

FATALE RIVALITE

30 Mars 1899

Lorsqu'en ce matin du jeudi 30 Mars 1899, le Capitaine William Reeks, maître après Dieu à bord du paquebot *Stella*, affirmait avec une tranquille assurance "Nous y serons à l'heure, quoiqu'il arrive !", il ne se doutait certainement pas combien ce "quoiqu'il arrive" était présomptueux. C'était parler sans compter avec la mer dont les hommes doivent se plier aux exigences.

Le voyage qu'il s'apprêtait à accomplir, n'était certes ni long, ni particulièrement périlleux : il devait se rendre de Southampton à Guernesey. Mais pour lui comme pour la South Western, compagnie propriétaire du navire, cette traversée, la première de la saison d'été, revêtait une importance toute particulière. En effet, depuis plusieurs années déjà, les compagnies de navigation de la Manche, se livraient à une concurrence effrénée sur le plan vitesse et régularité, tout comme sur les prix d'ailleurs. Cette rivalité, si elle n'avait pas à plusieurs reprises par le passé, compromis parfois la sécurité des navires ou de leurs occupants eut été une bonne stimulation dont les clients en eussent été les premiers bénéficiaires. Mais, certains capitaines prenaient parfois quelques risques, ce qui un jour ou l'autre allait fatalement conduire un navire à la catastrophe. Le Destin avait choisi ce 30 Mars...

Ce jour-là, le *Stella* n'est pas le seul à assurer la liaison vers les îles de la Manche. Il y a aussi le concurrent de toujours, la Great Western. L'autre...! dont l'*Ibex*, appareille de Weymouth et doit arriver à Saint Pierre Port à dix sept heures trente, tout comme le *Stella*. D'un tonnage sensiblement équivalent, les deux navires présentent des performances identiques sur le plan vitesse, l'un et l'autre étant capables de marcher à un peu plus de dix-huit noeuds. C'est donc l'habileté des capitaines qui fera la différence. Bien évidemment, aucune des deux compagnies n'a donné ordre à ses Capitaines de se livrer à pareille course. Elle est pourtant quasiment inévitable.

Ce 30 Mars est un jeudi, veille de Vendredi Saint et beaucoup d'anglais aisés ont choisi de se rendre dans les îles à l'occasion de la fête de Pâques. Les réservations pour cette première liaison de la saison estivale ont été nombreuses et les deux navires sont complets. Les clients de la Great Western ont quitté la gare de Paddington à huit heures cinquante à destination de Weymouth, tandis que ceux de la South Western ont quitté Waterloo Station à huit heures cinquante cinq. Dans les deux cas, un train spécial les conduit jusqu'au quai de départ du bateau, la partie maritime n'étant en fait que le prolongement de la liaison ferroviaire puisque ces deux compagnies sont avant tout des compagnies de chemin de fer.

Avec douze minutes de retard, le *Stella* quitte Southampton à 11 heures 27 et s'engage dans le Solent. A son bord, 174 passagers et 43 membres d'équipage. Le paquebot est un navire bien tenu qui a vu le jour neuf ans plus tôt dans un chantier de la Clyde. Déplaçant 1077 tonnes, il est long de 76 mètres et large de 10. Il a deux mâts qui ne portent plus de voiles et entre ces deux mâts, le traditionnel château qui porte la passerelle. Quelques cabines de Première et de Seconde et plusieurs salons plus ou

moins vastes constituent l'essentiel des locaux destinés aux passagers. En matière d'équipements de sauvetage, il possède quatre canots sous bossoirs à hauteur de la passerelle et un cinquième sur la plage arrière. A ceci s'ajoute deux grands radeaux Berthon et deux cent cinquante gilets de sauvetage.

A 12 heures 45, sortant du chenal des Needles, le *Stella* effectue son dernier relevé de position en vue de terre jusqu'aux Casquets. Ce groupe de dangereux récifs isolés à quelques milles dans l'ouest de l'île d'Aurigny jouit depuis longtemps d'une sinistre réputation et pour mieux les signaler aux navigateurs, on y a élevé un phare qui porte également une sirène de brume. Venant de la côte sud de l'Angleterre, l'arrivée sur Guernesey se fait en empruntant la passe du Petit Russel, passe qui n'est pas véritablement dangereuse pour autant qu'on s'y engage avec prudence. Disons qu'elle est délicate et nécessite une connaissance précise de sa position. Il est donc indispensable de se situer le plus exactement possible et pour ce faire, de reconnaître auparavant Les Casquets, en particulier si la visibilité n'est pas bonne. La route depuis la sortie du chenal des Needles fait gouverner au sud-ouest en direction du phare distant de soixante quatre milles nautiques, pour passer ensuite à environ un mille et demi dans l'ouest du Rocher Noir, le récif qui marque l'extrémité occidentale du plateau. Il ne faut pas confondre ce Rocher Noir avec celui de Guernesey qui causa la perte du *Channel Queen* ; il s'agit de deux récifs différents mais tout aussi dangereux.

A la sortie des Needles, comme souvent, le vent a fraîchi et quelques passagers sont déjà descendus s'abriter dans leur cabine ou dans un salon. Là, les deux femmes de chambre, toutes deux originaires de Southampton veillent à leur confort en compagnie des stewards. Son hélice tournant à plein régime, le *Stella* étire sa puissance en un long sillage blanc d'écume marquant le sillon que laboure le soc de son étrave. A la machine, les chauffeurs enfournent régulièrement à grands coups de pelle, le charbon dont se nourrit la chaudière qui a cette vitesse a un fameux appétit. C'est l'univers du bruit, de la vapeur et de l'huile au coeur même de l'ample trépidation que l'arbre d'hélice communique à tout le navire.

Dix huit noeuds soixante quinze au loch ! La mer est belle et ce n'est pas souvent que le petit paquebot a atteint cette vitesse. Non seulement Reeks est en passe de rattraper son retard mais si cela continue, il pourrait bien réaliser un temps record sur la traversée. Raison de plus pour maintenir la cadence !

A treize heures, le déjeuner est servi. Comme il est de tradition sur tous les navires transportant des passagers, le Capitaine invite à sa table ceux qu'il souhaite honorer tout particulièrement. C'est un agréable moment dominé par l'esprit plaisant et jovial de Reeks. Le seul désagrément est ce vagabondage incessant des assiettes et des plats qui glissent d'un bord et de l'autre, ou s'entrechoquent sur la table sous l'effet des vibrations. Alors que ce repas touche à sa fin, le soleil se voile de plus en plus pour finir par disparaître en même temps que la brise. Le bleu de la mer vire au gris plomb et bientôt le navire traverse des bancs de brume de plus en plus fréquents. L'un des invités s'en inquiète.

- N'est-ce pas un peu dangereux Capitaine, de naviguer à cette vitesse dans la brume ?

- Aucun danger ! affirme Reeks très sûr de lui. L'homme qui est en ce moment sur la passerelle peut retrouver sa route n'importe où, ajoute-t-il, faisant allusion à son Second qui, il est vrai a un fameux sens de la mer.

Malgré tout, un certain nombre de passagers commencent ici et là à manifester leur étonnement. Ainsi, John Collier, ancien Lord Maire de Goldaming près de Londres, qui confie à ses proches :

- Depuis dix-huit ans que je fais cette traversée, je n'ai encore jamais vu mener un bateau à pareille vitesse, même par beau temps !

Sur le Stella, la distance Needles-Casquets représente à marée descendante 28000 tours d'hélice et Reeks a l'habitude de se faire avertir lorsque le nombre de 24000 est atteint, puis 26000. A ce moment là, il doit se trouver face aux Casquets.

Il est exactement 15 heures 42 lorsque la machine sonne la passerelle pour signaler 24000 tours. Treize minutes plus tard, le chiffre de 26000 est atteint... Le Stella doit se trouver à quatre milles des Casquets et sur la passerelle, on commence à tendre l'oreille pour écouter la corne de brume du phare, mais aucun son ne parvient jusqu'au paquebot et Reeks donne l'ordre de poursuivre la route au même cap, à la même vitesse. La marée étant étale, l'homme de barre pense que c'est pour compenser l'absence de courant favorable que l'on n'a pas encore ralenti ni modifié la route.

Pourtant, la visibilité est pour le moins médiocre et la sagesse voudrait que le Capitaine réduise sa vitesse. S'adressant à un veilleur sur la plage avant, le colonel Dixon, passager à bord s'en étonne aussi.

- Ne devrions-nous pas ralentir à présent ?

- Le Capitaine pense que l'épaisseur du brouillard ne le justifie pas encore !

L'air est devenu froid et visqueux. La plupart des passagers ont déserté le pont promenade pour se réfugier dans les salons. A plus de dix huit noeuds, le Stella se rue dans le mur fantomatique du brouillard, précédé du son aigu que son sifflet à vapeur dispense à la cantonnade.

- Nous allons encore courir deux minutes avant de réduire, décide Reeks. Après, nous allons devoir ralentir.

Se penchant sur le porte-voix qui le relie à la machine, il ajoute :

- Dans deux minutes, réduisez à cent tours !

Ce qui correspond à une réduction d'environ un tiers de la vitesse.

Peu avant la fin de cette période de deux minutes, alors que dans la machine on se prépare à réduire, le son grave de la corne des Casquets déchire la brume, paraissant incroyablement proche sur bâbord avant.

- A droite toute ! hurle le Capitaine.

Désespérément face à l'urgence de la manoeuvre, l'homme de barre tourne la roue aussi vite qu'il le peut. Sous l'effet de la vitesse et de la giration, le navire s'incline nettement sur bâbord. C'est à cet instant précis que terrifié, le veilleur de la plage avant hurle à son tour :

- Récifs droit devant !

Surgissant de la brume à une centaine de mètres sur l'avant, la masse sombre des récifs des Casquets se dresse devant l'étrave. Avec un bateau lancé comme il l'est en avant toute, il ne reste plus au Capitaine qu'une dizaine de secondes pour éviter le drame et tenter la manoeuvre de la dernière chance.

- En arrière toute !

L'ordre est exécuté instantanément mais il s'en faut quand même de plusieurs secondes avant que l'arbre d'hélice ne s'immobilise et reparte à pleine vitesse en sens contraire.

Les récifs aperçus sont ceux d'Auquièrre et du Rocher Noir. Entre les deux, un passage existe et les passagers qui sont encore sur le pont en sont toujours à se demander pourquoi le Capitaine fait emprunter au navire un passage aussi étroit et à pareille vitesse. La réponse vient presque aussitôt sous la forme d'un choc comparable au freinage brutal d'un train lancé à grande vitesse. Dans un immense bruit de raclement et de déchirement sous le pont, le Stella tressaute à trois reprises en heurtant d'abord un premier récif immergé puis deux autres avant de s'immobiliser en eau profonde car la vitesse au moment de l'impact était encore telle que le bateau a littéralement glissé sur sa quille et franchi malgré tout le barrage rocheux.

Le choc est d'une telle violence que marins et passagers sont projetés au sol avec tout ce qui n'est pas fixé. Dans un désordre indescriptible, chacun se relève comme il peut et c'est la ruée pour atteindre le pont et les canots de sauvetage.

- Attendez pour affaler les embarcations ! ordonne Reeks.

Dans la machine, à l'arrière du paquebot, l'eau surgit en bouillonnant sous les planchers et en quelques instants, elle atteint déjà les chevilles des hommes. Calmement, Love, le Chef mécanicien fait libérer la vapeur et évacuer le compartiment puis rend compte à la passerelle :

- Le navire est perdu Capitaine ! Il est éventré du milieu jusqu'à l'arrière !

Reeks abasourdi par la soudaineté de la catastrophe reprend néanmoins rapidement son sang-froid et ordonne l'évacuation des femmes et des enfants en priorité. Que peut-il se passer dans la tête du Capitaine dans ces moments là ? Il doit certainement réaliser que son imprudence est à l'origine de l'accident. A qui, à quoi peut-il penser ? A mon avis, il doit très probablement encore espérer que la seule perte à déplorer sera celle du bateau. A ce stade, il ne peut pas encore imaginer l'ampleur que va prendre le naufrage.

Dans les cabines, les femmes de chambre aident les femmes à enfiler les gilets de sauvetage et les dirigent vers le pont où les hommes et l'équipage forment un passage pour les évacuer. Ces instants sont lourds d'angoisse ; il faut parfois obliger les femmes à quitter leurs maris, leurs proches, ainsi que le veut la tradition à la mer. John Collier doit user de toute son influence pour persuader la jeune Ethel Moon, fille de l'un de ses amis, de quitter le navire. En l'aidant à enfiler un gilet, il affirme :

- Ethel, nous ne quitterons pas ce bateau tant que toutes les femmes et tous les enfants ne seront pas en sécurité. Alors, il me faut te donner l'ordre de partir maintenant. Va ! Nous nous retrouverons un peu plus tard !

Effondrée, la jeune fille embarque et le canot pousse du bord.

Pendant quelques minutes, la plus grande discipline règne parmi l'équipage et les passagers, mais le bateau s'enfonce avec une rapidité effrayante. De la passerelle, Reeks peut voir que l'arrière aspiré par la succion de l'eau attire terriblement le navire tout entier et qu'à tout moment, il peut s'enfoncer d'un seul coup. Il ne lui reste plus que l'ordre ultime à donner et il crie :

- Chacun pour soi, faites pour le mieux !

Mary Rogers et Ada Preston, les femmes de chambre ayant équipé toutes les passagères de leurs brassières de sauvetage sont à leur tour sur le pont et s'apprêtent à évacuer. On se prépare à déborder le canot quand une dernière femme surgit de l'entrepont sans gilet. Mary Rogers n'hésite pas une seconde.

- Prenez le mien ! dit-elle, en tendant le sien. J'en trouverai un autre !

- Non ! Non ! Je ne veux pas, gardez le !

- Si ! il le faut !

Et la courageuse Mary sangle son gilet sur le corps de la passagère puis la pousse vers le dernier canot déjà passablement chargé.

- Sautez Madame Rogers ! crient les marin. Sautez !

- Non, vous êtes déjà trop chargés et vous couleriez ! Adieu ! crie la brave femme.

Cinq minutes se sont écoulées depuis que le *Stella* a touché les rochers et quatre canots portant plus de cent naufragés s'éloignent. La poupe est submergée et la proue se dresse de plus en plus vers le ciel. Ils sont encore une centaine à bord. Reeks, cramponné aux rambardes de la passerelle crie aux embarcations de s'éloigner du paquebot en perdition.

La proue fait maintenant un angle de soixante degrés avec la surface. Des groupes d'hommes se jettent à l'eau ou y sont projetés. Sur le pont avant, les amarres qui fixaient un gros cabriolet se rompent et il tombe à la mer, écrasant quelques malheureux qui ont la malchance de se trouver juste en dessous. Pour ceux qui sont encore à bord, plus rien n'est stable sous les pieds.

Accompagné d'un grondement effrayant l'air s'échappe des entreponts et des flancs comme d'un poumon crevé, puis le navire s'enfonce d'un seul coup. Un instant, il reste immobile à la verticale et disparaît. Pétrifié, semblable à une statue, Reeks qui a perdu sa casquette est cramponné à sa passerelle et sans un mot, sans un geste, il se laisse emporter dans la tombe marine où va désormais reposer son *Stella*. On peut avoir commis une bien tragique imprudence et rester malgré tout un homme d'honneur. Alors, paix à la mémoire du Capitaine Reeks !

En huit minutes, le *Stella* a sombré, avant même que le dernier canot et les radeaux aient pu être mis à l'eau. C'est une véritable scène de cauchemar ; les moyens de sauvetage sont désormais dramatiquement insuffisants pour permettre à tous ceux qui surnagent d'avoir une chance de s'en sortir. Dans les embarcations surchargées où des corps s'entassent pêle-mêle, il faut repousser tous ceux qui tentent désespérément de s'accrocher, compromettant ainsi dangereusement l'équilibre déjà précaire. Beaucoup portent des gilets de sauvetage mais certains, faute d'avoir été correctement sanglés glissent vers les jambes et l'équipement de secours au lieu de sauvegarder la vie, précipite la noyade. C'est ainsi que déjà certains noyés dérivent, flottant de manière grotesque, les jambes en l'air.

Une heure plus tard, emporté par les courants, le fouillis des naufragés a disparu de la scène du drame et s'étire sur un mille.

L'un des canots s'est renversé. Sur la trentaine d'occupants qu'il portait, ils ne sont bientôt plus que quatorze à s'y cramponner. C'est ainsi que la nuit les surprend deux heures plus tard. Au prix de frénétiques tractions, ils parviennent néanmoins à le redresser et à remonter à bord. Horreur ! le nable a disparu et par ce trou, le canot s'emplit d'eau. Heureusement, ses caissons étanches vont lui conserver encore assez de flottabilité pour porter ses occupants. Lorsque quelques heures plus tard, le jour revient, ils ne sont plus que huit vivants. Six sont morts de froid ou d'épuisement durant la nuit. Par contre, tous ceux qui ont pris place à bord des autres chaloupes ont survécu.

A Guernesey qui ignore encore tout de la catastrophe, on pense que Reeks a mouillé au large et qu'il attend la dissipation du brouillard. L'*Ibex* son rival d'un jour est bien arrivé à Saint Pierre avec une heure et demie de retard.

Ce n'est qu'au matin de ce Vendredi Saint que l'on aura enfin des nouvelles du *Stella* après que le *Vera*, de la même compagnie, en route de Southampton à Saint Malo, ait découvert une embarcation à la dérive. Aussitôt les secours s'organisent. On télégraphie à Jersey, à Cherbourg, à Aurigny. De partout des navires se dirigent vers la région des Casquets. Mais à ce moment là, tous ceux qui s'étaient cramponnés à des épaves où qui n'avaient pour se maintenir que leurs gilets de sauvetage, se sont noyés depuis longtemps. Le *Lynx* de la Great Western retrouvera deux canots dont il recueillera la totalité des occupants tandis que le remorqueur *Marsouin* de Cherbourg sauvera ceux du canot retourné.

Le nombre exact des victimes ne sera connu que deux jours plus tard, s'élevant finalement à cent douze, y compris le Capitaine Reeks.

La commission d'enquête rendra ses conclusions ultérieurement en déclarant que Reeks avait commis une lourde faute en ne stoppant pas son navire à hauteur des Casquets jusqu'à s'assurer de sa position pour reprendre ensuite sa route à vitesse réduite et que les deux minutes supplémentaires qu'il s'était octroyées lui avaient été fatales car la fréquence du signal de brume des Casquets était précisément d'un son toutes les deux minutes. Les enquêteurs feront également remarquer que les horaires des deux compagnies étaient un non-sens bien propre à engendrer des troubles, sans toutefois parler de courses rivales.

Certains ont par la suite affirmé que si, en la circonstance, le Capitaine Reeks avait poursuivi sa route droit sur les Casquets, le nombre des victimes eût sans doute été moins élevé car en cet endroit il n'aurait pas coulé aussi soudainement et serait probablement resté échoué ce qui avec cette mer calme aurait peut-être même permis d'épargner toutes les vies humaines. En effet, mais à posteriori on trouve souvent de meilleures solutions quand on a tout le temps d'y réfléchir. Que ne ferait pas un commandant de navire pour éviter la catastrophe ? En venant comme il l'a fait à droite toute, Reeks avait une petite chance de réussir à parer les récifs. Cette chance, il l'a tentée. Sans succès, malheureusement !

En disparaissant avec son navire, Reeks sauvait ainsi l'honneur de son nom mais les populations allaient bien vite l'oublier pour ne retenir que celui d'une humble femme de chambre qui sacrifia sa vie pour sauver celle des autres. Juste retour des choses !

Aujourd'hui encore, sur une fontaine de Western Esplanade à Southampton, une plaque rappelle au passant le sacrifice de Mary Rogers.