

Titanic 1912, un siècle de progrès

Patrick Lagadec

www.patricklagadec.net

Publié sur LinkedIn, le 31 décembre 2020

<https://www.linkedin.com/pulse/titanic-1912-un-si%25C3%25A8cle-de-progr%25C3%25A8s-patrick-lagadec>

En cette époque reculée, veille de la première Guerre mondiale, on ne savait pas bien y faire.

Et on le vit à l'envi sur la construction de cette tragédie :

- On ne procéda à aucun exercice avant le départ : inutile puisque « Dieu lui-même ne pourrait couler le navire » comme un officier se plût à dire à un passager inquiet à l'embarquement. Et d'ailleurs, l'idée même d'exercice aurait été blasphématoire pour une civilisation du Progrès, paniquante pour les passagers, intolérable à l'équipage et plus encore à la passerelle (qui aurait douté n'aurait jamais été admis à la passerelle).
- On poursuivit la route à vitesse maximale, en dépit des multiples alertes sur la présence d'icebergs en nombre.
- Quand l'incident se produisit, un simple frôlement avec l'iceberg, on se rassura avec la dose prescrite de tranquillisant : « Le Titanic est insubmersible ».
- Quand certaines zones furent envahies d'eau, on se rassura toujours : « Le Titanic est insubmersible » – surtout avec ses « cloisons étanches », innovation majeure.
- « Wait and see », fut le tempo d'urgence adopté. N'affolons pas, ne nous affolons pas.
- Quand le « Wait and see », se transforma en un « Wait and sea » de plus en plus évident, on s'avisa qu'il faudrait sans doute recourir aux « canots de sauvetage ». Mais il y en avait très peu.
- Les canots de sauvetage étaient réservés aux passagers de Première Classe. Les secondes avaient droit à une ceinture de sauvetage, les autres à rien.
- Mais de nombreux Premières Classes refusaient de quitter un navire insubmersible pour sauter dans un frêle esquif dont ils n'étaient pas convaincus de la sécurité.

Le tout conduisit à des pertes stupéfiantes en vies humaines.

Notre époque, aurait pu leur apporter des compétences décisives dans la gestion de ce type de situation hors norme :

- *Prudence* : surtout ne pas faire d'exercice, ça inquiète effectivement tout le monde, à commencer par les étages Exécutifs. Et c'est contraire à notre religion du Progrès.
- *Optimisme* : ne pas trop s'attarder aux questions de risques, ça envenime tout.
- *Réalisme* : en cas d'incident, savoir rester ferme sur l'idée que rien de vraiment sérieux ne saurait nécessiter un autre registre de pilotage (dont on ignore tout d'ailleurs).
- *Détermination* : quand certaines zones sont envahies, toujours faire valoir que ce sont des zones bien connues pour être fragiles et marquées par l'incompétence, ce qui prouve bien la robustesse des zones qui nous importent.

- *Canots de sauvetage* : effectivement, ça pourrait être la solution, mais attention, les passagers ne seront pas prêts à user de cette voie salvatrice.
- *Débats* : il faut mettre en débat approfondi la question des risques de cette nouvelle technique, sans rien brusquer ; et surtout découpler totalement le problème de la sécurité de ces canots du risque élevé de voir le navire couler.
- *Action* : pendant ce temps d'envolées philosophiques sur le risque et l'avenir du monde, procéder à des tests en nombre pour savoir si beaucoup de passagers sont déjà mouillés ou pas. S'ils sont mouillés, on saura qu'ils sont mouillés.
- *Logistique* : il ne faut surtout pas s'entraîner au plus vite à préparer l'usage des canots, on doit voir cela au dernier moment, puisque, par construction, « tout est prêt ». Et il faut surtout ne pas confier la question logistique à des logisticiens, ils risqueraient de faire accélérer les choses.
- *Rythme* : c'est la clé en situation de crise. Beaucoup d'esprits dérangés diront qu'il faut travailler en dynamique. Attention : au contraire, bien indiquer au Titanic qu'il faut travailler en séquentiel, mettre le maximum de silos et d'étages dans la danse, ce qui permet d'attendre toujours un tampon manquant – pour être bien sûr de ne pas être accusé d'avoir été trop vite.
- *Consentement* : pour que tout soit fait dans la clarté totale, prendre du temps avec chaque passager pour savoir s'il est vraiment partant pour tâter de ces canots de malheur. Surtout, ne pas commencer cette opération délicate avant le dernier moment, car cela pourrait entraîner de l'inquiétude, et de toutes les façons ce serait difficile de faire autrement.
- *Documentation* : Pour ce Consentement, fournir à chaque responsable de canot un document en 45 pages permettant de recueillir l'avis du passager, ou de ceux qui le représentent. Cela permettra de se couvrir en cas d'attaque judiciaire. Les parchemins, dûment remplis, devront être conservés à l'abri dans un coffre dans une cabine sécurisée en fond de cale.