

Le comportement d'Ismay

Auteur : Philippe Chevalier
Année : 2006, 2013, 2020

Table des matières

| | |
|-------------------------------|---|
| Le comportement d'Ismay..... | 1 |
| Retenu par l'Histoire..... | 1 |
| Durant le voyage..... | 2 |
| 1) À quand l'arrivée ?..... | 2 |
| 2) Informé des glaces..... | 3 |
| Pendant le naufrage..... | 4 |
| 1) L'aide à l'évacuation..... | 4 |
| 2) La survie d'Ismay..... | 5 |
| Conclusion..... | 6 |
| Sources..... | 7 |
| Livres..... | 7 |
| Films..... | 7 |
| Bandes Dessinées..... | 7 |
| Internet..... | 7 |
| Autres..... | 8 |

Le comportement d'Ismay

Le comportement de J. Bruce Ismay à bord du *Titanic* a fait polémique. La principale accusation portée à son égard est qu'il ait survécu, alors que près de quinze cents personnes ont perdu la vie dans le naufrage. D'un point de vue moral, c'est une abomination. Mais peut-on, cent ans plus tard, porter le même regard qu'à l'époque ? A-t-on le droit de juger de la vie d'autrui ? A-t-on le droit de dire qu'il aurait dû mourir ?

Retenu par l'Histoire

Le film *Titanic*, de James Cameron, montre l'armateur voulant faire augmenter la vitesse du navire. Il désire que le voyage inaugural du *Titanic* fasse les gros titres de la presse. Le capitaine Smith est réticent, ne voulant pas pousser les moteurs tant qu'ils ne sont pas rodés. L'armateur, se déclarant simple passager, lui propose néanmoins une glorieuse fin de carrière en créant la surprise générale en arrivant le mardi soir. Ismay y apparaît comme un manipulateur¹.



J. Bruce Ismay.

1 James Cameron, *Titanic*, 1997.

Dans le film *Titanic*, d'Herbert Selpin et Werner Klingler, à mille lieux de la réalité, c'est par cupidité et esprit de lucre que l'armateur pousse de manière autoritaire le capitaine Smith à battre le record de vitesse².

La bande dessinée *Titanic*, de Richard Nolane et Patrick Dumas, présente l'armateur comme un homme sournois, proposant de décrocher le ruban Bleu³. Dans la BD *La Malédiction du Titanic*, de Cédric Rassart et Emre Orhun, où tous les personnages s'avèrent presque tous déjantés, Ismay veut reprendre le contrôle de la situation en exigeant stupidement que les machines soient poussées au maximum⁴.

Henry Lang, dans son livre *Le Management du Titanic* – qui fait la parallèle entreprise-*Titanic* –, présente l'armateur comme harcelant, dépassant son rôle de passager, en sachant bien que le capitaine est sous ses ordres puisqu'il est son employé. Il le décrit comme un triste individu. Et Lang heureux de constater que la grande majorité des chefs d'entreprises ne sont pas des Bruce Ismay⁵.

Dans le livre *A Night to Remember (La Nuit du Titanic)*, Walter Lord dépeint l'armateur comme un opportuniste qui endosse tour à tour le costume de passager et celui de super-commandant. Commandant pour s'initier dans la navigation et simple passager pour prendre place dans une embarcation de sauvetage⁶.

Néanmoins, tout le monde ne le pointe pas d'un doigt accusateur. Ainsi, le téléfilm *S.O.S. Titanic*, de Billy Hale, décharge l'armateur d'une quelconque responsabilité. Ismay s'en remet à Smith, même si une arrivée en retard à New York serait déplorée⁷. Dans la mini-série écrite par Julian Fellowes, Ismay refuse de faire la course, laissant la Cunard remporter le ruban Bleu. Ne songeant pas à faire la course, le capitaine Smith désire néanmoins gagner une demi-journée en poussant les machines⁸.

Est-ce à raison que l'Histoire a condamné l'armateur ? Ou J. Bruce Ismay aurait-il été un bouc émissaire pour la mort de plus d'un millier de personnes ? A-t-il une part de responsabilité dans ce désastre ?



Capitaine Smith.

Durant le voyage

1) À quand l'arrivée ?

En sa qualité d'armateur, J. Bruce Ismay participa au voyage inaugural du *Titanic* pour le juger du paquebot, mais également pour estimer des améliorations qui pouvaient être apportées à un futur navire en construction⁹. La White Star avait décidé de lancer un trio de géants des mers : l'*Olympic*, le *Titanic* et le *Britannic*¹⁰.

Ismay déclara par la suite n'avoir eu aucune consultation avec le capitaine concernant la marche du navire. L'arrangement – avant le départ de Queenstown – consistait à ce que le paquebot

2 Herbert Selpin & Werner Klingler, *Titanic*, 1943.

3 Richard D. Nolane, & Patrick A. Dumas, *Titanic*, 2009.

4 Cédric Rassart & Emre Orhun, *La Malédiction du Titanic*, 2012.

5 Henry Lang, *Le Management du Titanic : Les Leçons d'un Naufrage*, 1999.

6 Walter Lord, *A Night to Remember*, 1955.

7 William Hale, *S.O.S. Titanic*, 1979.

8 Jon Jones, *Titanic*, 2012.

9 Déposition de Bruce Ismay, président de la White Star Line, devant la Commission d'enquête sénatoriale américaine, 1912.

10 Don Lynch & Ken Marschall, *Titanic : an Illustrated History*, 1992.

n'arrive en vu de bateau-feu de New York pas avant 5 heures, le mercredi matin. Rien n'était à gagner à arriver avant cet horaire, assura l'armateur¹¹.

Pourtant, une passagère de première classe donna un témoignage qui différait complètement. Durant la Commission de responsabilité limitée, Elizabeth Lines déclara que non seulement Ismay voulait que le *Titanic* arrive à New York le mardi, mais qu'en plus, l'armateur avait interféré directement devant le capitaine Smith. Dans cette discussion surprise par Mme Lines, il était question d'aller plus vite que l'*Olympic*¹².

D'ailleurs, l'historien Paul Loudon-Brown a démontré que la question d'arriver régulièrement le mardi à la place du mercredi avait été évoquée à propos de l'*Olympic*¹³. Mais il semblerait que le capitaine Smith avait assuré qu'il n'en serait rien¹⁴.

Emily Ryerson, également passagère de première classe, rapporta qu'Ismay lui avait certifié que la vitesse du *Titanic* allait être augmentée. Les Ryerson s'interrogèrent même comment feraient-ils si le navire devait arriver à New York le mardi soir au lieu du mercredi matin¹⁵.

Dans un livret qu'elle avait fait distribuer au début du voyage, la White Star informait ses passagers que si le navire arrivait à quai après 20 heures, les passagers pouvaient rester la nuit à bord et débarquer après le petit-déjeuner le matin suivant¹⁶.

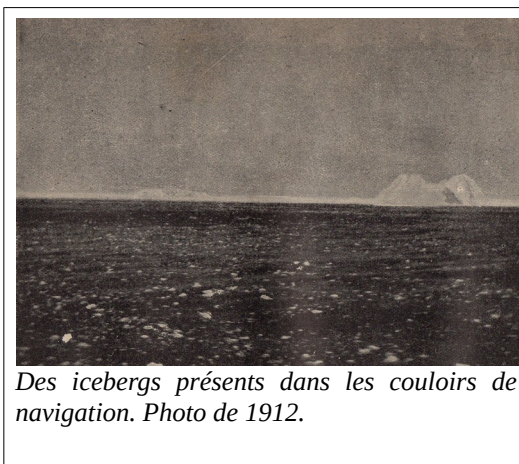
La rumeur d'une arrivée en avance avait circulé jusqu'aux oreilles de Lawrence Beesley, passager de seconde classe, qui détenait ces informations du commissaire de bord. C'est à l'idée d'arriver un jour plus tôt que semblait s'être d'abord référé le commissaire de seconde classe. Mais voyant la distance parcourue le deuxième jour, celui-ci émit des réserves. Il gardait cependant foi et fit partager son enthousiasme à sa table. Beesley rapporta que tout le monde à sa table pensait à une arrivée dans la nuit du mardi¹⁷.

De fait, il y a tout lieu de croire que le *Titanic* devait arriver à New York le mardi soir à la place du mercredi matin, comme initialement programmé. Ceci démontre un mensonge d'Ismay sur ce point.

2) Informé des glaces

Dans son témoignage, Emily Ryerson déclara que le 14 avril, Bruce Ismay lui avait montré un avertissement indiquant la présence d'icebergs. Alors qu'elle était assise sur une chaise longue en compagnie de Marian Thayer, l'armateur se serait incrusté auprès de ces dames¹⁸ et se serait assis sur le bord d'une chaise longue¹⁹.

Tendant le message en question à Mme Ryerson²⁰, Ismay lui aurait déclaré : « Nous sommes au milieu des icebergs²¹. » Mme Ryerson nota que le message faisait



11 Déposition de Bruce Ismay, président de la White Star Line, devant la Commission d'enquête sénatoriale américaine, 1912.

12 Déposition d'Elizabeth Lines, passagère de première classe, durant les auditions de responsabilité limitée, 22 novembre 1913.

13 Paul Loudon-Brown, *Ismay and the Titanic*, extrait de *The White Star Line : an Illustrated History, 1869-1934*, Titanic Historical Society, www.titanichistoricalsociety.org.

14 Hugh Brewster, *Gilded Lives, Fatal Voyage : the Titanic's First-Class Passengers and their World*, 2012, d'après le *New York Times*, 23 juin 1911, repris par Mark Chirnside et Sam Halpern, *Olympic and Titanic : Maiden Voyage Mysteries*, Encycloedia Titanica, www.encyclopedia-titanic.org.

15 Déposition d'Emily Ryerson, passagère de première classe, associé à la déposition de Mahala Douglas, passagère de première classe, devant la Commission sénatoriale américaine, 1912.

16 Titanic Historical Society Inc, *Souvenir de bord, Titanic collection*, 1998, fac-similé, *Notes for First Class Passengers on Board the Steamers of the White Star Line in the Services Between Great Britain and the United States and Canada. Mediterranean Ports and the United States. 3rd Issue. March, 1910.*

17 Lawrence Beesley, *The Loss of the S. S. Titanic. Its Story and Its Lessons*, 1912.

18 Déposition d'Emily Ryerson, passagère de première classe, durant les auditions de responsabilité limitée, juin 1913.

19 Déposition de Grace Bowen, gouvernante de Mme Ryerson, durant les auditions de responsabilité limitée, juin 1913.

20 Déposition d'Emily Ryerson, passagère de première classe, durant les auditions de responsabilité limitée, juin 1913.

21 Déposition d'Emily Ryerson, passagère de première classe, associé à la déposition de Mahala Douglas, passagère de première classe, devant la Commission sénatoriale américaine, 1912.

état du *Deutschland*²². Il s'agissait d'un message envoyé par le *Baltic* qui indiquait que le pétrolier *Deutschland* était à court de charbon et faisait également état d'icebergs et d'une importante quantité de champ de glace²³.

Jack Thayer, le fils de Marian Thayer, se rappela qu'Ismay avait en sa possession, le 14 avril, un message évoquant la présence de glaces que le navire devait atteindre vers 21 heures²⁴.

Le fait que l'armateur eut ce message en sa possession ne manqua pas d'étonner et alimenta la rumeur. Ismay assura n'avoir eu aucune discussion avec le capitaine ou un quelconque officier à ce sujet. Le capitaine lui aurait remis ce message sans faire le moindre commentaire. Ismay y aurait jeté un coup d'œil et l'aurait mis dans sa poche. Le capitaine se serait éloigné et le clairon aurait sonné pour annoncer le déjeuner. L'armateur aurait conservé le message jusqu'à 19 h 10, lorsque le capitaine le lui aurait réclamé²⁵.

L'explication fournie par Ismay laissa perplexe. Le message aurait été reçu à 13 h 42²⁶. Pourtant, le déjeuner était servi à partir de 13 heures lors d'une traversée en direction de l'Ouest, et à partir de 13 h 30 lors de traversées en direction de l'Est²⁷. Ce détail lui fut indiqué lors d'une audience du Tribunal des naufrages britanniques. Mais Ismay n'en démordit pas : c'était avant le déjeuner, assura-t-il²⁸.

La confusion règne, d'autant plus qu'on voit mal quel aurait été l'intérêt d'un mensonge sur ce point. S'il avait eu le message après le déjeuner, cela aurait signifié qu'il l'aurait conservé moins longtemps que ce que l'on croit.

Reste que la position relevée dans ce message avait été constatée par le vapeur *Athenai* et indiquée au *Titanic* par le *Baltic*. Entre le temps où cette position fut relevée et celui où le *Titanic* en fut informé, les glaces avaient probablement dérivé, d'autant plus que le message indiquait que l'*Athenai* avait croisé le danger dans la journée (le matin), mais pas à quelle heure. Ce qui en faisait une information peu fiable.



L'évacuation du *Titanic*. Illustration de 1912.

Pendant le naufrage

1) L'aide à l'évacuation

Le principal reproche adressé à Bruce Ismay fut sa survie. Pour ce fait, il fut dépeint en lâche. Une illustration particulièrement accusatrice montre la main de la mort remplir un registre et écrire plusieurs noms de célébrités sur la page des victimes et le seul nom d'Ismay sur celle des survivants²⁹.

Dès le début de l'évacuation, dans le film de Selpin et Klingler, l'armateur montre son désir d'obtenir une place dans un canot et tente même de soudoyer un officier³⁰.

À l'étude, il apparaît que Bruce Ismay ne resta pas inactif pendant l'évacuation.

22 Déposition d'Emily Ryerson, passagère de première classe, durant les auditions de responsabilité limitée, juin 1913.

23 Rapport du Tribunal des naufrages britanniques, 1912.

24 Jack Thayer, *The Sinking of the S. S. Titanic*, 1940.

25 Déposition de Bruce Ismay, président de la White Star Line, devant la Commission d'enquête sénatoriale américaine, 1912.

26 Rapport du Tribunal des naufrages britanniques, 1912.

27 Titanic Historical Society Inc, *Souvenir de bord, Titanic collection*, 1998, fac-similé, *Notes for First Class Passengers on Board the Steamers of the White Star Line in the Services Between Great Britain and the United States and Canada. Mediterranean Ports and the United States. 3rd Issue. March, 1910*, et déposition de Bruce Ismay, président de la White Star Line, devant le Tribunal des naufrages britanniques, 1912.

28 Déposition de Bruce Ismay, président de la White Star Line, devant le Tribunal des naufrages britanniques, 1912.

29 Illustration reproduite dans *Titanic : an Illustrated History*, Don Lynch & Ken Marschall, 1992.

30 Herbert Selpin & Werner Klingler, *Titanic*, 1943.

Réveillé par la collision, il crut d'abord à la perte d'une hélice et resta un temps couché. Puis, il monta sur la passerelle, après avoir vainement tenté de se renseigner auprès d'un steward. Le capitaine Smith l'informa de la situation, déclarant craindre l'importance des dommages³¹.

Le colonel Gracie, qui le croisa peu après, remarqua l'inquiétude qui marquait le visage de l'armateur³².

Ismay tenta d'aider à l'évacuation du côté tribord. Ainsi demanda-t-il aux hommes de s'aligner et de permettre aux femmes d'embarquer³³.

Il voulait activer l'évacuation. Il demanda à l'officier Pitman d'embarquer les femmes et les enfants dans le canot n° 5. L'officier répliqua attendre les ordres du commandant³⁴.

Il incita une femme à prendre place dans une chaloupe. Parce qu'elle était stewardess, la femme ne croyait pas pouvoir embarquer. Mais pour Ismay, seul comptait le fait qu'elle était une femme³⁵.

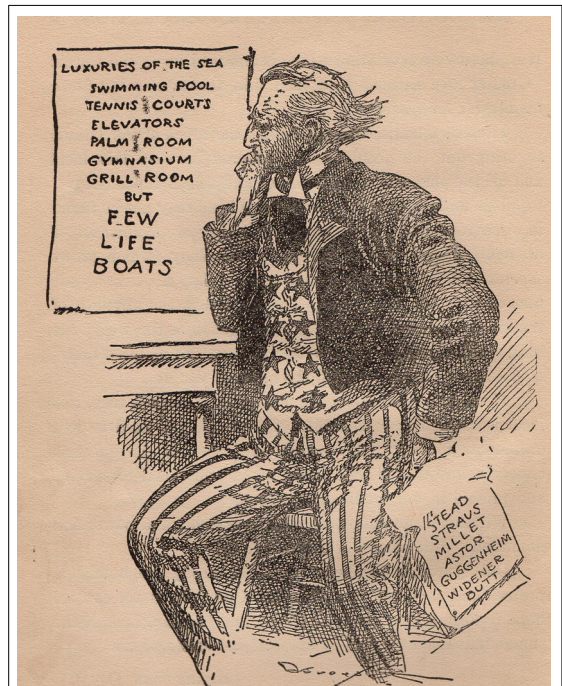
L'armateur ne sembla pas mentir sur ce fait. Un steward rapporta qu'Ismay chercha à trouver des femmes et en ramena, et les fit embarquer dans une chaloupe³⁶. Une passagère, Edith Rosenbaum, certifia que l'armateur la guida jusqu'à un escalier pour qu'elle embarque dans une chaloupe. Elle déclara également qu'Ismay tint un cordage pour mettre le canot n° 11 à la mer³⁷.

On doit en conclure qu'Ismay agit avec bonne volonté. Mais c'était un businessman et non un marin. Si bien qu'il gênât dans son zèle. L'officier Lowe le réprimanda³⁸. Le téléfilm *S.O.S. Titanic* reconstitue une scène approchante. Ismay décide de s'éclipser non par peur de l'officier, mais en se remémorant sa position de passager.

2) La survie d'Ismay

Le film de Selpin et Klingler montre l'armateur exiger du capitaine Smith une place dans un canot en haussant le ton de la voix³⁹. Tout indique qu'une telle scène ne s'est jamais produite.

Le téléfilm *S.O.S. Titanic* montre un officier demander s'il reste encore des femmes. Aucune ne se présente et Ismay embarque dans un canot⁴⁰. Le film de James Cameron montre le pont vide lorsque l'armateur fuit⁴¹. Le film *A Night to Remember (Atlantique Latitude 41°)* de Roy Baker reconstitue d'abord une panique, puis la foule quitte les lieux. Ismay demande s'il ne reste plus personne, puis prend place dans l'embarcation⁴².



Plusieurs aspect du naufrage firent polémique en 1912.

31 Déposition de Bruce Ismay, président de la White Star Line, devant la Commission sénatoriale américaine, 1912.

32 Colonel Archibald Gracie, *The Truth About the Titanic*, 1913.

33 Déposition du steward de chambre Henry Etches devant la Commission sénatoriale américaine, 1912.

34 Déposition du troisième officier Herbert Pitman devant la Commission d'enquête sénatoriale américaine, 1912.

35 Déposition de Bruce Ismay, président de la White Star Line, devant la Commission sénatoriale américaine, 1912.

36 Déposition du steward de la salle à manger James Johnson devant la Commission sénatoriale américaine, 1912.

37 Récit d'Edith Rosenbaum (Russell), 1^{er} avril 1934, repris sur le site Internet de Charles Pellegrino, www.charlespellegrino.com.

38 Déposition du cinquième officier Harold Lowe devant la Commission sénatoriale américaine, 1912.

39 Herbert Selpin & Werner Klingler, *Titanic*, 1943.

40 William Hale, *S.O.S. Titanic*, 1979.

41 James Cameron, *Titanic*, 1997.

42 Roy Baker, *A Night to Remember*, 1958.

En réalité, la survie d'Ismay reste imbibée de mystères. Il embarqua à bord du radeau Engelhardt C, l'une des dernières embarcations à avoir été larguée.

L'armateur déclara qu'il croyait que toutes les femmes et les enfants avaient été évacués, alors qu'il devait savoir qu'il n'y avait pas assez de canot et ne pouvait donc que mentir sur ce point. Il assura qu'il n'y avait plus personne sur le pont, à ce moment-là⁴³. Cette version fut confirmée par le quartier-maître Rowe⁴⁴. Un troisième témoin, le chef barbier Weikman, rapporta une version similaire⁴⁵.

Le steward Brown apporta une nuance importante. Ismay n'aurait pas embarqué en dernier, mais avant la fin du chargement. Il recevait ainsi les femmes et les enfants⁴⁶.

Il y a davantage. Si Ismay et Rowe décrivent une scène calme, un passager, Hugh Woolner, rapporta qu'une panique avait éclaté lors du chargement du radeau C. L'officier Murdoch aurait tiré deux coups de feu en l'air. Woolner ne fut pas témoin de la fuite d'Ismay, mais assura que le mouvement de panique dont il avait été témoin concernait un bateau pliant placé à tribord⁴⁷.

Jack Thayer évoqua lui aussi la panique et vit Ismay monter de force à bord⁴⁸.

Ainsi, il est difficile de savoir comment Ismay s'échappa du *Titanic*. On est en droit d'émettre des réserves quant aux témoignages de membres d'équipage qui pouvaient craindre de perdre leur emploi. Mais on ne peut rejeter leurs déclarations sous ce seul prétexte spéculatif.

Peut-être Ismay joua-t-il du coude lors de la panique ? Peut-être embarqua-t-il dans le radeau pour recevoir les femmes et les enfants ? Le mystère reste entier.

Conclusion

Passer par-dessus le bastingage et embarquer à bord du radeau C ne prit que quelques instants. Mais ce fut le restant de sa vie qui allait en être bouleversé.

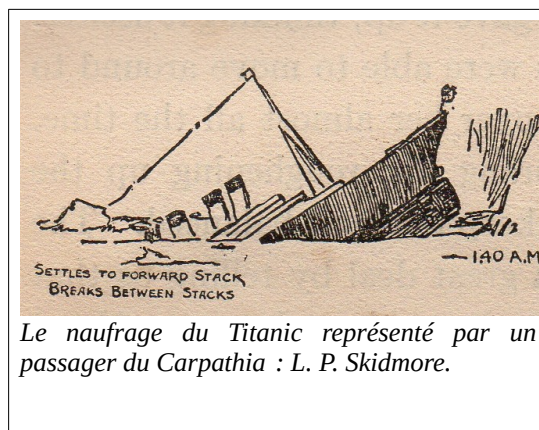
Il semble peu vraisemblable que Bruce Ismay fut responsable du naufrage, contrairement à ce qu'on a voulu parfois dépeindre.

L'étude démontre que l'armateur intervenait dans la marche du navire. Il fut même informé de la position des glaces. Mais rien ne prouve que Smith ait voulu lui demander de ralentir l'allure en lui remettant le message du *Baltic*. D'ailleurs, l'officier Lightoller rapporta que le capitaine lui déclara, le dimanche soir, que la vitesse devait être ralentie si de la brume venait à apparaître⁴⁹.

Même si Ismay est intervenu directement auprès du capitaine Smith pour faire arriver le *Titanic* à New York le mardi soir au lieu du mercredi matin, ce seul fait n'implique pas directement sa responsabilité dans la suite des événements.

Même si le *Titanic* avait fait pleine vitesse, jamais il n'aurait pu aller aussi vite que le *Lusitania* ou le *Mauretania* qui avaient déjà navigué à plus vive allure. Le *Titanic* ne disposait pas de machines lui permettant de décrocher le ruban Bleu. La version d'Ismay voulant battre le record de vitesse n'est qu'un mythe.

Reste que la vindicte populaire l'accusa violemment. Ainsi, consacrant un épisode intitulé *Voyagers of the Titanic*, la série *Voyager !* montre-t-elle Ismay littéralement se déguiser en femme



43 Déposition de Bruce Ismay, président de la White Star Line, devant le Tribunal des naufrages britanniques, 1912.

44 Déposition du quartier-maître George Rowe devant la Commission sénatoriale américaine, 1912.

45 Déposition du chef barbier Augustus H. Weikman devant la Commission sénatoriale américaine, 1912.

46 Déposition du steward de salon Edward Brown par le Tribunal des naufrages britanniques, 1912.

47 Déposition de Hugh Woolner, passager de première classe, par la Commission d'enquête sénatoriale américaine, 1912.

48 Jack Thayer, *The Sinking of the S. S. Titanic*, 1940.

49 Déposition du deuxième officier Charles Lightoller devant la Commission sénatoriale américaine, 1912.

pour fuir du naufrage⁵⁰. Le téléfilm *A Night to Remember*, de George Roy Hill, montre l'armateur actif à l'embarquement des femmes, puis embarquer lui-même avant d'ordonner la mise à l'eau du canot⁵¹. La mini-série de Robert Lieberman, *Titanic*, montre des femmes commenter son embarquement dans une chaloupe⁵².

Il est difficilement concevable qu'Ismay n'eut aucune pensée pour toutes ces personnes qu'il laissait derrière lui. Il est difficile à croire qu'il ait voulu sauver sa peau en se contrefichant de tous ceux qui allaient mourir. Si tel avait été le cas, il aurait probablement fui dans l'un des premiers canots. Certainement fut-il poussé dans un instant par la faiblesse.

Si Bruce Ismay avait été au nombre des victimes, il aurait été considéré comme un héros. Mais il a survécu...

Sources

Livres

Beesley, Lawrence : *The Loss of the S. S. Titanic. Its Story and Its Lessons*. Houghton Mifflin Company, 1912. *La Perte du Titanic : le Témoignage d'un Rescapé*. Durand Peyroles, 2012.

Brewster, Hugh : *Gilded Lives, Fatal Voyage : the Titanic's First-Class Passengers and their World*. Crown Publishers, 2012. *Titanic : des Vies Dorées*. Jean-Claude Gawsewitch, 2012.

Gracie, Colonel Archibald : *The Truth About the Titanic*. Mitchell Kennerley, 1913. *Rescapé du Titanic*. Ramsay, 1998.

Lang, Henry : *Le Management du Titanic : Les Leçons d'un Naufrage*. Éditions d'Organisation, 1999, deuxième tirage, 2000.

Lord, Walter : *A Night to Remember*. Holt, Rinehart & Winston, 1955. *La Nuit du Titanic*. l'Archipel, 1998.

Lynch, Don & Marschall Ken : *Titanic : An Illustrated History*. The Madison Press Limited, 1992. *Titanic : la Grande Histoire Illustrée*. Glénat, 1996.

Thayer, Jack : *The Sinking of the S.S. Titanic*. 1940. Ramsay, 1998.

Films

Baker, Roy : *A Night to Remember*. (Atlantique Latitude 41°). Rank Organisation, 1958.

Cameron, James : *Titanic*. Twentieth Century Fox, Paramount Pictures, 1997.

Hale, William : *S.O.S. Titanic*. Emi Film Limited, 1979.

Hill, George Roy : *A Night to Remember*. Kraft Television Theater, 1956.

Jones, Jon : *Titanic*. ITV Global Entertainment, Lookout Point, 2012.

Klingler, Werner & Selpin, Herbert : *Titanic*. Tobis, 1943.

Kolbe, Winrich : *Voyagers of the Titanic*. Série Voyagers ! Universal City Studios, Inc, 1982.

Lieberman, Robert : *Titanic*. American Zoetrope, Hallmark, CBS, 1996.

Bandes Dessinées

Nolane, Richard D. & Dumas, Patrick A. : *Titanic*. Soleil, 2009.

Rassart, Cédric & Orhun, Emre : *La Malédiction du Titanic*. Glénat, 2012.

Internet

Site Internet de Charles Pellegrino, (www.charlespellegrino.com) : Récit d'Edith Rosenbaum (Russell), 1^{er} avril 1934.

Titanic Historical Society, (www.titanichistoricalsociety.org) : Paul Loudon-Brown, *Ismay and the Titanic*, extrait de *The White Star Line : an Illustrated History, 1869-1934*.

Titanic Inquiry Project (www.titanicinquiry.org) :

Rapport du Sénat des États-Unis, *Titanic disaster, the official transcript of the United States Senate Hearings into the sinking of the RMS Titanic, april-19 May 25, 1912, subcommittee of the Committee on Commerce, United States Senate*, 1912.

50 Winrich Kolbe, *Voyagers of the Titanic*, série *Voyagers !*, 1982.

51 George Roy Hill, *A Night to Remember*, 1956.

52 Robert Lieberman, *The Titanic*, 1996.

Rapport du Tribunal des naufrages britanniques, *Wreck Commissioner's Court, proceedings the Right Hon. lord Mersey, wreck commissioner of the United Kingdom, on a formal investigation ordered by the Board of Trade into the loss of the S. S. Titanic*, 1912.

Transcription des auditions de la Commission de responsabilité limitée, *Limitation of liability hearings, United States District Court Southern District of New York, in the matter of petition of the Oceanic Steam Navigation Company, Limited, for limitation of its liability as owner of the steamship Titanic*, 1913 (www.titanicinquiry.org).

Autres

Titanic Historical Society Inc, Souvenir de bord, Titanic collection, 1998, fac-similé, Notes for First Class Passengers on Board the Steamers of the White Star Line in the Services Between Great Britain and the United States and Canada. Mediterranean Ports and the United States. 3rd Issue. March, 1910.