrage de grande ampleur, fascinées autant qu'effrayées par ce drame. En cela, par sa couverture médiatique homogène et la réaction du lectorat, le naufrage de la *Bourgogne* ne peut être vu que comme un événement fabriqué collectivement par la presse et la population.

C'est au sein même de cette population que s'esquissent les conclusions concernant les sensibilités face au drame. Ces dernières proviennent des caractéristiques qui sont propres à ce désastre. En effet, il y a tout d'abord la violence qu'implique un naufrage de cette ampleur, avec ses 565 victimes, mais aussi les scènes de chaos, dont les journaux et les gravures retinrent, comme symbole, le couteau. De plus, il y a le caractère accidentel, dans le sens où ce si grand paquebot est coulé par un voilier au beau milieu de la nuit. Dès lors, la réaction constatée est l'émotion au sein de la population face au sort des passagers, mais aussi un esprit d'indignation, tout en désirant un coupable à cette catastrophe. Dans leur attitude face à la mort, les sociétés avaient laissé plus de place à leur sentiment, leur émotion, du fait d'une humanisation de la cellule familiale dans le rapport parent-enfant. De plus, le type de mort que représente celui de la noyade était particulier, dans le sens où le corps était absent. Aussi, malgré la déchristianisation progressive de la France, l'absence des corps fit plusieurs fois le sujet d'articles concernant la découverte progressive de cadavres à peine reconnaissables, par des expéditions privées, à l'exemple de celle du juge

Dillon. En conséquence de cela, un élan de générosité, à en croire les journaux, fut observé au sein de la population. Prenant la forme d'un soutien majoritairement financier, il est intéressant de voir la proximité compassionnelle que les personnes purent entretenir avec les proches des victimes sans pour autant les connaître. On en revient donc à cette idée que les journaux informent la population qui, à son tour, par ses actes, crée de l'événement pour les journaux. Mais il n'y eut pas qu'un sentiment émotionnel et compassionnel qui anima les Français. En effet, l'indignation arriva dans un second temps, afin de protester sur les causes du naufrage, sur le déroulement du sauvetage, ou encore sur le traitement que la Compagnie avait à l'égard des victimes. Dès lors, la population fut successivement bourreau envers les responsables du drame qui ne furent, au final, jamais clairement identifiés, dénonciatrice envers ceux qui manquèrent à leur devoir, notamment les marins suspectés de couardise, et enfin indignée quand on lui apprit que la compagnie ne rembourserait pas Mme Résal. Par conséquent, on peut avancer que la réaction de la population française fut grandement influencée par les nouvelles publiées dans la presse, entraînant des réactions populaires très contradictoires d'un jour à l'autre, notamment fin juillet 1898, entre la publication du rapport du commandant Aubert et la dénonciation, par certains passagers, des agissements de l'équipage. Aussi, malgré le biais que constituent des sources uniquement basées sur les articles de presse, les réactions suscitées furent intenses, plurielles, mais conjoncturelles, étant successivement de la tristesse, de l'incompréhension, de la colère et de l'indignation.

Au final, si l'on en vient à considérer le paquebot la *Bourgogne* comme l'objet principal d'étude, force est de constater qu'un fort travail de nuances s'impose. Tout d'abord, il ne s'agit pas d'un paquebot aux caractéristiques exceptionnelles. Aussi, bien qu'il soit tout de même très grand, il est, en 1898, largement dépassé par d'autres, qu'ils soient français ou étrangers. En effet, issu d'un essor technique trouvant son dynamisme depuis presque un siècle, il ne faut pas commettre l'erreur de croire que la fin du XIX^e siècle fut un moment de ralentissement des innovations techniques, dans lequel tous les paquebots auraient les mêmes caractéristiques. Bien au contraire, l'impulsion nouvellement donnée par la révolution industrielle, couplée à la mise en concurrence des compagnies maritimes achèvent de faire de l'essor des paquebots une course effrénée, en témoigne le Ruban bleu. Intrinsèquement liée à cette première remarque, la multiplication des échanges nord-atlantiques semble, au vu du mémoire, ne pas être assez encadrée par une législation maritime forte. Dès lors, des naufrages se multiplient, qui ont comme

malheureux corollaire d'entraîner souvent de nombreuses victimes. Aussi, alors même que la *Bourgogne* sombre, d'autres paquebots subissent le même sort, que cela soit avant ou après. Ainsi, le naufrage de la *Bourgogne* fait partie intégrante de ces drames en mers qui égrainent le XIX^e siècle. Pourtant, en dépit de sa banalité, le récit de la catastrophe permet de constater qu'en plus des fragiles règles maritimes internationales, la réglementation à bord arrive au second plan, après les objectifs de vitesse prônés à l'unisson par la Compagnie et l'État français. On constate donc, qu'à l'aube du nouveau siècle, une culture du risque très importante et généralisée au sein des compagnies maritimes, s'est installée, alors que les paquebots emmènent inlassablement de plus en plus de passagers.

De manière synthétique, le présent mémoire a montré que le naufrage de la *Bourgogne*, ainsi perçu par la population française, n'était qu'un simple événement médiatique alimenté, à la fois, par la presse, et par la demande des lecteurs, désireux d'en savoir plus. De plus, alors que l'on pourrait croire à un événement vide de sens, l'activité journalistique autour de cette catastrophe eut pour effet de susciter de multiples réactions chez le lecteur, allant de la compassion à la colère. Enfin, si l'on ne s'intéresse qu'à l'événement du naufrage en tant que tel, force est de constater sa banalité à l'époque des traversées transatlantiques, banalité mettant tout de même en lumière une culture du risque liée aux transports maritimes.

Ainsi, alors que le 4 juillet 1898, la *Bourgogne* sombrait au large de Sable Island, le 30 juin 1899 fut la date où le *Normania*, ancien croiseur espagnol acheté par la C^{ie} G^{ale} Transatlantique, allait la remplacer².

Au terme de ce mémoire, il apparaît qu'une problématique, en partie abordée, pourrait faire l'objet de nouvelles recherches. En effet, en lien avec l'historiographie maritime, une culture du risque fut entraperçue. Dès lors, en décentrant le regard sur toute la période contemporaine, il serait intéressant d'entreprendre des recherches concernant l'émergence de cette culture, en lien avec l'essor des navires. Ainsi, les axes de recherche pourraient s'orienter autour des origines, des caractéristiques, mais aussi de l'évolution du risque en mer, en prenant, comme potentiels repères chronologiques, les dates du naufrage de la *Méduse* (1816), et celui du *Titanic* (1912). À cette fin, il paraîtrait utile de consulter, entre autres, les archives ayant trait aux normes juridiques mises en place, mais aussi les

² « Le Naufrage de la *Bourgogne* », *Le Petit Journal*, 30 juin 1899.

journaux de bord tenus par les commandants dans lesquels pourraient se révéler certaines failles de la sécurité en mer, sans oublier de faire appel à des organismes publics comme le Musée de la Marine, mais aussi privé comme l'association « French Lines ».

Postface

Ce mémoire se veut, à son humble valeur, être un hommage appuyé aux femmes et aux hommes victimes du naufrage de la *Bourgogne*, sombrant à la fois dans les eaux et dans les mémoires.

Table des illustrations

Figure 1 Schéma de situation : L'Abordage de la <i>Bourgogne</i> (réalisation personnelle)	16
Figure 2 « <i>L'Avant du Cromartyshire après l'abordage</i> » <i>L'Illustration</i> 13/7/1898.....	20
Figure 3 Carte des environs de Sable Island (source : Google Earth).....	31
Figure 4 Chantiers navals de Penhoët en 1886, on distingue la <i>Champagne</i> et la <i>Bretagne</i> sur cale, au second plan.	34
Figure 5 La <i>Bretagne</i> et la <i>Champagne</i> en cours de construction.....	35
Figure 6 Vue transversale et vue de coupe de la <i>Bourgogne</i>	38
Figure 7 Le Salon-salle à manger, vers 1882, d'un paquebot du type la <i>Bourgogne</i>	43
Figure 8 Carte postale n° 8028 de la <i>Bourgogne</i> , 1895.....	44
Figure 9 Plan de la <i>Bourgogne</i>	45
Figure 10 La <i>Touraine</i>	47
Figure 11 Le <i>Kaiser Wilhelm der Grosse</i> représenté par l'affichiste Hugo d'Alési.	47
Figure 12 Catégorisation du fait divers	56
Figure 13 Nombre d'articles publiés, en lien avec le naufrage.	59
Figure 14 Tableau présentant le nombre d'articles produits sur le naufrage de la <i>Bourgogne</i>	59
Figure 15 Tableau présentant les différents articles parus le 7 juillet 1898	61
Figure 16 « Une » du quotidien <i>L'Aurore</i> , en date du 7 juillet 1898.	63
Figure 17 Les naufrages ayant eu lieu à la fin du XIX ^e siècle.....	66
Figure 18 Une femme s'évanouissant	70
Figure 19 Les passagers s'embarquant dans les canots de sauvetage	76
Figure 20 Monument commémoratif des naufragés de la <i>Bourgogne</i>	77
Figure 21 Un homme en train d'en menacer un autre à l'aide d'un couteau	84
Figure 22 Évolution du nombre de morts selon la presse	94
Figure 23 Le nombre de survivants selon la presse (7-10 juillet 1898)	96
Figure 24 Personnes embarquées à bord de la <i>Bourgogne</i> selon la presse (7 juillet 1898).....	97
Figure 25 Une chaloupe remplie de femmes chavirant.....	111
Figure 26 Un homme représenté au centre du canot	112
Figure 27 Caricature représentant la médiocrité des tirs espagnols	122
Figure 28 Le Monument aux naufragés de la <i>Bourgogne</i>	126
Figure 29 La rue Louis Deloncle à Cahors (46).....	126

Sources

Articles de presse (BNF-Gallica)

- ❖ Presses nationales
 - *L'Aurore*
 - *Le Constitutionnel*
 - *La Croix*
 - *Le Figaro*
 - *L'Intransigeant*
 - *Le Journal des débats*
 - *Le Journal*
 - *Le Matin*
 - *Le Petit Journal*
 - *Le Petit Parisien*
 - *La Presse*
 - *Le Radical*
 - *Le Rappel*
 - *Le Siècle*
 - *Le Temps*
 - *L'Univers*

- ❖ Presses régionales
 - Isère
 - *L'Echo de Vienne*

Presses illustrées (BNF-Gallica)

- Nationales
 - *Le Monde illustré*
 - *Le Petit Journal-Supplément illustré*
 - *Le Petit Parisien-Supplément littéraire illustré*
 - *L'Illustration* (consulté à la Bibliothèque municipale de Grenoble)
 - *Soleil du Dimanche*
- Régionales
 - Pas-de-Calais
 - *L'Hebdomadaire illustré*
 - Vosges-Meurthe-Meuse-Moselle
 - *L'Impartial de l'Est - Supplément illustré*
 - Bouches du Rhône-Alpes de haute Provence
 - *Le Petit Marseillais*
 - *Le Petit Provençal*
 - *Tablettes Marseillaises*
 - Hérault
 - *Le Petit Méridional – Supplément illustré*

Ouvrage littéraire

De Noussanne Henri, *Un Choc dans la brume et la Bourgogne engloutie*, in *Les Grands naufrages -Drames de la mer-*, Paris, Hachette, 1903, pp. 207-214.

Goazempis Pierre, *Le Naufrage de la Bourgogne, récit véridique*, juillet 1898-juillet 1899, 4 juillet 1899.

Goazempis Pierre, *La Vérité et les responsabilités dans le naufrage*, Buttet G. et Imprimerie Colin et Fils, Le Havre, fin 1899.

Iconographie

E.P.Z., *Monument des naufragés de la Bourgogne*, Le Havre, n°60.

Z. P., *Le Havre-Entrée du steamer transatlantique la Bourgogne*, n°8028, 1895.

Compagnie Générale Transatlantique, *Plans du paquebot la Bourgogne (CGT 1886) à destination des passagers*, archives French Lines (Le Havre), côte 1999 004 0770.

Le Salon-salle à manger, vers 1882, d'un paquebot du type la Bourgogne, gravure extraite de *L'Illustration*, s. d., dessin d'Albert Sebille in *L'Illustration, Le Normandie. Le Nouveau paquebot de la C^{ie} G^{le} Transatlantique. Chef-d'œuvre de la technique et de l'art français*, *L'Illustration*, 1935, n° 4813 bis, H-S.

Bibliographie

INSTRUMENTS DE TRAVAIL

DELPORTE CHRISTIAN (DIR.), MOLLIER JEAN-YVES (DIR.) et SIRINELLI JEAN-FRANÇOIS (DIR.), *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine*, Paris, Puf, 2010.

VERGÉ-FRANCESCHI MICHEL (DIR.), *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, 2002, vol.2/T1-T2.

HISTORIOGRAPHIE

CHALINE OLIVIER (DIR.), POUSSOU JEAN-PIERRE (DIR.) et VERGÉ-FRANCESCHI MICHEL (DIR.), *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*, Revue d'histoire maritime, 2010, n° 10-11, PUPS.

COUTAU-BÉGARIE HERVÉ, *L'Histoire maritime en France*, 2e éd. rev. et augm., Paris, Économica et l'Institut de Stratégie Comparée, 1997.

DEVREUX LISE (DIR.) et MEZZASALMA PHILIPPE (DIR.), *Des Sources pour l'histoire de la presse*, Paris, Bnf, 2011.

PÉTRÉ-GRENOUILLEAU OLIVIER, *L'Histoire maritime en France : du bilan aux perspectives ?*, Histoire, économie et société, 2001, n° 1.

QUENET GRÉGORY, « La Catastrophe, un objet historique ? », *Hypothèses*, janvier 2000.

HISTOIRE DE LA FRANCE ET DU MONDE AU XIXE : POLITIQUE, CULTURE, RECEPTIONS, SENSIBILITES

AVENEL JEAN-DAVID, *La Guerre hispano-américaine de 1898. La naissance de l'impérialisme américain*, Paris, Economica, 2007.

BARROWS SUSANNA, *Miroirs déformants, réflexions sur la foule en France à la fin du XIX^e siècle*, Paris, Aubier, 1990.

BLAIS MARIE-CLAUDE, « La Solidarité », *Le Télémaque* 2008/1 (n° 33).

CORBIN ALAIN (DIR.), *L'Avènement des loisirs. 1850-1960*, [1995], Paris, Flammarion, 2009.

CUCHET GUILLAUME, *Culte des morts et religion du deuil au XIXe siècle*, in *Histoire des émotions*, Paris, Seuil, 2016, vol.2/T2 Des Lumières à la fin du XIXe siècle.

DUCLERT VINCENT, *L'Affaire Dreyfus*, Paris, La Découverte, 2012.

GARRIGUES JEAN et LACOMBRADÉ PHILIPPE, *La France au XIXe siècle. 1814-1914*, Paris, Armand Colin, 2015.

MICHEL MARC, *Fachoda. Guerre sur le Nil*, Larousse, Paris, 2010.

HISTOIRE DE LA PRESSE

→ OUVRAGES GÉNÉRAUX : MEDIAS, PRESSE

BELLANGER CLAUDE (DIR.), GODECHOT JACQUES (DIR.), GUIRAL PIERRE (DIR.) et TERROU FERNAND (DIR.), *Histoire générale de la presse française*, Paris, Puf, 1972, vol.5/T3: 1871-1940.

CHARLE CHRISTOPHE, *Le Siècle de la presse (1830-1939)*, France, Seuil, 2004.

DELPORTE CHRISTIAN, *Les Journalistes en France. 1880-1950. Naissance et construction d'une profession*, Paris, Seuil, 1999.

FEYEL GILLES, *La Presse en France des origines à 1944. Histoire politique et matérielle*, Paris, Ellipses, 2007.

GOETSCHEL PASCALE, GRANGER CHRISTOPHE, « Entretien avec Pierre Laborie », *Sociétés & Représentations*, décembre 2011, n° 32, pp. 167-181.

JEANNENEY JEAN-NOËL, *Une Histoire des médias des origines à nos jours*, Paris, Points, 2015.

JEANNENEY JEAN-NOËL (DIR.), *Une Idée fausse est un fait vrai. Les Stéréotypes nationaux en Europe*, Paris, Odile Jacob, 2000.

KALIFA DOMINIQUE, *La Culture de masse en France*, Paris, La Découverte, 2001, vol. n. r./T1: 1860-1930.

KALIFA DOMINIQUE (DIR.), RÉGNIER PHILIPPE (DIR.), THÉRENTY MARIE-ÈVE (DIR.) et VAILLANT ALAIN (DIR.), *La Civilisation du journal. Histoire culturelle et littéraire de la presse française au XIXe siècle.*, Paris, Nouveau Monde éditions, 2011.

WOLGENSINGER JACQUES, *L'Histoire à la Une. La Grande aventure de la presse.*, Paris, Gallimard, 1989.

→ MONOGRAPHIES SUR QUELQUES QUOTIDIENS

BLANDIN CLAIRE (DIR.), *Le Figaro. Histoire d'un journal.*, Paris, Nouveau Monde éditions, 2010.

PINSOLLE DOMINIQUE, *Le Matin (1884-1944). Une Presse d'argent et de chantage*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012.

PITETTE YVES, *Biographie d'un journal. La Croix*, Paris, Perrin, 2011.

SORLIN PIERRE, *La Croix et les Juifs*, Paris, Grasset, 1967.

→ LE FAIT DIVERS

AMBROISE-RENDU ANNE-CLAUDE, *Petits récits des désordres ordinaires. Les faits divers dans la presse française des débuts de la IIIe République à la Grande Guerre*, Paris, Seli Arslan, 2004.

AUCLAIR GEORGES, *Le « Mana » quotidien. Structures et fonctions de la chronique des faits divers*, Paris, Anthropos, 1982.

DUBIED ANNIK et LITS MARC, *Le Fait divers*, Paris, Puf, n° 3479, 1999.

M'SILI MARINE, *Le Fait divers en République. Histoire sociale de 1870 à nos jours.*, Paris, CNRS, 2000.

→ LA CATASTROPHE, L'AFFAIRE, LE SCANDALE

BALIBAR FRANÇOISE, LOMBARDO PATRIZIA et ROGER PHILIPPE, « Penser la catastrophe », *Critique*, août 2012, n° 783-784.

CARTIER STÉPHANE, « Le Traitement médiatique des catastrophes dans l'histoire, entre oubli et mémoire. Compte rendu de colloque (Grenoble, 10-12 avril 2003) », *Natures Sciences Sociétés*, avril 2004, vol. 12.

DE BAECQUE ANTOINE, « James Cameron et la catastrophe des temps », *Le Débat*, mars 2011, n° 165.

DEMARTINI ANNE-EMMANUELLE, Review of « Boltanski Luc, Claverie Elisabeth, Offenstadt Nicolas, Van Damme Stéphane, eds., Affaires, scandales et grandes causes. De Socrate à Pinochet, Stock, Paris, 2007 », *H-France Review*, juin 2012, n°79, vol. 12.

DE SOUSA RONALD, « Après la catastrophe », *Critique*, août 2012, n° 783-784.

HISTOIRE MARITIME

→ OUVRAGES GÉNÉRAUX : VISION, HISTOIRE, PAQUEBOTS, TECHNIQUES

CHALINE OLIVIER, *La Mer et la France. Quand les Bourbons voulaient dominer les océans.*, Paris, Flammarion, 2016.

HILL RICHARD, *Les Guerres maritimes. La Marine à vapeur*, Paris, Autrement, 2003, vol.11.

LAMMING CLIVE (DIR.), « Coumpoundage » et « Pereire (Emile) » in *Larousse des trains et des chemins de fer*, Paris, Larousse, 2008, p.220 et 358.

LE MOING GUY, *L'Histoire de la marine*, Paris, Éditions FIRST, 2016.

MADDOCKS MELVIN (DIR.), *La Grande aventure de la mer. Le règne du paquebot*, Neuilly, Time-Life, 1980.

MARIN PIERRE-HENRI, *Les Paquebots ambassadeurs des mers*, Paris, Gallimard, n° 75, 1995.

SACCANI JEAN-PIERRE, *Ces Cités qui voguent*, L'Express Grand Format, 1^{er} trim. 2017, n° 20.

→ L'ATLANTIQUE

BUTEL PAUL, *Histoire de l'Atlantique*, Paris, Perrin, 2012.

HILLION DANIEL, *L'Atlantique à toute vapeur*, Rennes, Ouest-France, 1993.

→ LA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

BARBANCE MARTHE, *Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique : un siècle d'exploitation maritime*, Paris, Arts et métiers graphiques, 1955.

DUCROIX CLÉMENCE et MARSHALL ALAN, *Transatlantiques. L'Épopée graphique des paquebots de légende*, Lyon, Musée de l'imprimerie, 2013.

HAUGUEL FRANÇOIS, PESLIER PATRICK et PERROY AYMERIC, *Mémoire de la French Lines. Quand les transatlantiques partaient du Havre*, Rouen, Éditions PTC, 2006, vol.3/T1.

RESCHE ANTOINE, *Ismay, Péreire; White Star Line, Compagnie générale transatlantique : les compagnies familiales doivent-elles le rester ?*, Grande table ronde à Lorient, CEHRIO – CNRS, 8 juillet 2014.

→ LA BOURGOGNE

BOSSUGE JEAN-PAUL, *La Tragédie de la Bourgogne. 700 hommes à la mer...*, Monaco, Éditions du Rocher, 2011.

LE BOUTILLY LAURENT, RÉMY MAX, *Les Provinces transatlantiques*, Paris, Minimonde76, 2016.

LE MOING GUY, *Navires de mémoire. Les Navires qui ont marqué l'histoire*, France, Ancre de marine, 2016.

→ LES « GENS DE MER »

COCHARD NICOLAS, *Les Marins du Havre. Gens de mer et société urbaine au XIXe siècle*, Rennes, Pur, 2016.

MASSON PHILIPPE, *Grandeur et Misère des gens de mer*, Panazol, Lavauzelle, 1986.

→ LES NAUFRAGES : ÉLÉMENTS ET REPRÉSENTATIONS

BAYARD PIERRE, *Le Titanic fera naufrage*, Paris, Édition de Minuit, 2016.

BERTRAND RÉGIS, « Mourir en mer au temps de la marine à voiles. À propos d'un poème de Victor Hugo », *L'Autre*, 2006, vol. 7.

BOUDON JACQUES-OLIVIER, *Les Naufragés de La Méduse*, Paris, Belin, 2016.

BROSSE MONIQUE, *La Littérature de la mer en France, en Grande-Bretagne et aux États-Unis (1829-1870), T1 et T2*, Paris IV, Paris, 1978.

BROSSE MONIQUE, « Littérature marginale: les histoires des naufrages », *Romantisme*, 1972, n° 4.

BUCHET CHRISTIAN (DIR.) ET THOMASSET CLAUDE (DIR.), *Le Naufrage. Actes du Colloque tenu à l'Institut Catholique de Paris (26-30 janvier 1998)*, éd. Honore Champion, janvier 1999.

CHAUVAUD FRÉDÉRIC (DIR.), *Corps submergés, corps engloutis, une histoire des noyés et de la noyade de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Creaphis, 2007.

FREY BRUNO S., SAVAGE DAVID A., TORGLER BENNO, "Interaction of natural survival instincts and internalized social norms exploring the Titanic and Lusitania disasters", *PNAS*, mars 2010, n° 11, vol. 107.

GALEA ED, "Comments on the Costa Concordia Grounding 13 January 2012", janvier 2012. (page consultée le 23 novembre 2016) <http://fseg.gre.ac.uk/blog/?p=110>

EMISSION DE RADIO

JEANNENEY JEAN-NOËL, *Concordance des temps : Les Paquebots : du rêve aux drames*. [enregistrement audio] [**en ligne**]. Diffusée en mars 2012, France Culture. Disponible sur : <https://www.franceculture.fr/emissions/concordance-des-temps/les-paquebots-du-reve-aux-drames-0>. (Consulté le 7 novembre 2016)

FILMOGRAPHIE

AMESS CHRISTOPHER (REAL.), *Civilisations : Navires en détresse*, France 5, France, 30/03/2016.

HAUNER ANDREA (REAL.), *Les Enjeux de la sécurité maritime*, Arte, France, 11/09/2015.

SITE INTERNET

s. n., « Une île surnommée le « cimetière de l'Atlantique » », *ICI Explora*, 2016. <http://oceania.exploratv.ca/les-epaves/une-ile-surnomee-le-cimetiere-de-latlantique>

s. n., *Les Plus grands naufrages dans l'Histoire*, Sputnik France, 14 avril 2012. <https://fr.sputniknews.com/photos/201204141022377343-naufrage-titanic/>

s. n., « Sainte-Marie, le Père Lachaise du Havre », *Actu.fr*, 18 mai 2014. https://actu.fr/normandie/seine-maritime_76/sainte-marie-le-pere-lachaise-du-havre_382744.html

s. n., « En Mémoire des naufragés », Paris-Normandie, 2 août 2013.
<http://www.paris-normandie.fr/hemertheque/en-memoire-des-naufrages-1037440-HYPN1037440>

JVAUCLIN (INITIATRICE), « Naufrage la *Bourgogne* 1898 », Geneanet, de janvier 2014 à février 2016.

<http://www.geneanet.org/forum/?topic=479147.0>

MAUVE Monique, « Le Naufrage du la *Bourgogne*, jusqu'où peut-aller cette folie qui accompagne la peur ? », Monique-Mauve, 17 avril 2013.

<https://moniquemauve.com/2013/04/17/le-naufirage-du-la-bourgogne-jusquou-peut-aller-cette-folie-qui-accompagne-la-peur/>

Table des matières

Déclaration sur l'honneur de non-plagiat	3
Remerciements	5
Sommaire	6
Introduction	7
PARTIE 1 - LE NAUFRAGE DE LA BOURGOGNE	13
CHAPITRE 1 – RÉCIT CONSENSUEL DU NAUFRAGE	14
La collision lors du retour de la ligne « Le Havre-New York »	14
Un aller sans retour	14
Un abordage au large de Sable Island (Île de Sable)	15
L'impossible échouage	17
Naufrage et sauvetage en mer	17
Quarante minutes	17
Le sauvetage	18
Le <i>Cromartyshire</i> à la rescousse des passagers	19
Rapatriement et interrogatoires	21
Retour sur le continent américain	21
Arrivée à New York : premiers interrogatoires	22
Le retour tant attendu en France	22
CHAPITRE 2 – LA RIVALITÉ DES COMPAGNIES MARITIMES	25
Panorama des principales compagnies maritimes	25
Des compagnies anglaises et allemandes sur le haut du podium	26
La France joue « l'outsider »	27
Les États-Unis ou le « challenger » en retrait	28
L'enjeu de la ligne postale de l'Atlantique Nord	29
Un enjeu technique	29
Un enjeu économique	31
Bilan de la C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique à la fin du XIX ^e siècle	34
Une compagnie en crise dans les années 1870	34
La reprise de l'activité dans les années 1880 et 1890	34
Une fin de siècle de nouveau en crise	35
CHAPITRE 3 – LA BOURGOGNE, UN PAQUEBOT PARMIS TANT D'AUTRES	37
La révolution des transports maritimes	37
Le navire à vapeur	37
Une révolution ?	39
L'ère du paquebot	40
Une véritable compétition	40
Un espace vide sur l'eau	42
La Bourgogne, le fleuron de la C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique ?	44
Un paquebot, une série	44
Un paquebot déjà dépassé	46
PARTIE 2 - LA CATASTROPHE DE LA BOURGOGNE	50
CHAPITRE 4 – UN NAUFRAGE MÉDIATISÉ	51
L'âge d'or de la presse en France	51
Perfectionnement des techniques	51

La liberté de la presse : un combat récent mais une victoire sans précédent	52
Analyse quantitative de la production journalistique sur le naufrage de la Bourgogne	57
Méthode	57
Un naufrage qui a fait couler beaucoup d'encre	58
Présenter le naufrage : créer le choc (figure 15).....	61
CHAPITRE 5 – DE L'ÉMOTION SUSCITÉE.....	65
L'actualité du naufrage à l'époque contemporaine.....	65
« Un naufrage par jour »	65
Le naufrage, une catastrophe ?.....	68
Périr en mer : entre anonymat et héroïsation	70
Mourir noyé ou l'éternel question du repos de l'âme	70
Voir le cadavre, quand le macabre s'invite dans la presse	72
Des noyés et des secourus célèbres	73
Le commandant Deloncle ou la figure du héros	74
Ancrer les noms dans la pierre	76
La solidarité envers les victimes.....	78
Des initiatives privées multiples	79
Des initiatives publiques	79
Une souscription en débat	80
CHAPITRE 6 – À LA RECHERCHE DES RESPONSABLES.....	82
« L'étranger » ou l'intrusion des pensées xénophobes dans le débat.....	82
Le vieil ennemi anglo-saxon : égoïste et menteur	82
Divers autres responsables	84
Les marins français ou l'affront suprême	85
Des témoignages accablants.....	86
Des marins forcés de se justifier	87
Le commandant Deloncle, le vrai fautif ?	88
Du point de vue de la justice.....	88
La Compagnie, la vraie fautive ?	89
PARTIE 3 - « L'AFFAIRE » DE LA BOURGOGNE ?	92
CHAPITRE 7 – COMPRENDRE LE NAUFRAGE.....	93
Mystères, incohérences et inexactitudes autour du naufrage	94
La guerre des chiffres.....	94
Le mystère du troisième navire	98
Qui est l'abordeur ?.....	99
Des enjeux maritimes sous-jacents au naufrage	99
Les cloisons étanches	99
Les routes maritimes de l'Atlantique Nord	100
CHAPITRE 8 – DÉBATS ET TENSIONS AUTOUR DU SAUVETAGE.....	103
Le chaos à bord ou l'évacuation ratée	103
Condamnation du commandant.....	103
Des facteurs exogènes pénalisants	106
Femmes mortes en mer, un véritable drame pour la société.....	108
Une seule femme sauvée.....	108
Les femmes et les enfants d'abord	109
De la symbolique de la femme noyée	110
CHAPITRE 9 – UNE « AFFAIRE » DE DEUX MOIS	114

Un naufrage aux multiples rebondissements judiciaires.....	114
D'un tribunal à un autre	114
Le procès Résal : une action en dommages et intérêts parmi d'autres.....	116
Au même moment, une actualité nationale et internationale dense	118
La révision de l'affaire Dreyfus	118
La guerre hispano-américaine	121
Portée et devenir dans la presse du naufrage de la Bourgogne	122
Quelques résurgences du naufrage	122
Un naufrage servant de référent... pour un temps.....	124
Conclusion.....	128
Postface	134
Table des illustrations.....	135
Sources	136
Bibliographie.....	138
Table des matières	144

RÉSUMÉ

Le naufrage de la *Bourgogne*, survenu le 4 juillet 1898 au large de Terre Neuve, fut une catastrophe maritime abondamment médiatisée. Suscitant une vague d'émotion au sein de la population française, cette dernière eut un élan de solidarité à l'égard des familles endeuillées. Au-delà de ces constatations exprimées par la presse, le but de ce mémoire fut de rassembler les divers articles produits en réaction au drame, afin d'interroger les représentations et les sensibilités des Français à travers les journaux face à cet abordage à la fin du XIX^e siècle. Que s'est-il passé ? Est-ce un événement exceptionnel ? Quelle fut la réaction de la population ? Quelle fut l'influence des journaux sur les Français ? Voilà autant de questions auxquelles cette étude se propose de répondre. De manière générale, le mémoire mobilise les grandes approches historiographiques que sont celles de l'histoire maritime, de l'histoire de la presse, ainsi que celles des représentations et des sensibilités, afin de s'interroger sur la réalité de cet événement médiatique.

Pour ce faire, le présent mémoire est organisé en trois parties, regroupant neuf chapitres abordés selon différents angles. Successivement, ce sont les considérations techniques, commerciales, journalistiques, émotionnelles, juridiques et mémorielles, qui confèrent au mémoire une véritable pluralité dans ses approches. L'étude prend, dès lors, le parti pris de rendre les circonstances du naufrage intelligibles, en considérant les enjeux qui l'entourent. De plus, les écrits journalistiques, tant dans leur contenu que dans leur support, sont analysés afin de dresser la couverture médiatique de cette catastrophe. Enfin, au-delà de la retranscription, l'analyse s'attache à nuancer, à remettre en contexte l'abordage du paquebot, afin de cerner les tenants et les aboutissants de la fabrication d'un événement médiatique émotionnel comme celui du naufrage de la *Bourgogne*.

SUMMARY SINTESI RESUMEN ZUSAMMENFASSUNG

The shipwreck of la *Bourgogne*, took place on the 4th of July in 1898 of the Newfoundland coast, was a very well covered maritim disaster. It appalled the French population which demonstrated generosity and solidarity towards the mourning families. The goal of this master thesis was to gather the different articles published in reaction to the catastrophe, in order to question the representations and sensitivity of French people at the end of nineteenth century, towards this collision. What happened ? Was it a recurring event ? What was the reaction of the population ? What was the newspapers influence on the french society ? This study offers to answer this questions. So generally speaking, this study uses great historiographical approaches such as maritim history, press history and representations history, so as to examine on the reality of this mediatical event.

This master thesis is divided in three parts, including nine chapters written with different points of view. The technical, commercial, journalistic, emotionnal and memorial considerations are studed successively to confer at this study a real plurality in its approaches. The bias to render intelligible the circumstances of the shipwreck while considering the stakes sourrounding it, was taken. What is more, the articles, in their content and their format, are analysed to draw up the mediatic cover of the disaster. Finally, beyond the simple retranscription, the analysis focuses on nuancing and putting into context the collision of the ship, to identify the ins and outs of the conception of an emotional mediatic event as the shipwreck of la *Bourgogne*.

MOTS CLÉS : naufrage, représentations, sensibilités, paquebot, presse, débat, sauvetage, catastrophe / shipwreck, representations, sensitivity, liner, press, debate, rescue, disaster

Image de couverture : *La Bourgogne*, Photographie Neurdein frères in *L'Illustration*, 9 juillet 1898.