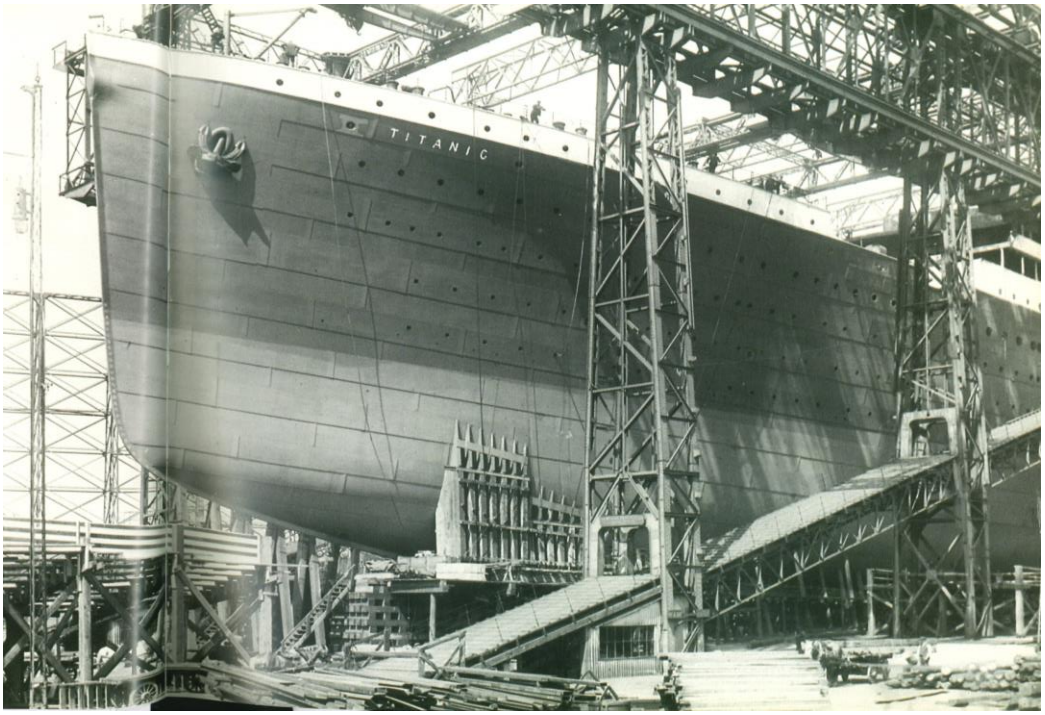
Le TITANIC

Il y a 110 ans, le 14 avril 1912

Marcel RONCIN, Avril 2022

Sommaire

- 31 mars 1909 – BELFAST..... p 5
- Trois navires jumeaux..... p 7
- Une concurrence acharnée entre deux compagnies rivales..... p 9
- 10 avril 1912, départ du TITANIC de SOUTHAMPTON.....P 11
- 11 – 14 avril 1912, alerte aux icebergs..... p 13
- Le 14 avril 1912, vers le drame..... p 15
- Le 14 avril 1912 - 23h40 – Atlantique Nord
  le TITANIC heurte un iceberg..... p 17
- Le 14 avril 1912, le navire est condamné..... p 19
- Le 15 avril 1912 – 2h20
  le TITANIC se brise en deux et sombre.....p 21
- Les enquêtes, les dispositions prises..... p 23
- Le 1er septembre 1985 : 73 ans plus tard
  découverte de l'épave du TITANIC..... p 25


TITANIC

LA COURTE VIE DU PLUS GRAND ET PLUS LUXUEUX TRANSATLANTIQUE DU MONDE

31 MARS 1909 – BELFAST

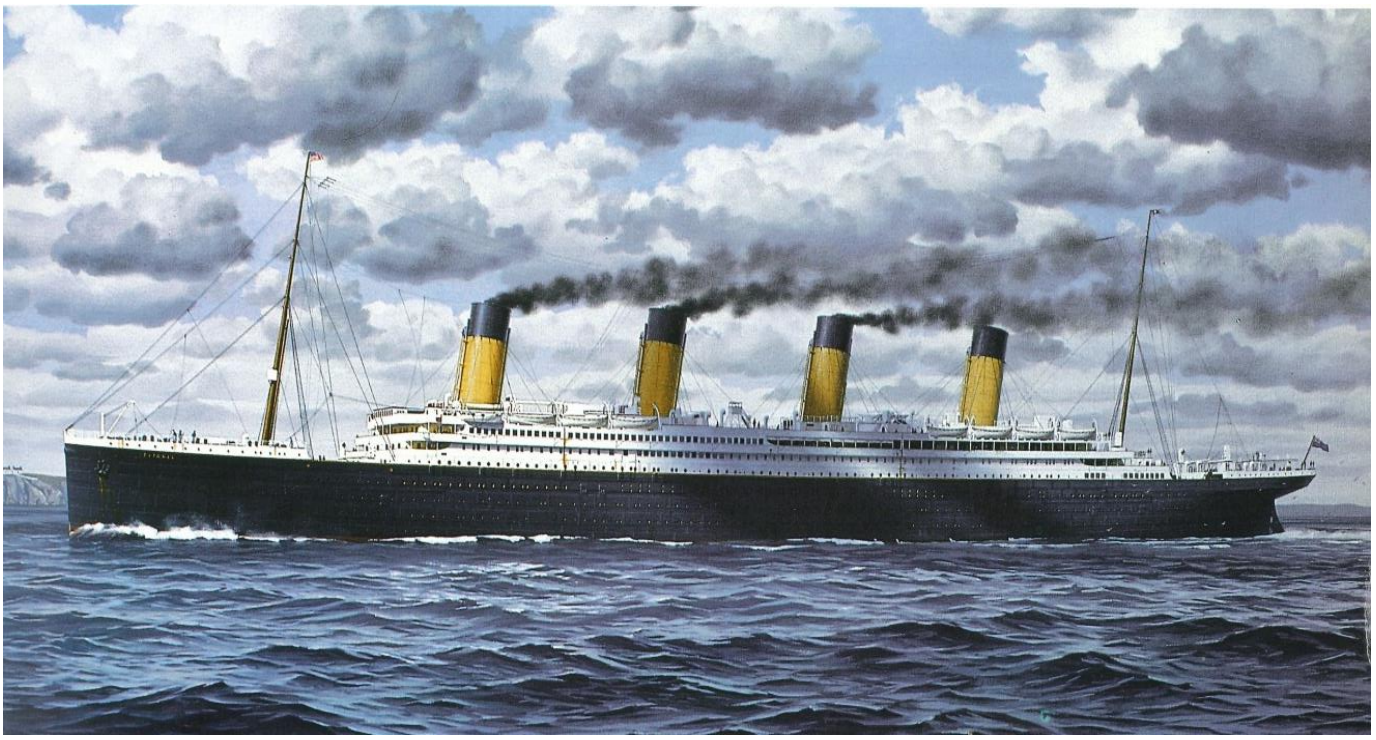
14.000 ouvriers débutent la construction du Titanic au chantier Harland and Wolff de Belfast en vue de livrer, le 31 mai 1911, pour le compte de la White Star Line, un géant des mers pour qui tous les records seront battus : trois hélices d'un poids total de 98 tonnes propulseront le Titanic à une vitesse de 40 km/h ; le navire mesurera 270 m de long, deux mille plaques du meilleur acier, d'un poids moyen de 4 tonnes chacune et 3 millions de rivets seront nécessaires pour construire le navire, qui déplacera 52.000 tonnes… Il a fallu construire un bassin spécial pour l'accueillir.

Le TITANIC est le plus grand navire jamais construit. Il brûlera quotidiennement 600 tonnes de charbon dans ses 29 chaudières lorsqu'il sera en activité.

L'équipement intérieur du TITANIC est ultra-moderne :

Un radiateur par cabine, salle de massage, sauna, piscine, court de squash, galerie marchande, cafés, salon de coiffure, quatre ascenseurs, et nous sommes en 1912 …

Surtout, avec ses 16 compartiments étanches, le Titanic est réputé insubmersible …Sur le papier, c'est le navire le plus sûr qui soit.



TROIS NAVIRES JUMEAUX

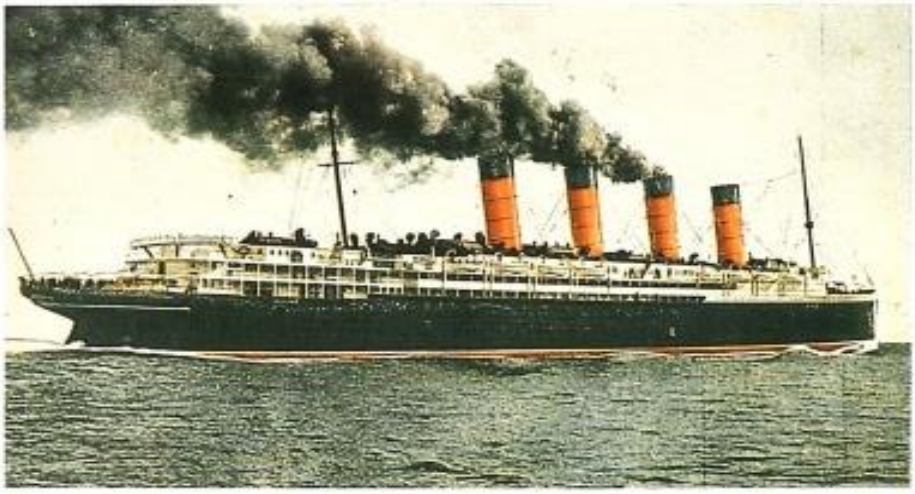
Trois transatlantiques jumeaux commandés par la White Star Line sortiront successivement du chantier naval de Belfast :

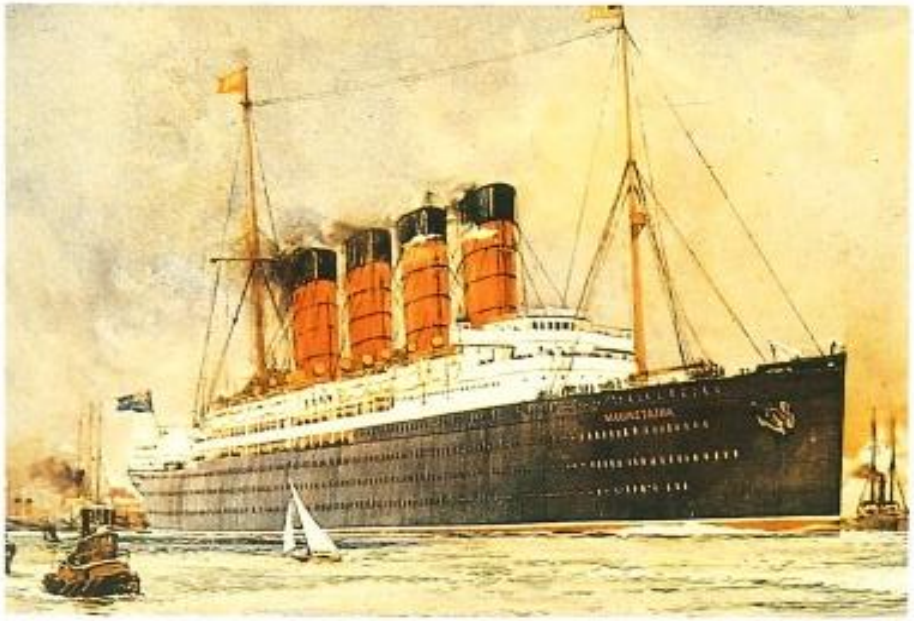
Le premier sera L'OLYMPIC, qui sera admis au service actif le 14 juin 1911. Utilisé comme transport de troupes pendant la première guerre mondiale, il reprend sa carrière commerciale en 1920 et sera retiré du service en 1935.

Le second sera LE TITANIC

Le dernier aura pour nom LE BRITANNIC. Il sera mis en service le 23 décembre 1915 comme navire-hôpital de la Royal Navy durant la première guerre mondiale.

Sa durée de vie sera brève puisqu'il sombrera le 21 novembre 1916 au large de l'île de Kéa en mer Egée, vraisemblablement après avoir heurté une mine. Rapidement secouru par des bateaux de la Royal Navy, il enregistrera un faible nombre de victimes. Il repose par 120 m de fond.





Frère jumeau du Lusitania, *le* Mauretania *(ci-dessus) naviguera 29 ans sous les couleurs de la Cunard Line et, pendant 22 ans, sera le paquebot le plus rapide du monde.*

UNE CONCURRENCE ACHARNÉE ENTRE DEUX COMPAGNIES RIVALES

L'enjeu est très important pour la White Star Line. Il s'agit en effet de relever le défi lancé par son grand concurrent, la Cunard Line, dont les derniers transatlantiques, le LUSITANIA et son navire jumeau le MAURETANIA , sont surnommés « les lévriers des mers » , le second détenant le record de vitesse sur la traversée Europe-Etats-Unis depuis 1907.

Le destin du LUSITANIA le rapproche du TITANIC. Il sera coulé par un sous-marin allemand le 7 mai 1915 à 12 milles marins de la côte sud de l'Irlande, près du Phare Old head of Kinsale, à une quarantaine de kilomètres de Queenstown où il devait faire escale. 1200 victimes sont à déplorer à l'issue de ce naufrage.

Les deux compagnies fusionneront en 1934.

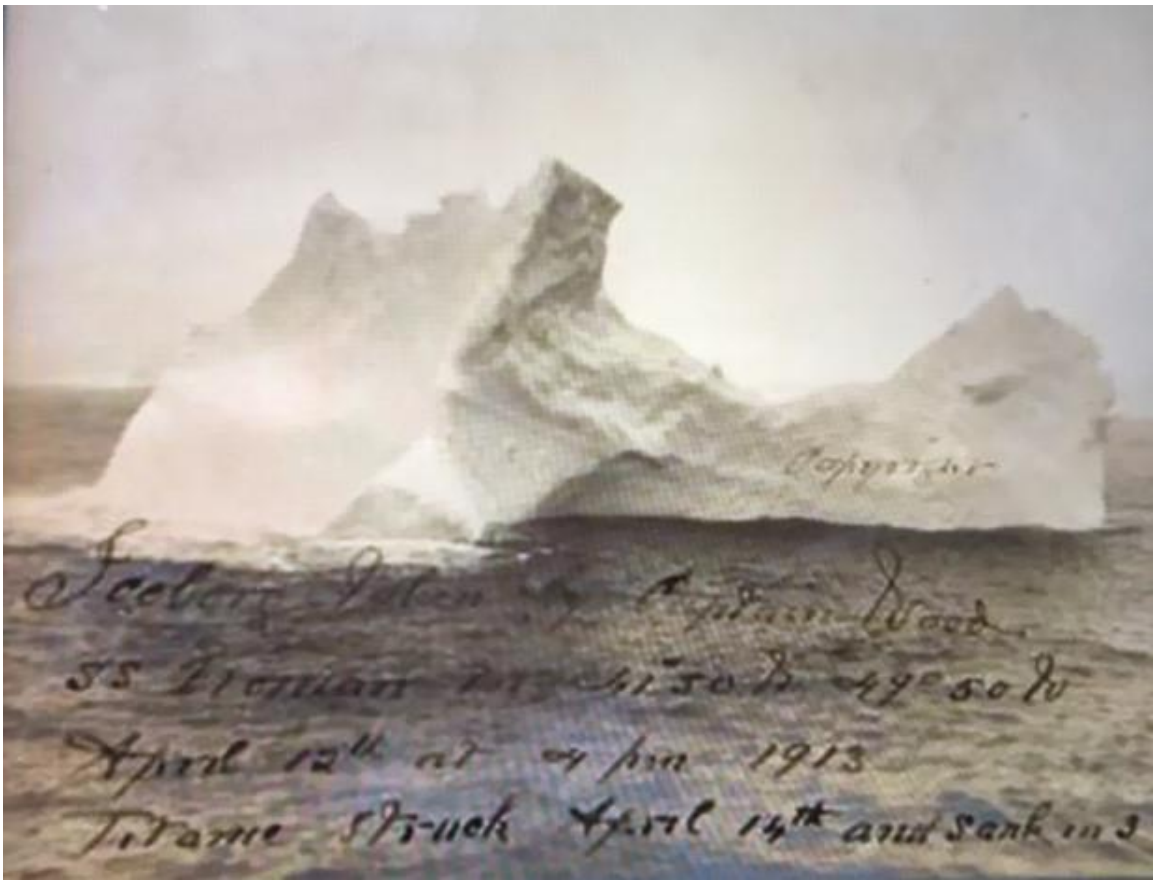
10 AVRIL 1912 - DÉPART DU TITANIC DE SOUTHAMPTON

Le TITANIC lève l'ancre à 13h30 pour son voyage inaugural Southampton-New-York via Cherbourg - où 281 passagers embarquent - et Cobh (Comté de Cork, au sud-ouest de l'Irlande), appelé Queenstown jusqu'en 1920, où 120 passagers les rejoignent.

Le transatlantique quitte Cherbourg le 10 avril à 20h10, puis Queenstown le 11 avril à 13h30 pour New York où il doit jeter l'ancre le 17 avril au matin.

1316 passagers sont à bord, ainsi que 885 membres d'équipage, soit au total 2.201 personnes.

La route choisie pour traverser l'Atlantique à cette époque de l'année passe plus au sud qu'à l'ordinaire afin d'éviter les champs de glace du pôle Nord qui dérivent jusqu'à Terre Neuve. Cela dit, l'hiver 1911-1912 a été assez doux, et l'on croise, en ce début de printemps 1912, un nombre inhabituel d'icebergs.


Copyright
Seeber Taken by Captain Wood
SS Tiemann
April 12th at 4 pm 1913
Titanic Struck April 14th and Sank in 3

11-14 AVRIL - ALERTE AUX ICEBERGS

A plusieurs reprises durant le trajet, des mises en garde parviennent au Titanic provenant d'autres navires pour l'alerter sur les conditions de navigation:

- le 12, on signale un brouillard dense, une épaisse couche de glaces et un iceberg,

- le 13, ce sont de nouveau des icebergs et des champs de glaces qui sont aperçus,

- et plusieurs fois le 14 avril, jour du drame, à 9h du matin (glaces), 11h40 (glaces), 13h45 (gros icebergs, et baisse des températures), 19h30 (trois gros icebergs),

-la plus importante sans doute, car très précise, est reçue deux heures avant la collision. C'est une alerte du paquebot « MESABA », qui donne la latitude et la longitude de grandes banquises et d'un bon nombre d'icebergs, tout en signalant que le temps est beau et clair.

14 AVRIL – A BORD DU TITANIC

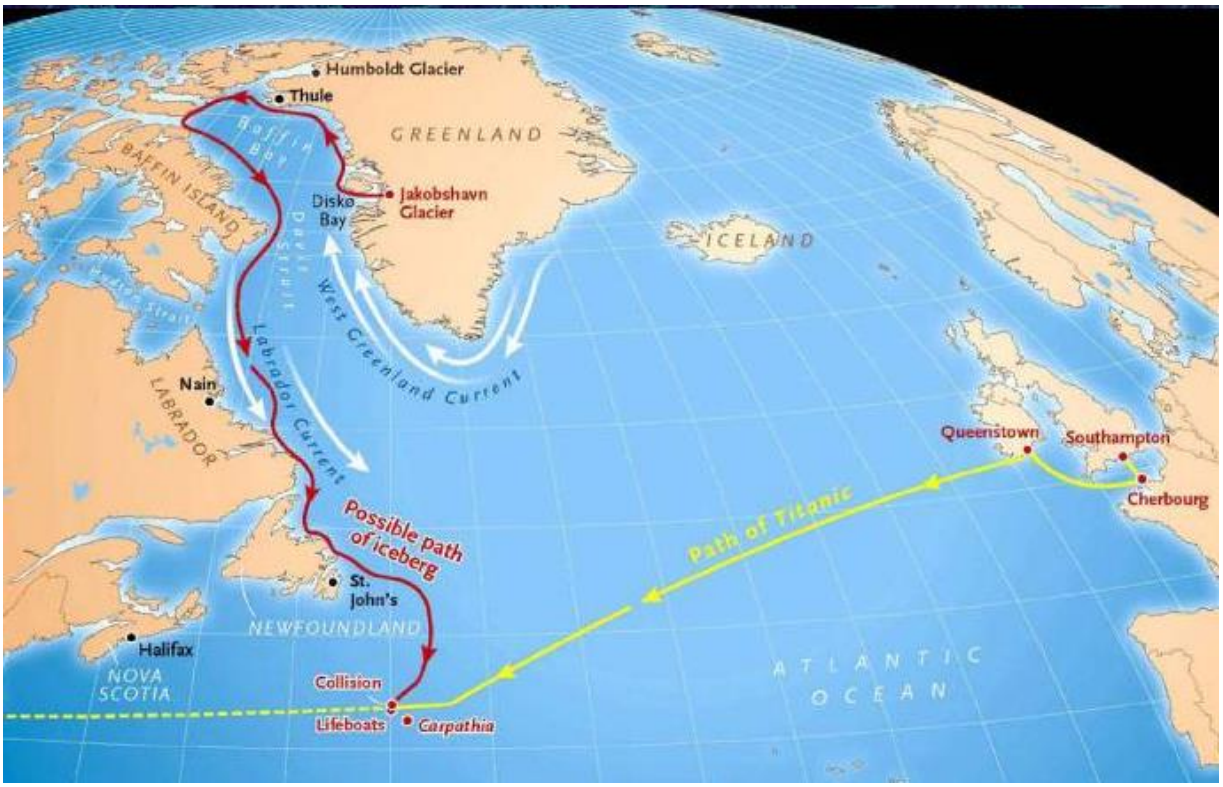
Accaparé par les nombreux messages personnels de passagers qu'il doit transmettre au Cap Race à Terre Neuve, l'opérateur radio de la société Marconi ne semble pas évaluer correctement l'importance du message du MESABA et en accuse réception sans remettre le message à l'officier de quart.

A l'époque, ce comportement n'était pas anormal en soi.

Employés, non de la compagnie transatlantique ou du commandant du bateau, mais de la société Marconi, ils étaient au service des passagers, dont ils devaient transmettre les messages familiaux ou amicaux dans les deux sens. A cette époque, la cabine radio œuvrait dans le cadre des prestations proposées à la clientèle.

Pour sa part, le commandant du Titanic, qui a effectué un changement de cap à 17h 50, en reste là et le navire continue à filer à 22 nœuds, au moment où il va se coucher de très bonne heure. Ce sont ses officiers de quart qui auront à gérer la collision, du moins à son début.

Le Président de la compagnie maritime White Star line, propriétaire du bateau et présent à bord insiste de son côté pour arriver à New York au plus vite, afin de battre le temps de traversée de l'Olympic.


Humboldt Glacier
Thule
GREENLAND
Baffin Bay
BAFFIN ISLAND
Jakobshavn Glacier
Disko Bay
Davis Strait
ICELAND
West Greenland Current
Labrador Current
Nain
LABRADOR
Queenstown
Southampton
Cherbourg
Path of Titanic
Possible path of iceberg
St. John's
NEWFOUNDLAND
Halifax
NOVA SCOTIA
Collision
Lifeboats
Carpathia
ATLANTIC OCEAN

14 AVRIL 1912 - 23h40 - ATLANTIQUE NORD - LE TITANIC HEURTE UN ICEBERG

(Nous sommes à 650 km au sud-est de TERRE NEUVE (Cap Race)

Un iceberg se trouve soudain sur la route du navire.

Les guetteurs du nid-de-pie l'aperçoivent et donnent aussitôt l'alerte mais il est trop tard pour l'éviter.

La collision intervient, non pas frontalement, ce qui eût probablement sauvé les passagers et l'équipage, mais latéralement, sur tribord, par un simple éraflement de l'iceberg au passage du navire.

Après avoir brièvement poursuivi sa route - le choc ne semble pas avoir été fortement ressenti- le navire, qui accuse rapidement de fortes voies d'eau, est mis à l'arrêt et émet des signaux par radio ainsi que des fusées de détresse.

TITANIC

14 AVRIL 1912 – LE NAVIRE EST CONDAMNÉ

Il s'avère en effet que l'iceberg a provoqué une perforation des six premiers compartiments étanches à tribord, sur environ soixante mètres de long, sous forme de petites brèches par lesquelles l'océan s'engouffre.

Après un temps de sidération et de compréhension des dégâts subis par le navire, ordre est donné à l'équipage de réveiller les passagers qui, pour la plupart, dormaient profondément, et de les diriger vers les canots dans une cohue indescriptible, munis de leurs gilets de sauvetage, et d'organiser leur embarquement selon le principe en vigueur dans la marine : les femmes et les enfants d'abord.

Parmi d'autres bateaux, le CARPATHIA, pourtant distant de 107 km, se déroute à pleine vapeur malgré les champs de glace, mais il arrivera trop tard sur les lieux du drame.

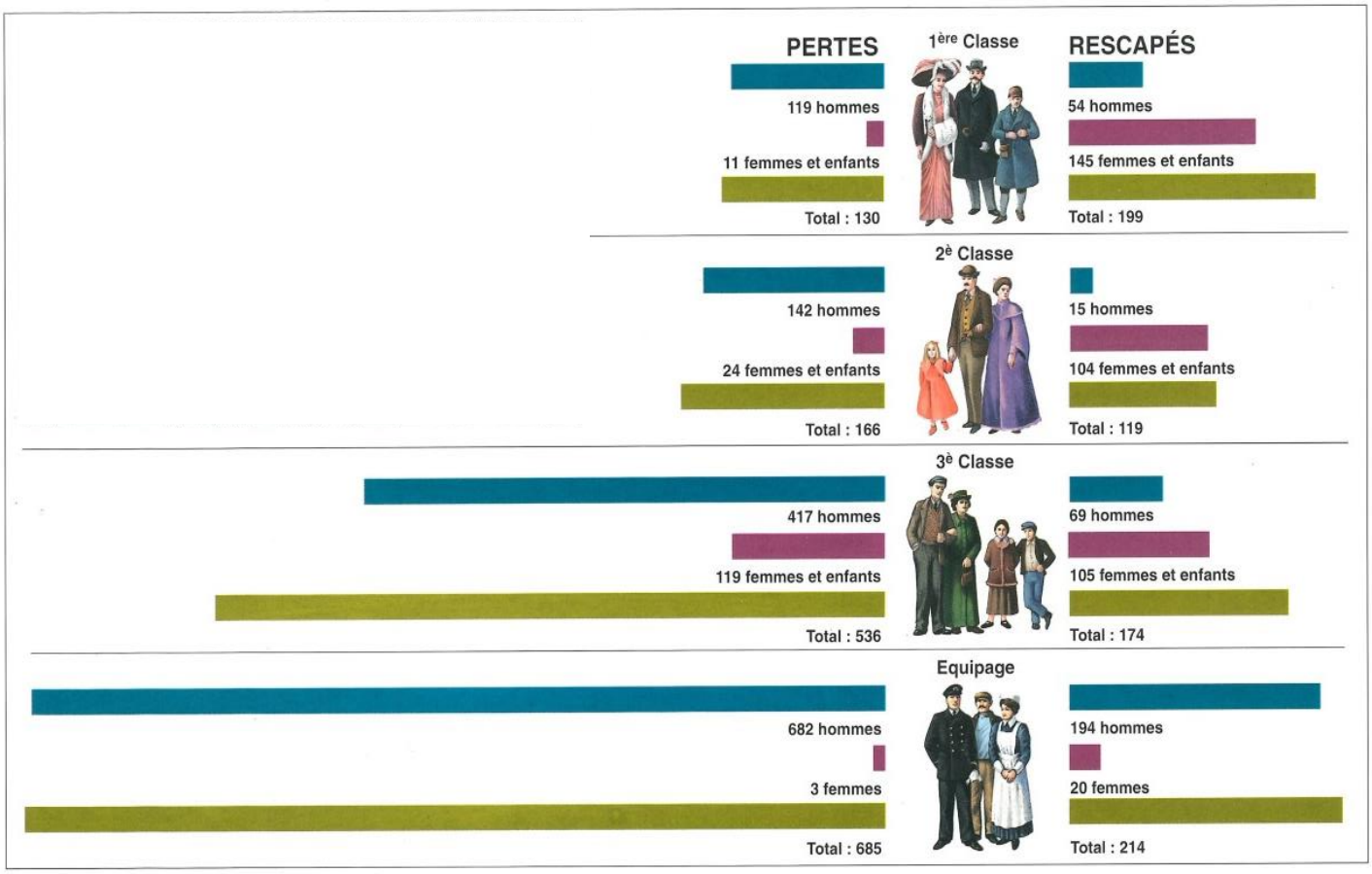
15 avril 1912 - 2h20 - LE TITANIC SE BRISE EN DEUX ET SOMBRE

Les 711 rescapés qui ont pu accéder aux vingt canots de sauvetage - en nombre très insuffisant car ils ne pouvaient accueillir qu'un peu plus de la moitié des passagers et membres d'équipage, tout en étant toutefois en règle avec les textes de l'époque - seront récupérés sains et saufs par le CARPATHIA vers 4h du matin.

Ce nombre interroge quant à l'efficacité des procédures d'évacuation, car ces 20 canots avaient une capacité d'embarquement de 1178 personnes.

Les rescapés débarqueront à New York le 18 avril à 9h30.

1.490 personnes trouveront la mort. 328 corps seront repêchés par des navires croisant sur les lieux du naufrage dans les heures et les jours qui suivront .Les recherches se poursuivront jusqu'à la mi-mai.


PERTES
RESCAPÉS
1ère Classe
119 hommes
11 femmes et enfants
Total : 130
54 hommes
145 femmes et enfants
Total : 199
2è Classe
142 hommes
24 femmes et enfants
Total : 166
15 hommes
104 femmes et enfants
Total : 119
3è Classe
417 hommes
119 femmes et enfants
Total : 536
69 hommes
105 femmes et enfants
Total : 174
Equipage
682 hommes
3 femmes
Total : 685
194 hommes
20 femmes
Total : 214

LES ENQUETES :

Les Etats -Unis et la Grande-Bretagne organisèrent chacun une commission d'enquête, où les mêmes témoins furent convoqués.

L'intérêt historique de ces confrontations en dehors de toute procédure judiciaire, réside dans les récits des survivants du naufrage, membres d'équipage ou passagers. Les conséquences, pour certains mis en cause, se limitèrent essentiellement au niveau réputationnel suite à leur comportement avant et pendant le naufrage.

LES DISPOSITIONS PRISES

Les autorités maritimes s'efforcèrent de tirer les leçons du naufrage. La sécurité de navigation fit un bond considérable.

- un système de surveillance des champs de glaces et des icebergs dans l'Atlantique Nord, par bateaux, puis par avions.
- présence obligatoire à bord de canots de sauvetage en nombre suffisant pour accueillir tous les passagers et membres d'équipage
- exercices d'évacuation obligatoires
- installation à bord des navires, de systèmes de communication par radio 24h sur 24
- nouvelle codification de l'usage des feux de détresse
- multiplication des inspections de bateaux
- renforcement des coques
- augmentation du nombre de compartiments étanches

PREMIER SEPTEMBRE 1985 : DÉCOUVERTE DE L'ÉPAVE DU TITANIC

Après de multiples recherches, le bateau est localisé par 3.800 m de fond par le professeur Robert Duane Ballard, océanographe et membre d'une mission franco-américaine, à bord d'un navire océanographique. Pour ce faire, il a utilisé L'ARGO, un submersible spécialiste des grands fonds, qui l'a conduit jusqu'au TITANIC.

Localisation : latitude : 41 43 57 0 nord - longitude: 49 56 48 8 ouest

Le bateau est découvert en très mauvais état, scindé en deux parties séparées de 700 m, à quelques kilomètres de son point de naufrage. Des dizaines d'expéditions suivirent cette découverte, et récupérèrent des objets, pièces métalliques et autres. Une cartographie très précise du navire fut entreprise.

Il faut espérer que ce mausolée sera dorénavant respecté, en mémoire des 1490 personnes qui y laissèrent la vie.

Responsable de publication : Marcel Roncin

Graphisme : Isabelle Simoni

Toutes les photographes (sauf haut de P 16) sont tirées de la Grande Histoire illustrée du TITANIC

Editeur Glenat / Madisson Press – texte de Don Lynch – peinture de ken Marschall – traduction de Pierre Reyss –

Introduction du Professeur Robert D. Ballard – Photogravure Colour Technologies

Document imprimé en Avril 2022

Dépôt légal : Bibliothèque Nationale de France