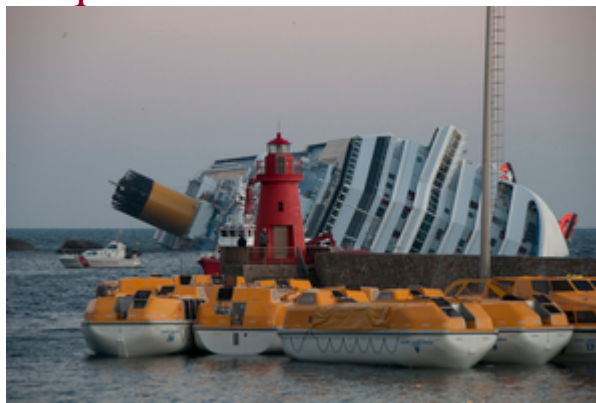


Naufrage du Concordia : plus révoltant que celui du Titanic !



Article rédigé par *Philippe Oswald*, le 19 janvier 2012

Il y a cent ans, à trois mois près, un autre naufrage faisait la une de l'actualité. La leçon à tirer de ces deux catastrophes a-t-elle changé ?

Journal de Léon Bloy, 17 avril 1912 : « Les journaux sont remplis de la catastrophe du *Titanic* [le naufrage a eu lieu dans la nuit du 14 au 15 avril], le plus immense des transatlantiques. Dès son premier voyage, il vient d'être éventré par un iceberg. Un millier d'hommes à peine ont pu être sauvés [environ 700] sur quatre mille environs [en réalité 1 324 passagers et 889 membres d'équipage] que portait ce bâtiment diabolique chargé de richesses. Des milliardaires ont été noyés. Un luxe inouï les environnait, en même temps qu'il y avait, à fond de cale, une sorte d'enfer pour les pauvres émigrants. »

Un siècle plus tard, à trois mois près, tout le monde évoque le naufrage du *Titanic* à propos de celui du *Costa Concordia*. Fort heureusement, le nombre de victimes n'est pas comparable : 28 probablement dans ce dernier cas contre quelque 1500 à bord du *Titanic*. Mais la comparaison s'impose quant au gigantisme : le *Titanic* avait 269 m de long et pouvait embarquer 2435 passagers ; le *Concordia* faisait 290 mètres de long et pouvait contenir 3780 passagers, plus un millier de membres d'équipage. Même démesure, même luxe (« temple du divertissement flottant » assure la pub de la compagnie Costa), même sentiment de surpuissance et d'invulnérabilité. Pourtant la comparaison tourne vite à la défaveur du *Concordia* quand on pense aux circonstances des deux accidents : dans le premier cas, un naufrage en pleine mer dû à la rencontre somme toute improbable avec un iceberg ; dans l'autre cas, un échouage à moins d'une encablure de la terre ferme - un port qui plus est. On s'est alors aperçu que les dispositifs de sécurité hyper sophistiqués d'un navire ultramoderne ne rendaient pas plus faciles l'évacuation de plus de quatre mille personnes à quelques dizaines de mètres de la terre ferme ! Dans le cas du *Titanic*, la guigne d'un commandant compétent et courageux quoique poussé à la faute par l'armateur du navire ; dans le second, l'incroyable désinvolture d'un bellâtre voulant parader et faire plaisir à un subordonné avec lequel il copinait en aventurant son navire monstrueux à un jet de pierre du rivage. S'il y a eu panique à bord du *Titanic* comme du *Concordia*, l'équipage du premier se montra héroïque et en paya le prix fort (presque tous les marins ont péri), tandis que la défaillance de celui du *Concordia* et surtout de son commandant est pointée du doigt par les passagers dont beaucoup ont dû leur survie au « petit personnel », des employés sous-payés en majorité Philippins de cet hôtel flottant plutôt qu'aux marins. Le comble étant l'abandon du navire par le commandant du *Concordia* et son refus de remonter à bord pour diriger l'évacuation des passagers qui lui vaudra sans doute de nombreuses années de prison.

« Je ne voudrais jamais être dans le rôle du commandant du *Titanic*, obligé de naviguer dans l'océan entre les icebergs », avait déclaré Francesco Schettino, le commandant du *Costa Concordia*, lors d'un reportage effectué par le journal *Dnes* en décembre 2010. Son sort est pourtant aujourd'hui moins enviable que celui d'Edward John Smith, le commandant du *Titanic*, mort à son poste, en marin, après avoir fait le maximum avec son équipage pour sauver les passagers. À un siècle de distance, non seulement notre époque n'est pas guérie de l'« ubris », cette démesure prométhéenne qui fit tant de mal au XXe siècle, mais elle y ajoute la démission éducative et morale qui produit tant de Schettino, narcisses invétérés, beaux gosses invertébrés... La crise économique est grave mais elle n'est qu'un symptôme : c'est l'âme qu'il faut soigner.