

TITANIC, UN NAVIRE HORS NORME

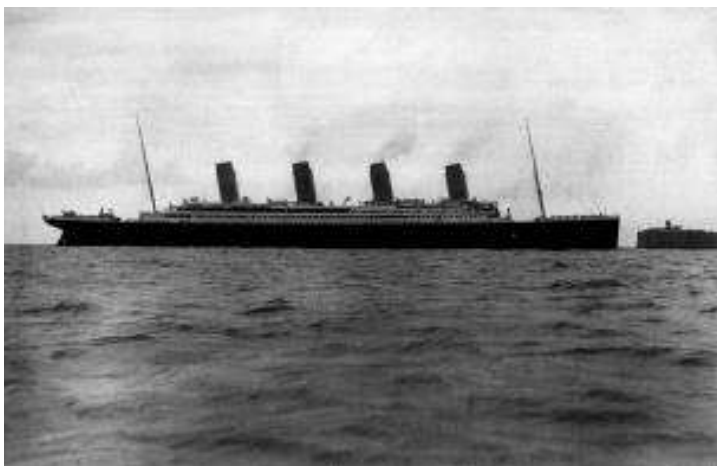
UN DOSSIER SUR LE *TITANIC*

De sa construction à son naufrage en passant par les premières plongées sur l'épave dans les années 1980, redécouvrez l'histoire du *Titanic*, ce paquebot devenu mythique.

I – NAISSANCE D’UN GÉANT.....	2
Trois "super-paquebots" pour la White Star Line.....	2
Un paquebot moderne et sécurisé	2
II – LE <i>TITANIC</i> FACE A SON DESTIN	3
Le grand départ.....	4
L’escale à Cherbourg	5
Le naufrage	5
L’évacuation des passagers.....	7
Un lourd bilan, et quelques rescapés	8
Les commissions d’enquêtes	9
III – DÉCOUVERTE ET ÉTUDE DE L’ÉPAVE	10
Découverte.....	11
Exploration	11
Un avenir incertain	12
BIBLIOGRAPHIE	12

Trois "super-paquebots" pour la White Star Line

L'idée de la construction du *Titanic* germe dans les esprits de J. Bruce ISMAY et de James PIRRIE en 1907 lors d'un dîner à Londres.



Le premier est Président de la compagnie de navigation White Star Line tandis que le second est associé senior de la société qui a construit tous les navires de la White Star Line : Harland et Wolff. **Leur objectif : contrer leur principal concurrent la Cunard Line qui vient de lancer le *Lusitania* et le *Mauretania*.**

Ces deux compagnies britanniques, la White Star Line et la Cunard Line, se partagent le marché du transport transatlantique de passagers sur les lignes d'Amérique du Nord.

La White Star Line souhaite construire 3 "super-paquebots" : plus grands, plus sécurisants et plus luxueux

qu'aucun autre au monde. Leurs entrées en service s'échelonnent de 1911 à 1914. Ces bâtiments devront transporter 2 400 passagers, 2 000 tonnes de fret à une vitesse moyenne d'environ 22 nœuds (environ 41 km/h). La White Star Line mise sur la capacité et le luxe des installations ainsi que sur la régularité et la sécurité plutôt que sur la vitesse. C'est en effet l'époque du "Ruban Bleu" : une course de vitesse où les paquebots doivent traverser le plus vite possible l'océan Atlantique.

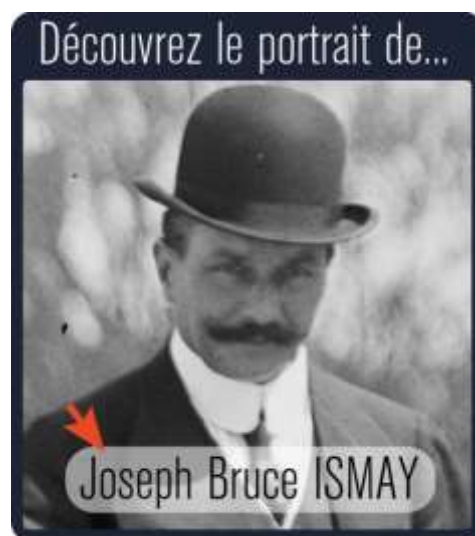
Avec ces navires, la White Star Line pourra proposer un départ de Southampton tous les mercredis et une arrivée à New York 6 jours et demi plus tard.

Les chantiers navals Harland et Wolff situés à Belfast (Irlande du Nord) sont chargés de la construction des 3 "super-liners". Ils emploient plus de 14 000 personnes et peuvent fabriquer simultanément 8 navires. L'architecte Alexander CARLISLE et l'ingénieur en chef des chantiers Thomas ANDREW définissent les caractéristiques générales des 3 bâtiments. Avec 268 mètres de long et 45 000 tonnes, les 3 nouveaux paquebots surclassent le *Lusitania* et le *Mauretania*. Ils seront les plus grands navires du monde et leurs noms sont parlants : *Olympic*, *Titanic* et *Gigantic*.

Dans le même temps, J. Bruce ISMAY, Président de la White Star Line, engage des pourparlers avec les responsables du port de New York qui ne disposent pas de quais assez longs pour accueillir ces nouveaux navires.

Le 16 décembre 1908, les ouvriers posent le 1^{er} élément de la quille du futur *Olympic*. Le 31 mars 1909, c'est au tour du *Titanic*. Le 20 octobre 1910, l'*Olympic* est lancé et remorqué au bassin où son armement sera achevé.

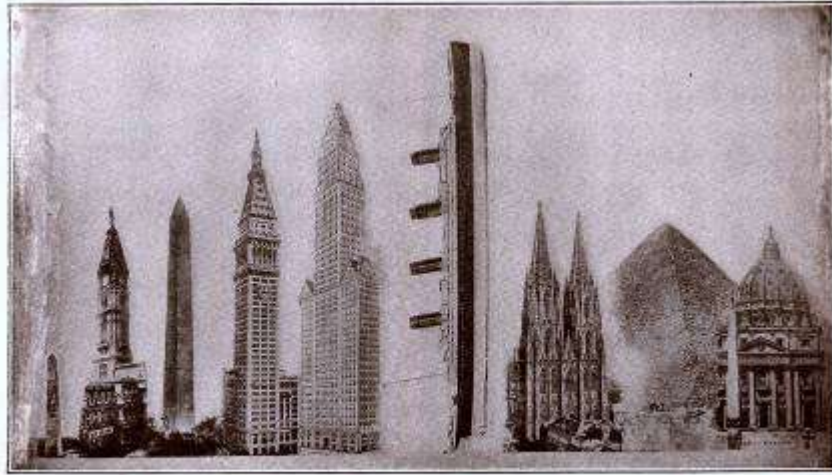
Le 31 mai 1911, le *Titanic* est lancé devant des milliers de spectateurs. L'achèvement des travaux a lieu en mars 1912. Les essais se déroulent le 1^{er} avril. Deux jours plus tard, le navire arrive à Southampton d'où il appareillera une semaine après pour New York.



Un paquebot moderne et sécurisé

Le *Titanic* mesure 269 mètres de long (une trentaine de mètres de moins que la tour Eiffel). Large de 28 mètres de large, il possède 10 ponts, dont 4 ponts promenades privés. Il mesure, de la quille aux cheminées, 53 mètres de hauteur.

Il possède en outre trois énormes ancres dont le poids total est de 31 tonnes ! J. Bruce ISMAY décide de le doter de 4 énormes cheminées (dont une factice) car cela lui confère, selon lui, une ligne plus harmonieuse.



Un graphique comparant la taille du *Titanic* (269 mètres) avec des monuments célèbres de l'époque comme le gratte-ciel Woolworth (New York) et ses 241 mètres de haut ou la grande pyramide de Guizèh ("Kheops") et ses 137 mètres de hauteur.

La sécurité est de mise sur le *Titanic* avec une coque à double fond et 16 compartiments étanches. La fermeture des portes étanches s'effectue depuis la passerelle par commande électrique, et le navire peut continuer à flotter avec 2 compartiments principaux envahis.

Tous les organes majeurs (chaufferies, machines, turbines) sont placés dans des compartiments indépendants. En cas de voie d'eau, 5 pompes de ballast, en liaison avec 3 pompes de cale ont une capacité d'évacuation de 400 tonnes d'eau à l'heure.

Par ailleurs, des détecteurs de fumée et de chaleur ont été installés dans tous les locaux névralgiques directement reliés à un centre de sécurité capable d'intervenir dans les plus brefs délais.

Côté propulsion, le *Titanic* possède 3 immenses hélices mues par des moteurs à vapeur développant 46 000 chevaux pour une vitesse de croisière d'environ 22,5 nœuds (environ 42 km/h). La vapeur est fournie par 29 chaudières et 159 foyers.

L'énergie électrique (10 000 ampoules, sans compter les appareils culinaires, le chauffage, le système de réfrigération et d'aération !) dépasse celle consommée par une ville moyenne de l'époque !

Le *Titanic* dispose également d'une installation téléphonique moderne utile aux passagers (les cabines de luxe peuvent ainsi appeler le bar, le restaurant) et à l'équipage (le mécanicien-chef peut communiquer avec la salle des machines et avec chacune des 6 chaufferies situées dans les compartiments étanches).

Pour communiquer avec la terre, le paquebot possède une installation TSF (Télégraphie Sans Fil) de grande puissance. Il est équipé de 2 grands mâts de 62 mètres de haut qui portent les antennes utilisées pour la transmission des messages radio.

Il semble par ailleurs offrir une grande sécurité de navigation : équipements « dernier cri » (compas, table traçante...), et dispose d'un appareil de détection acoustique d'obstacles immergés.

II – LE TITANIC FACE A SON DESTIN

Le grand départ

Le 4 avril 1912, dans le port de Southampton, l'équipage du *Titanic* achève les derniers préparatifs avant le grand départ prévu le 10 avril.

Côté provisions : 34 000 kilos de viande, 7 000 laitues, 40 tonnes de pommes de terre, 6 810 litres de lait, 36 000 oranges et 20 000 bouteilles de bière sont embarqués.

De grandes quantités de vaisselle, couverts, verrerie sont également prévues : 12 000 assiettes plates, 2 500 carafes à eau, 8 000 fourchettes, 1 200 plats à pudding... !

Côté linge, on embarque 6 000 nappes, 25 000 serviettes de toilette et 45 000 serviettes de tables...



Plats de facture française Dehillerin embarqués à bord du *Titanic*

Le *Titanic* est si imposant que les réserves de charbon de 3 bateaux sont nécessaires pour le voyage, soit 13 000 m³ répartis dans 12 soutes. Il consomme en effet 1,5 kg de charbon pour chaque mètre parcouru.

Le *Titanic* a la capacité d'embarquer 2 527 passagers et 900 membres d'équipage (3 320 personnes au total) mais "seulement" 2 201 personnes (1 316 passagers et 885 membres d'équipage) prendront place à bord du paquebot.

Le 10 avril, vers 10h, les premiers passagers embarquent, et se répartissent sur les différents niveaux correspondant à la 1^{re}, 2^e ou 3^e classe. Chaque classe possède sa propre passerelle et des ponts séparés. En 1912, le monde est divisé en classes sociales en fonction du milieu d'origine, de la fortune et de l'éducation.

Le bateau est luxueux et sa décoration raffinée. Les 4 suites royales offrent de somptueux aménagements : dans chacune, un salon, 2 chambres à coucher, 2 garde-robes, une salle de bains avec toilettes attenantes.

Les passagers de 1^{re} classe, composés d'aristocrates et de personnes fortunées disposent d'un gymnase, d'un bain turc, d'une piscine, de cafés et d'un fumoir (réservés aux hommes). Les femmes se rendent dans le salon de lecture et de correspondance. Deux salons de coiffure (l'un en 1^{re} classe et l'autre en 2^e) sont également accessibles : les passagers peuvent aussi y acheter des souvenirs de voyage tels que des cartes postales, des fanions...



En 1^{re} classe



En 2^e classe

Pour se rendre dans la vaste salle à manger (30 mètres de longueur) richement décorée avec des alcôves et des fenêtres à vitraux, les passagers de 1^{re} classe empruntent un grand escalier de style Art nouveau, surmonté d'un dôme en verre...

Les passagers de 2^e classe, où l'on compte des professeurs et des commerçants, disposent d'installations comparables à celles de la 1^{re} classe sur d'autres paquebots. Les repas servis sont d'ailleurs préparés dans les mêmes cuisines que ceux de la 1^{re} classe.



Les passagers de 3^e classe sont le plus souvent des émigrants européens partis chercher fortune dans le Nouveau Monde. Sur le *Titanic*, ils voyagent dans de meilleures conditions que sur la plupart des autres paquebots. Bien que cantonnés dans les parties basses du navire, ils logent dans des compartiments de 4 à 6 couchettes (à la place des dortoirs traditionnels) et disposent d'une salle à manger où leur sont servis 4 repas par jour (sur les autres bateaux, ils doivent emmener leur nourriture). Ils disposent également d'un salon commun et d'un fumoir.

Un passager débourse un minimum de 40 dollars pour une couchette dans une cabine de 3^e classe, 65 dollars en 2^e classe et 125 en 1^{re} classe. Les cabines de luxe et les suites atteignent des prix fabuleux. Ainsi, un appartement avec 3 ou 4 domestiques coûte 4 500 dollars.

Le *Titanic* appareille le 10 avril pour son voyage inaugural à destination de New York. Il effectue auparavant 2 escales à Cherbourg en France et à Queenstown en Irlande.

L'escale à Cherbourg

À Cherbourg, il mouille en grande rade le 10 avril entre 18h35 et 20h10. Le paquebot a une heure de retard en raison d'un incident au départ de Southampton. Ce n'est pas un problème pour les passagers de 1^{re} et 2^e classes, arrivés à Cherbourg à 15h40 avec le train parti de la gare Saint Lazare de Paris, car ils peuvent patienter dans les salons de la Gare Maritime Transatlantique. Les passagers de troisième classe, quant à eux, effectuent les dernières et fastidieuses démarches auprès des services de l'immigration américaine.

281 passagers embarquent lors de cette escale. Ils sont transportés jusqu'au paquebot à quelques minutes d'intervalle via les transbordeurs *Nomadic* (réservé aux 151 passagers de 1^{re} classe et aux 28 passagers de 2^e



Embarquement de passagers à bord du *Nomadic*

classe) et *Traffic* (102 passagers de 3^e classe, sacs postaux et bagages).

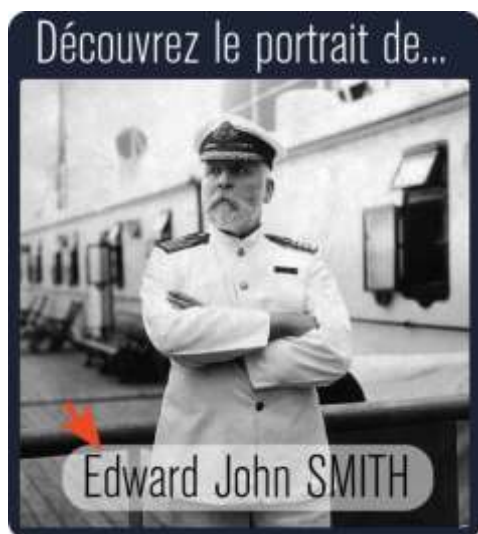
Parmi les passagers embarqués à Cherbourg, on peut citer John Jacob Astor IV, l'un des hommes les plus riches d'Amérique, ou encore Molly Brown, qui fait partie de ceux que l'on surnomme « nouveaux riches » car son défunt mari a fait fortune grâce à la découverte d'une mine d'or.

Le lendemain, le jeudi 11 avril, le *Titanic* mouille devant Queenstown à 11h30. 113 passagers de 3^e classe et 7 passagers de 2^e classe montent à bord. Le *Titanic* lève l'ancre à 13h30 pour entamer sa traversée de l'Atlantique nord.



Le naufrage

Entre le 12 et le 14 avril, le *Titanic* reçoit différents messages radio émanant d'autres navires lui signalant la présence d'icebergs. Le 12 avril à 19h45, le navire français *La Touraine* envoie un message au commandant SMITH. Puis le 13 avril, le *Rappahannock* (qui a endommagé son gouvernail et sa coque au contact des glaces) envoie des signaux lumineux lorsqu'il croise le *Titanic*.



Le dimanche 14 avril à 13h40, les 2 opérateurs radio, Harold BRIDE et Jack PHILLIPS, reçoivent un message du *Baltic*, un autre navire de la White Star Line :

"[...] le vapeur grec Athinai signale avoir croisé des icebergs et une grande banquise ce jour, dérivant par 41°51 de latitude nord et 49°52 de longitude ouest [...]"

Le message est immédiatement donné au commandant SMITH qui, au lieu de le transmettre aussitôt aux officiers de quart, le glisse dans sa poche. Il a précédemment communiqué au second lieutenant, Charles LIGHTOLLER, un message similaire provenant du *Caronia*.

Selon le témoignage du président de la White Star Line, Bruce J. ISMAY (qui fait partie des passagers lors de ce voyage inaugural), le commandant SMITH lui aurait remis le message du *Baltic* sans faire aucun commentaire. Il l'aurait ensuite récupéré et l'aurait affiché dans la salle des cartes.

À 13h45, le navire allemand *Amerika*, signale 2 grands icebergs dans une zone proche du *Titanic*. Ce message ne sera pas transmis au commandant.

Suivront les messages du *Californian* à 19h30 et du *Mesaba* à 21h40. Ce dernier radiogramme donne la position des glaces (de 42° à 41°25 latitude nord et de 49° à 50°30 de longitude ouest) et signale une banquise très épaisse avec un grand nombre de gros icebergs ainsi que des champs de glaces. Il ne sera pas non plus transmis au commandant.

Il semble que l'opérateur était submergé de travail : il devait en effet envoyer les messages adressés par les passagers à leurs amis, familles ou relations d'affaires... Il a par ailleurs transmis plusieurs radiogrammes à la passerelle et ce dernier message ne lui paraît pas spécialement important.

À 21h20, le commandant SMITH discute avec le 2^e lieutenant LIGHTOLLER, puis quitte son adjoint en lui indiquant que si le temps se voile, il faudra réduire la vitesse du bateau. Il lui demande également de le prévenir immédiatement s'il éprouve le moindre doute.

Dix minutes plus tard, LIGHTOLLER donne instruction aux deux veilleurs postés dans le nid-de-pie de faire particulièrement attention aux icebergs et glaces dérivantes, une instruction qui sera renouvelée à 22 heures lors de la relève.



À 23h40, les 2 veilleurs postés dans le nid-de-pie, Frederic FLEET et Reginald Lee ROBINSON, remarquent une masse noire devant eux, ils sonnent alors la cloche 3 coups, indiquant une présence sur l'avant. L'un des deux veilleurs empoigne le téléphone. Au bout du fil, dans la timonerie, le 6^e lieutenant MOODY lui répond.

- "Un iceberg, droit devant !"

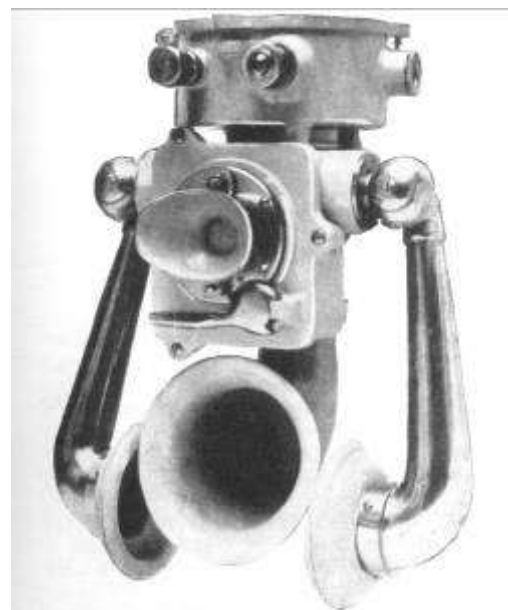
MOODY transmet le message au 1^{er} lieutenant MURDOCH qui au même moment aperçoit l'iceberg.

Il se jette alors sur le téléphone relié à la salle des machines pour donner l'ordre de faire machine arrière et ordonne en même temps au quartier-maître HICHENS de virer à tribord. MURDOCH actionne également le levier de fermeture des portes étanches.

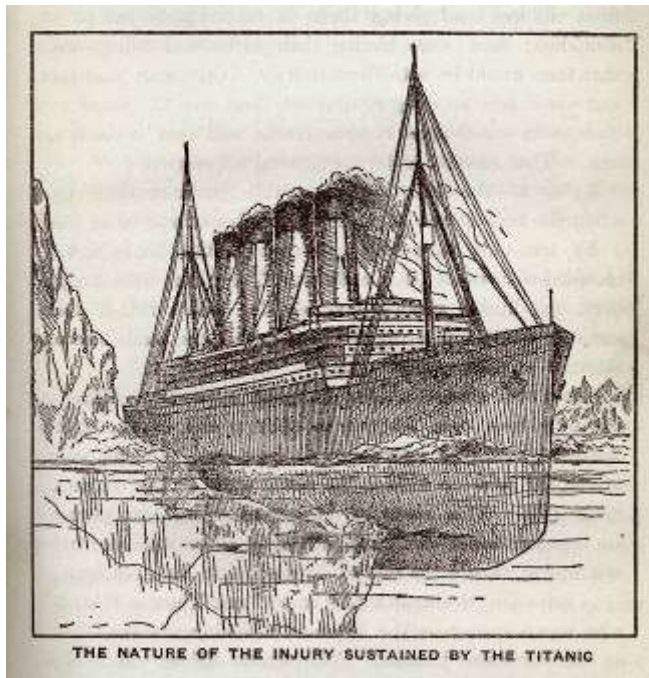
Tous retiennent leur souffle et le changement de cap s'amorce. Il semble que le *Titanic* va éviter l'obstacle mais, au moment où l'iceberg commence à défiler le long du flanc tribord, le bruit d'une déchirure se fait entendre. L'iceberg ouvre une brèche à tribord sur plus de 90 mètres au-dessous de la ligne de flottaison. Des blocs de glace tombent sur le pont.

L'eau s'engouffre dans la coque et les 6 premiers compartiments étanches ainsi que la chaufferie sont submergés en moins de 10 secondes. Les barrières automatiques n'atteignant pas le plafond, l'eau passe de salle en salle.

Le commandant SMITH alerte alors l'ingénieur en chef Andrews qui confirme l'ampleur des dégâts. L'avant du navire s'enfonce déjà dans l'eau. Andrews estime qu'il reste environ 1h, 1h30 avant le naufrage (en réalité 2h30 s'écouleront entre le moment de l'impact et la disparition du *Titanic*).



Téléphone mural à haut-parleur utilisé par l'équipage pour communiquer directement entre certains secteurs du navire.



Gravure tirée du livre de Logan Marshall "The Sinking of the Titanic and Other Great Sea Disasters" paru en 1912.

Les réactions des passagers varient : la plupart d'entre eux sont endormis et ne se sont aperçus de rien. Quelques-uns, inquiets de ne plus entendre les moteurs, sortent de leurs cabines. Néanmoins, pour l'ensemble des passagers, il semble inconcevable que le *Titanic*, surnommé l'insubmersible, ait pu subir des dommages irréparables.

Pour les quelques passagers de 3^e classe qui logent dans les cabines situées à l'avant, près de la zone d'impact, la réalité est tout autre : ils ont bien entendu le choc et ont déjà les pieds dans l'eau.

À 23h58, le commandant SMITH ordonne de transmettre le CQD. D'autres CQD seront envoyés jusqu'à 00h38.

L'évacuation des passagers

À 00h05, le commandant SMITH rassemble l'équipage et donne l'ordre d'amener les canots à hauteur du pont. À l'époque, les règles instituées par le ministère du commerce britannique n'obligent pas l'installation de canots en nombre suffisant. À bord du *Titanic*, il y a 14 canots principaux d'une capacité chacun de 65 personnes, 2 canots de secours d'une capacité chacun de 40 personnes, 4 radeaux pliables d'une capacité chacun de 47 personnes soit une capacité totale de 1 178 personnes embarquables. Or, il y a à bord 2 201 personnes.

À 00h45, Le 1^{er} canot (n°7) est mis à l'eau. On invite les passagers à enfiler leurs gilets de sauvetage, puis le commandant SMITH donne l'ordre de faire embarquer femmes et enfants.

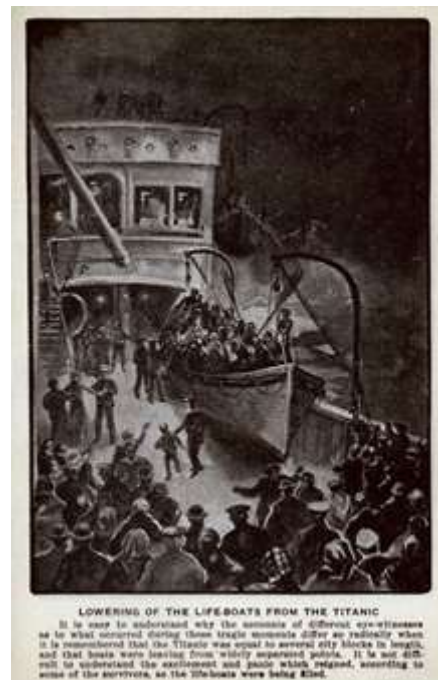
Malheureusement, des canots seront mis à l'eau alors qu'ils ne sont pas remplis.

Au même moment, le quartier-maître Rowe envoie la première fusée de détresse. Ce geste est répété toutes les 5 min. Les 2 opérateurs radio, quant à eux, décident d'envoyer le signal de détresse adopté officiellement par les pays signataires de la Convention radiotélégraphique internationale de Berlin : le S.O.S. Ces trois lettres, choisies pour la simplicité de leur codage et leur reconnaissance instantanée en morse, doivent être répétées à brefs intervalles.

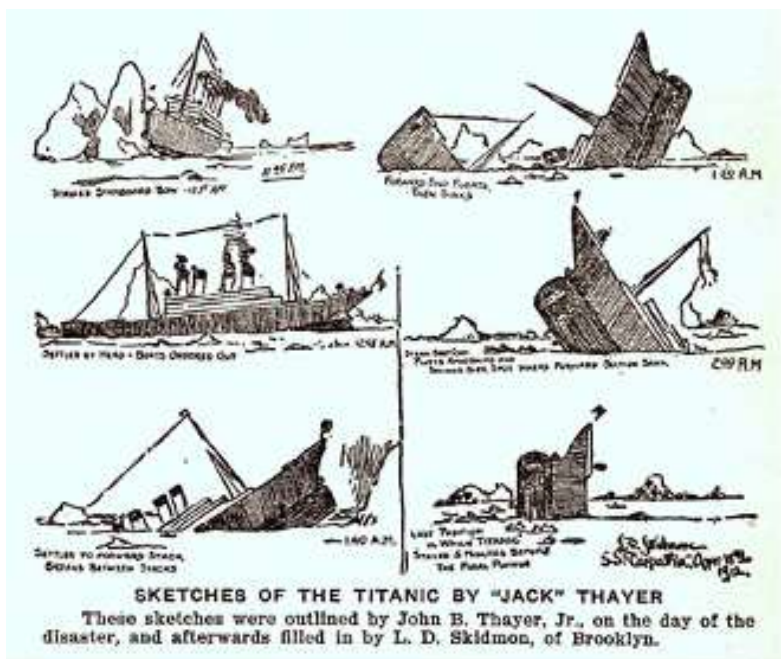
À 02h00, la plage avant disparaît sous l'eau. À l'arrière, une des grilles d'accès est ouverte et permet enfin à de nombreux passagers de 3^e classe d'accéder au pont des embarcations. Il ne reste alors que les deux canots pliables placés sur le toit du logement des officiers.

À 02h15, l'eau bouillonne dans l'écouille de proue poussant la foule à se masser vers la poupe. Deux minutes plus tard, la proue du *Titanic* s'enfonce dans l'eau. La première cheminée s'effondre, les lumières du paquebot vacillent et s'éteignent.

À 02h20, la partie arrière du *Titanic* se dresse verticalement vers le ciel, se maintient dans cette position quelques instants. Elle se remplit d'eau et finit par couler à son tour. C'est l'heure officielle où le *Titanic* sombre par 41.46 Nord et 50.14 Ouest avant de reposer à 3 800 mètres de profondeur.



Gravure tirée du livre de Logan Marshall "The Sinking of the Titanic and Other Great Sea Disasters" paru en 1912.



Les phases successives du naufrage du *Titanic*. Ces croquis ont été réalisés le 15 avril par L. D. SKIDMORE à bord du *Carpathia* à partir du récit de l'un des naufragés, Jack THAYER.

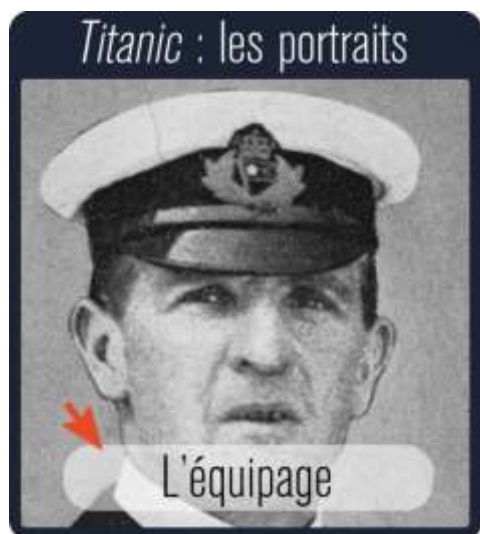
Un lourd bilan, et quelques rescapés

Sur les 1 316 passagers, 499 sont sauvés (soit 37,94%) (dont 203 sur les 325 embarqués en 1^{re} classe soit 62,46% ; 118 sur 285 en 2^e classe soit 41,40% ; 178 sur 706 en 3^e classe soit 25,21%). 212 des 885 hommes d'équipage (23,95%) survivent au naufrage (soit au total 711 personnes sur les 2 201 embarquées).

Les pertes subies par les passagers de 3^e classe sont dues au fait qu'ils étaient logés dans les ponts inférieurs plus difficiles d'accès et que beaucoup d'immigrants ne comprenaient pas l'anglais.

Une majorité de femmes (296 sur 402 soit 73,63%) et d'enfants (57 sur 109 soit 52,29%) sont sauvés. On dénombre en effet 146 hommes sauvés sur les 805 embarqués (soit 18,14%).

Le *Carpathia* qui, à 150 km du lieu du naufrage, a capté un des SOS, arrive sur le lieu de naufrage à 4h00. Il recueille les 711 rescapés entre 4h10 et 8h10. À 8h50, il quitte le lieu du naufrage. Le *Carpathia* s'amarré sous une pluie battante au pier 54 à New York, le 18 avril à 21h35.



Les commissions d'enquêtes

Rapidement, deux commissions d'enquête sont ordonnées, l'une anglaise, l'autre américaine, afin de déterminer les causes du naufrage :

- La 1^{re} est diligentée par le Gouvernement britannique. Elle est présidée par John Charles BIGHAM "Lord Mersey" assisté d'experts spécialisés dans la construction et l'architecture navale. Les auditions s'ouvrent à Westminster le 2 mai et s'achèvent le 6 juin 1912.
- La 2^e est mise en place à l'initiative du Sénateur Républicain du Michigan William Alden SMITH, un proche du commandant SMITH avec qui il avait navigué en 1906. La commission, composée de 3 sénateurs Républicains et 3 sénateurs Démocrates débute ses auditions le 19 avril 1912 à l'Hôtel Waldorf-Astoria de New York.

Durant les 18 jours d'auditions, 86 témoins sont entendus. La transcription de l'enquête représente plus de mille pages.

À l'issue de ces deux enquêtes, les commissions rédigent, entre autres, un certain nombre de recommandation pour pallier les nombreuses erreurs ou négligences qui ont mené au naufrage du *Titanic* :

Concernant la navigation :

- En cas d'avis de glaces, le navire doit progresser la nuit à une vitesse modérée ou changer de cap de façon à s'éloigner de la zone dangereuse.
- Les personnels affectés aux postes de vigie doivent effectuer des tests de vision.
- Un navire qui ne secourt pas un navire en détresse, alors qu'il en a la possibilité, commet un délit.

Concernant la structure du navire :

- Les cloisons et compartiments étanches doivent être conçus de manière garantir la flottabilité du navire.
- Le doublage de la coque doit être étendu du fond jusqu'au-dessus de la ligne de flottaison.

Concernant les procédures d'évacuation :

- Les navires doivent être équipés d'un nombre suffisant de canots de sauvetage ; passagers et équipage doivent en être largement informés.
- Des exercices de sauvetage doivent être effectués régulièrement.
- Dans chaque cabine un plan indiquant au passager le chemin le plus court entre sa cabine et le canot de sauvetage attribué doit être affiché.

Concernant la communication :

- Tous les navires doivent être équipés de la Télégraphie Sans Fil.
- Un nombre suffisant d'opérateurs doit être formé afin de garantir un service continu de jour et de nuit.

Toutes ces recommandations serviront de base à l'écriture de la première convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, également appelé **convention SOLAS** (Safety Of Life At Sea).

Adoptée en 1914, la convention SOLAS stipule les normes minimales de construction, d'équipement et d'exploitation des navires, compatibles avec leur sécurité.



Mise à jour régulièrement, elle est considérée comme le plus important de tous les traités internationaux concernant la sécurité des navires de commerce et est intégrée à la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer.

III – DÉCOUVERTE ET ÉTUDE DE L'ÉPAVE

Découverte

L'histoire du *Titanic* reprend en 1985. Depuis le naufrage, plusieurs projets de recherche plus ou moins réalistes ont entretenu le mythe du paquebot. Mais à l'été 1985, c'est finalement la campagne de recherche entreprise par l'IFREMER et l'Institut océanographique américain Woods Hole Oceanographic Institution qui permet de retrouver l'épave.

Au cours de l'été, l'expédition (en préparation depuis deux ans) pour retrouver le paquebot est lancée. Ce n'est finalement que trois jours avant la fin des opérations, le 1^{er} septembre 1985, que le navire est retrouvé. L'américain Robert BALLARD et le français Jean-Louis MICHEL aperçoivent une chaudière sur leurs écrans de contrôle. Les radars performants ont fini par retrouver le *Titanic*.

« À une heure du matin, j'ai vu sur les écrans défiler des signes avant-coureurs de ce qui, quelques minutes plus tard, s'est révélé être une chaudière. Sans aucun doute, c'était bien le site où gisait le Titanic, 4 000 mètres sous le navire. »

Jean-Louis MICHEL, ingénieur systèmes sous-marins, Ifremer



L'épave git par 3 800 mètres de fond. Brisé en deux parties, le navire et ses débris s'étendent sur plus de 700 mètres.

Exploration

Plusieurs expéditions conjointes entre la France et les États-Unis ont lieu dans les années suivantes. En 1987 et 1993, 1994, 2000 et 2004, des expéditions sont mises en place et permettent de remonter, au total, plus de 5 500 objets retrouvés sur le champ de débris. Ces derniers sont à chaque fois soigneusement conservés et restaurés, permettant de retrouver des familles de passagers et de retracer des histoires personnelles émouvantes.



En 1995, une expédition menée par la Russie et les États-Unis permet au réalisateur canadien James CAMERON de réaliser des prises de vue pour son film *Titanic*. À bord des sous-marins *Mir 1* et *Mir 2*, du P.P. Shirshov Institute of Oceanology, des images de l'épave sont filmées.

L'année suivante, une expédition de l'Ifremer et RMS *Titanic* aboutit à la réalisation d'une cartographie détaillée de l'épave et du site. Ce travail permet aussi d'inspecter la corrosion de l'épave. Deux ans plus tard, en 1998, une partie de la coque avec trois hublots est relevée par les mêmes équipes. La masse de 18 tonnes revient à la surface sous l'œil des téléspectateurs américains qui suivent une retransmission en direct.

Les premières images de l'intérieur du navire, quant à elles, sont tournées en 2005. Le Dr Anatoly SAGALEVITCH dirige une expédition associant James CAMERON, la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) et la chaîne de télévision Discovery Channel, dans le but de tourner le documentaire *Last mysteries of the Titanic*. Ce travail doit aussi permettre d'évaluer les détériorations de l'épave.

Lors de cette expédition, les ROV inventés par James CAMERON s'aventurent dans la cabine des passagers de 1^{re} classe Isidor et Ida STRAUS, les bains turcs, mais aussi Scotland Road (couloir où se trouvaient les cabines des membres

de l'équipage). Ces images permettent par ailleurs d'émettre de nouvelles théories sur la façon dont le paquebot s'est brisé et a coulé.

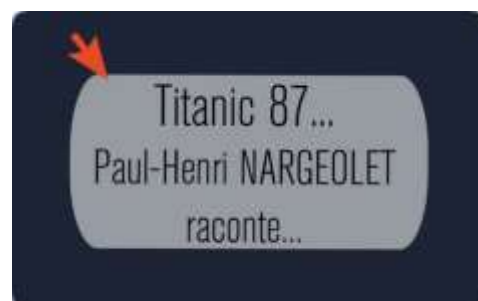
Un avenir incertain

L'épave est aujourd'hui toujours étudiée, notamment pour évaluer la vitesse de sa détérioration. Spécialiste de l'épave du *Titanic*, Directeur du programme de recherches sous-marines pour Premier Exhibitions, RMS Titanic Inc., Paul-Henri NARGEOLET est également le consultant technique de Victor VESCOVO, (Caladan Oceanic) qui affrète le *Limiting Factor*, un sous-marin capable de plonger dans les fosses les plus profondes (à - 11 000 mètres).

En 2019, il effectue 5 plongées sur le *Titanic*. Cette mission confirme la détérioration progressive de l'épave, dont l'acier est « mangé » par la bactérie *Halomonas titanicae*.

Été 2021, 34 ans après sa première plongée à bord du *Nautilus*, Paul-Henri NARGEOLET retourne explorer l'épave du *Titanic* dans le cadre de la mission « Titanic Survey Expedition – 2021 » organisée par OceanGate. Grâce aux équipements derniers cris du submersible *Titan*, il plonge par 3 800 mètres de profondeur dans des conditions remarquables. L'équipe tourne aussi des images en 4K de l'épave, ce qui permet une modélisation photogrammétrique d'une précision inégalée. Ce travail met de nouveau en lumière la dégradation du paquebot.

En 2022, une nouvelle expédition de OceanGate permet de filmer les toutes premières images en 8K de l'épave. Ces images d'une qualité exceptionnelle permettent de révéler de nouveaux détails du navire.



BIBLIOGRAPHIE



LIVRES

Dans les profondeurs du Titanic / Paul-Henri NARGEOLET. – Paris : HarperCollins, 2022.

Le dictionnaire du Titanic / François CODET. - Rennes : Marines Éditions, 2012.

Le Titanic, vérités et légendes / Gérard PIOUFFRE. – Paris : Perrin, 2018.

Missions *Titanic* : Latitude : 41°44' N - Longitude : 49°57' W. Recherches, découverte, explorations de l'Épave / Joseph COÏC. - Ar Men Du, 2006.

La grande aventure de l'exploration des océans : de la découverte du *Titanic* à la recherche des vestiges du déluge / Robert D. BALLARD. - National Geographic, 2001.

La nuit du Titanic / Walter LORD. - Archipel, 1998

***Titanic*, destination désastre : Les légendes et la réalité** / John P. EATON ; Charles A. HAAS. - MDV, 1997.

***Titanic* : la grande histoire illustrée** / Don LYNCH ; Peintre Ken MARSCHALL. - Glénat, 1996



DVD

A night to remember = Atlantique latitude 41 / de Roy Ward Baker avec Kenneth More; Honor Blackman; Robert Ayres; David McCallum; Walter Lord. - Rank library, 1958. - 283 min.

Les fantômes du Titanic = Ghosts of the abyss / de James Cameron. - Walden Media, 2003. - 60 min.



SITES INTERNET

[L'Association Française du Titanic \(AFT\)](#)

L'Association Française du Titanic a pour but principal de sauvegarder et de promouvoir la mémoire du *Titanic* en France, de ses passagers français, de ses membres d'équipage français, des personnalités, navires et sites directement liés à son histoire en France.

Site en Français

[Titanic](#)

Ce site très complet a été créé par un membre de l'Association Française du Titanic, il contient de nombreuses informations détaillées sur la construction du paquebot, la vie à bord, les espaces de travail (salle radio...), la chronologie du naufrage, les campagnes de recherche de l'épave, etc.

Site en Français

Crédits photographiques : E/M Group - National Oceanic and Atmospheric Administration/Department of Commerce - Collection C. Molteni de Villermont - Collection « Titanic The Ship Magnificent » - Library of Congress.
Reproduction interdite - © La Cité de la Mer - 2022