LATITUDE41

Bulletin de l'Association Française du Titanic

N° 60 - 61

ISSN 1767 6029

Association Française du Titanic

(déclarée à la sous-préfecture de Rambouillet le
13 Février 1998- J.O. N° 1378 du 21 Mars 1998)

Président : François CODET

26 rue de la Résistance Clos de Chaville 92370 CHAVILLE

01 47 09 17 05 « francois.codet@wanadoo.fr »

Trésorier : François CODET

Secrétaire : Christophe CHASTANET

« christophe.1.chastanet@wanadoo.fr »

Rédaction de *Latitude 41*:
Antoine Resche, Aurélie Saboureau, Tiphaine Hirou, Manon Lotterie

2, rue des 2 ponts 44000 NANTES

06 78 42 82 03 « redaction.latitude41@yahoo.fr »

Administration du site : Daniel Dupont

27 Rue de Massy 92160 ANTONY

« danydupont@free.fr »

Chargé de communication : Béatrice RIME

00 33 (0)3 20 94 44 87 « b.rime@orange.fr »

Site officiel : http://aftitanic.free.fr/

Le trimestriel « LATITUDE 41 »
est enregistré sous le N° ISSN : 1767-6029

Sommaire

Mot du président
Mot de la rédaction 3

Le *Nomadic* et l'AFT 4

Le *Titanic* dans la presse de 1912 9

Le *Titanic II*, et si c'était vrai 37

Titanic : Honor and Glory 42

Le coin du lecteur 45

Dans les numéros à venir 47

Réunion *Titanic* à Belfast 48

COUVERTURE

Montage : Daniel Dupont

Bannière : Rudy Gambarini

Mot du président

20 septembre 2014

Bonjour à tous,

L'exposition *R.M.S. Titanic*, qui s'est tenue à Paris en été 2013, va rouvrir ses portes le 10 octobre prochain à Genève, après avoir siégé à Amsterdam puis à Bruxelles. A nouveau, la grande maquette de Jean-Paul Hanrion devrait figurer en bonne place dans le hall d'accès à cette manifestation.

Le président de la Belfast Titanic Society a séjourné à Paris à la fin du mois d'août et, en mon absence, a pu s'entretenir avec Daniel Dupont. Le rassemblement qu'ils ont prévu d'organiser à Belfast en avril prochain constitue une première dans ce domaine et ils semblent avoir déjà reçu un nombre significatif de réponses favorables, y compris d'outre Atlantique.

Les courriers adressés en juin par l'AFT au Conseil régional et au Conseil général de Basse-Normandie, dans le but de trouver des soutiens financiers pour la restauration du wagon transatlantique n'ont malheureusement pas reçu de réponse favorable. Dans un courrier daté du 4 août le président du Conseil général a écrit: « *Je suis bien conscient de l'intérêt technologique, patrimonial et historique de ce témoignage matériel… Je soutiens pleinement votre initiative et votre action conjointe avec la fondation du patrimoine… Néanmoins le conseil général n'envisage malheureusement pas de retenir dans ses orientations budgétaires une opération nouvelle de ce type* ».

Je vous souhaite à tous une bonne rentrée ou reprise d'activité,

François Codet

Mot de la rédaction

Chers amis,

Avec cette rentrée, *Latitude 41* se focalise sur deux thématiques qui ne manqueront pas de vous intéresser. La première, qui occupe le plus gros de ce numéro double, concerne la presse. Presse d'époque, grâce à l'important travail réalisé par Daniel Dupont au sujet de la presse française dans les jours qui ont suivi le naufrage ; mais aussi presse contemporaine grâce au dossier réalisé par François Codet sur l'action de l'AFT concernant le *Nomadic*. Ce dernier article nous permettra d'égayer quelque peu le numéro avec des photographies du navire prises par Manon en juin dernier.

La deuxième thématique concernera les tentatives de reconstruction du *Titanic*. L'article sur lequel Francky Lopez travaille depuis plusieurs numéros vous présentera le projet de *Titanic II* de Clive Palmer, qui a encore fait parler de lui cet été. Nous vous offrirons enfin un aperçu du projet de jeu vidéo *Titanic, Honor and Glory*, qui offre d'ores et déjà de très belles images d'une reconstitution précise du navire. Nous avons recontré pour cela Nicolas Murgia, figure française de l'équipe de production, chargé de réaliser les textures historiques du décor. Encore de très belles images que les lecteurs de la version papier retrouveront dans le cahier central.

Libre à vous de voir, au terme de votre lecture, qui, du *Titanic* informatique ou de celui de Palmer, est finalement le plus virtuel !

Antoine, Aurélie, Manon et Tiphaine

Le *Nomadic* et l'AFT

Le pont principal du *Nomadic*

coll. Manon Lotterie

Le présent article, établi essentiellement à partir de coupures de presse, a pour seules finalités :

- de rappeler que les actions qui ont abouti au sauvetage du *Nomadic* ont débuté en France
- de souligner à quel point l'AFT a tenu un rôle déterminant dans les tentatives qui ont été menées en faveur de la restauration du transbordeur

Désormais restauré à Belfast, le *Nomadic* a été rendu accessible au public au début de l'été 2013. Nous nous inclinons devant la qualité du travail accompli sous l'égide du Nomadic Charitable Trust.

par François Codet

Principales étapes des actions entreprises en France en faveur de la restauration du *Nomadic*

D'après des pièces du dossier constitué par Yvon Thomas, dont un exemplaire a été remis à Christian Gorrée Wery

6 septembre 2002

Ouest-France titre : « *la gare maritime a le spleen des transatlantiques. Le* Nomadic *recouvrera-t-il son port ?* ».

4 avril 2003

À Cherbourg, création d'un comité pour la réanimation du Vieux Port (CPRVP). L'opération *Nomadic* est appuyée par la Cité de la mer et le député.

4 avril 2003

Une dépêche AFP annonce l'arrivée du *Nomadic* au Havre et précise : « *Le ministère de la Culture vient de le placer sous le régime de l'instance de classement parmi les monuments historiques en raison de son grand intérêt pour l'histoire de la navigation transatlantique* ».

5 avril 2003

La *Presse de la Manche* annonce le transfert au Havre du *Nomadic* et son instance de classement comme monument historique (en vue de sa restauration). *Le Parisien* note également le départ du navire.

19 janvier 2004

Un court article de la presse d'Irlande du nord mérite d'être en partie cité

L'un des derniers liens avec le *Titanic* pourrait revenir sur son lieu de naissance et aux chantiers Harland & Wolff. Le transbordeur *Nomadic* fut construit pour transporter les passagers de 2e classe depuis le port français de Cherbourg jusqu'au *Titanic*. Désormais dépouillé de ses superstructures, cet élément important de l'histoire maritime pourrait être acheminé à Belfast pour y être la pièce maîtresse d'un centre consacré à l'histoire du navire le plus célèbre du monde. Le groupe Belfast Industrial Heritage (B.I.H.), sous la direction de Katherine Neill, est à la tête de l'offensive visant à dégager la somme de 1,4 million de livres qui serait nécessaire. Deux pistes sont explorées : la participation du Belfast City Council, qui réserve sa réponse, et celle du Secrétariat gouvernemental Britannico-Irlandais qui a indiqué qu'il était susceptible de soutenir le projet. La Loterie pourrait également contribuer à alimenter ce projet, mais seulement lorsque le navire sera de retour dans les eaux britanniques.

Un consortium français a manifesté également de l'intérêt pour ce projet, mais ses plans sont encore flous.

Sir Bernard Crossland, président du B.I.H, a dit qu'il fallait que la ville célèbre sa participation à l'histoire du *Titanic* : *« La construction du Titanic a été une réalisation industrielle extraordinaire. Qu'un idiot de commandant ait pu le flanquer à toute vitesse contre un iceberg n'enlève rien au savoir-faire et à la technicité qui ont été parties intégrantes de la construction du navire ».*

5 avril 2003

Paris-Normandie, Région Seine Maritime, titre : *« Un monument des mers : Il n'est plus que l'ombre de lui-même, mais il conserve sa part de légende. Le* Nomadic, *ancien transbordeur du* Titanic, *est arrivé au Havre hier ».*

26 décembre 2003

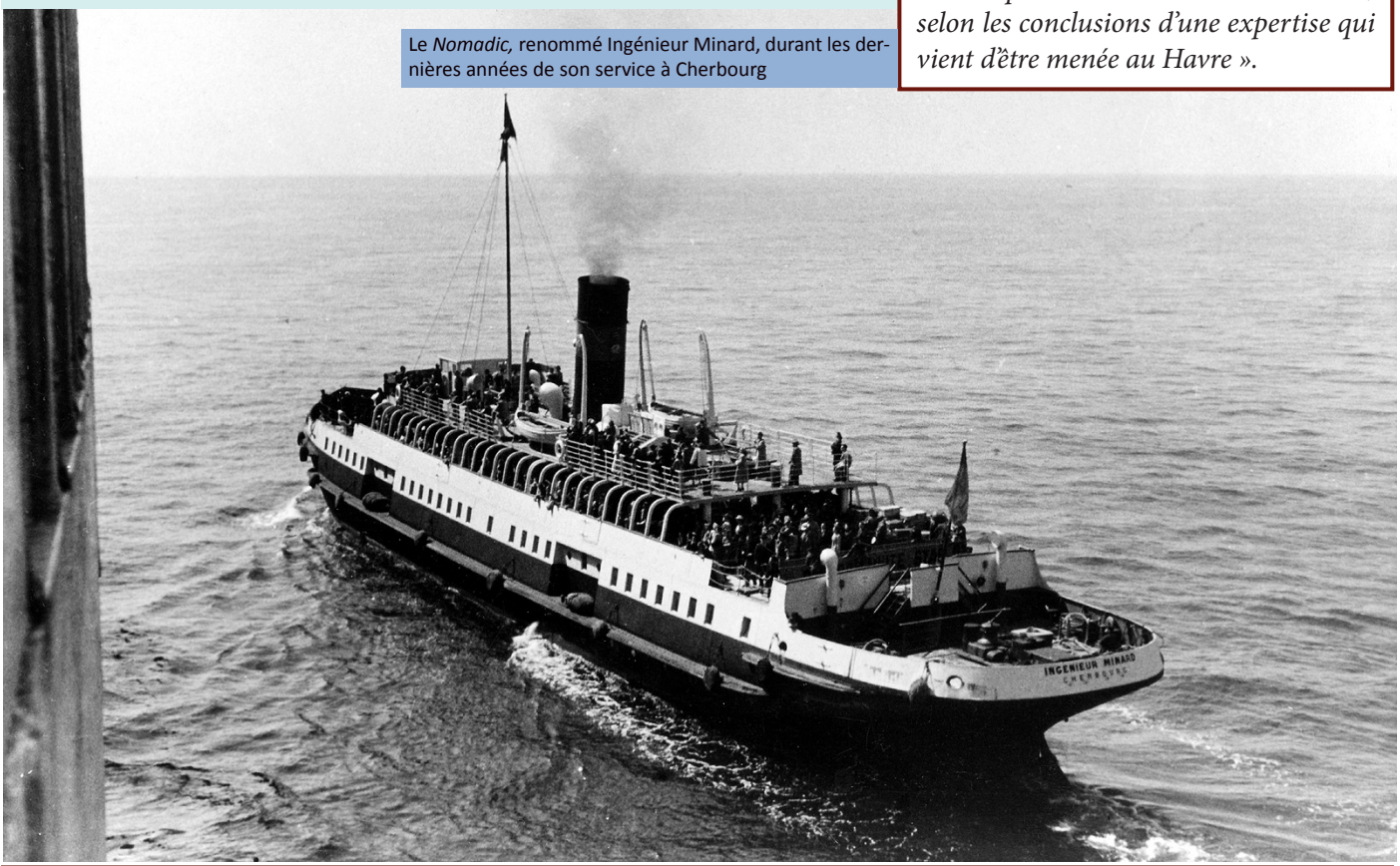
La Presse de la Manche examine l'hypothèse d'une présentation du *Nomadic* sur la cale Bellot, ce qui nécessiterait la remise en eau de cette cale de 70 mètres par 70 mètres . Le journal annonce qu'Yvon Thomas prend la présidence du CPRVP.

5 février 2004

Ouest-France publie un article en titrant : *« En attendant un possible retour du transbordeur à Cherbourg, souscription pour sauver le* Nomadic *».*

10 mai 2004

Ouest-France publie un article en titrant : *« La coque du* Nomadic *est en bon état, selon les conclusions d'une expertise qui vient d'être menée au Havre ».*



Le *Nomadic,* renommé Ingénieur Minard, durant les dernières années de son service à Cherbourg

coll. François Codet

19 mai 2004

AG du CPRVP. Le coût de la remise en eau de la cale Bellot est évalué à 53 000 €. La remise en état des superstructures du navire pourrait être confiée à des bénévoles. On annonce par ailleurs l'élection de M. Bernard Cazeneuve (PS) au Conseil régional de Basse-Normandie (1er V-P.).

8 juin 2004

Ouest-France publie un article : « *Opération S.O.S.* Nomadic ».

1er septembre 2004

La Presse de la Manche annonce la vente aux enchères du *Nomadic* pour le 21 septembre et pose la question : « *La Cité de la mer (CDM) va-t-elle acquérir le navire ?* ». Le coût de la restauration est alors évalué à 9 millions d'euros et ce montant dépasse les moyens de la Communauté Urbaine de Cherbourg (CUC) comme ceux de la CDM.

30 janvier 2005

La Manche Libre titre : « *Pétition pour le* Nomadic ».

31 mars 2005

Dans un courrier au maire de Cherbourg, Yvon Thomas annonce qu'il va déposer un document, ayant recueilli 945 signatures, appuyant l'action entreprise par l'AFT. Il demande au maire un engagement sur le projet et regrette l'annonce d'une décision négative déjà formulée unilatéralement par le président de la CUC.

5 janvier 2005

La Presse de la Manche titre : « *Une pétition pour sauver le* Nomadic *est annoncée par l'Association Française du Titanic (AFT)* »

La Marine nationale a fait savoir qu'elle serait en mesure d'accueillir (temporairement) le navire, lequel pourrait être restauré avec l'aide des Constructions Mécaniques de Normandie (CMN). Les frais de rénovation pourraient être pris en charge à 50% par le ministère de la Culture.

Mis aux enchères pour 500 000 €, en novembre 2004, le *Nomadic* n'a pas trouvé preneur.

Bernard Cazeneuve doit recevoir les représentants du CPRPV et de l'AFT, à Caen, le 13 janvier 2005.

Le *Nomadic*

coll. Manon Lotterie

4 avril 2005

La Presse de la Manche et *Ouest-France* annoncent le recueil de plus de 2 600 signatures en faveur du sauvetage du *Nomadic* (soit autant que pour le France, avec 1 000 signatures de plus qui ont été recueillies en deux fois moins de temps). Le navire va être mis une nouvelle mise aux enchères pour 250 000 €.

La presse évoque un projet d'acquisition par la ville de Belfast. Le Conseil général (de la Manche) et le Conseil régional (de Basse-Normandie), ainsi que des investisseurs privés, ont exprimé un intérêt pour le projet.

7 juillet 2005

97 signatures viennent s'ajouter à la pétition déjà remise.

6 novembre 2005

Extraits d'un article du ***Journal du dimanche*** *qui résume clairement la question*

« Ils ont gagné plusieurs batailles mais pourraient bien perdre la guerre. Maintes fois sauvé des ferrailleurs, le Nomadic *risque désormais de quitter la France au grand dam de l'Association française du Titanic, qui appréhende l'issue des enchères lors desquelles il sera mis en vente jeudi prochain pour 500 000 € au T.G.I. de Paris. Aucun projet français sérieux de rachat du petit frère du* Titanic *ne semble en effet se dessiner.*

Après avoir été transformé en restaurant flottant à Paris dans les années 1970, face à la tour Eiffel, le navire a été saisi en 2002 à la suite du non paiement des redevances par le propriétaire, récemment décédé et sans héritiers connus. La dette, qui s'élève à plus d'un million d'euros, aurait pu conduire à la démolition sans l'opiniâtreté de la centaine de passionnés de l'AFT

Candidate « désignée » à la reprise du transbordeur la Communauté Urbaine de Cherbourg, un temps intéressée pour le développement muséographique de la Cité de la mer, finit par renoncer : « notre territoire est fragile financièrement : nous ne pouvions pas sauver en même temps la dernière gare maritime d'Europe, assurer l'avenir de La Cité de la mer et acheter le Nomadic *» regrette le président Bernard Cauvin qui évoque le syndrome de la patate chaude ».*

6 septembre 2005

Une table ronde est organisée par l'AFT et le CPRVP, dans les locaux de la C.C.I.

- Bernard Cauvin, Pdt. de la CUC et PDG de la Cité de la Mer, annonce qu'il sera représenté par le vice-président de la CUC.
- Bernard Cazeneuve, maire, sera représenté par un de ses adjoints.
- Le député J. Lemière (UMP) sera représenté par Mme Héry.
- M. Donnedieu de Vabres, ministre de la Culture, a décliné l'invitation

11 novembre 2005

La Presse de la Manche titre : *« Le* Nomadic *toujours pas vendu » et rappelle un communiqué du 8 avril 2003 : « Si le navire flotte encore, c'est grâce à la proposition de l'AFT de le faire classer ».*

Le journal annonce une vente à la bougie et fait état de plusieurs acquéreurs potentiels : une société monégasque, un collectionneur américain et note que le gouvernement britannique s'active autour du projet Harland & Wolf (Belfast).

L'ouvrage *Nomadic, le petit frère du Titanic* est publié par l'éditeur cherbourgeois ISOETE.

Sur la passerelle du *Nomadic*, le *Titanic Belfast* est en vue

coll. Manon Lotterie

23 novembre 2005

La lettre électronique *Mer et Marine* publie un récapitulatif consacré au *Nomadic*, en précisant qu'il n'a pas trouvé preneur le 10 novembre pour une mise à prix de 500 000 €. La communauté urbaine de Belfast, qui était prête à engager 380 000 €, semble décidée à retirer son offre. Un projet Franco-Monégasque est alors envisagé et a été décrit dans un dossier de 60 pages.

3 janvier 2006

Yvon Thomas écrit à Bernard Cauvin pour solliciter une entrevue avant le 10 janvier

3 janvier 2006

Le député Lemière écrit au ministre de la Culture pour lui demander de se faire représenter à la vente aux enchères du 26 janvier, afin de faire jouer une clause de sauvegarde

16 janvier 2006

En réponse à la demande d'Yvon Thomas, Bernard Cauvin rappelle qu'en octobre le bureau s'est prononcé unanimement contre le projet d'acquisition du navire, pour lequel aucun budget ne pourrait être dégagé. Un projet de scénographie, confié à un chantier-école il y a trois ans, n'a pas abouti.

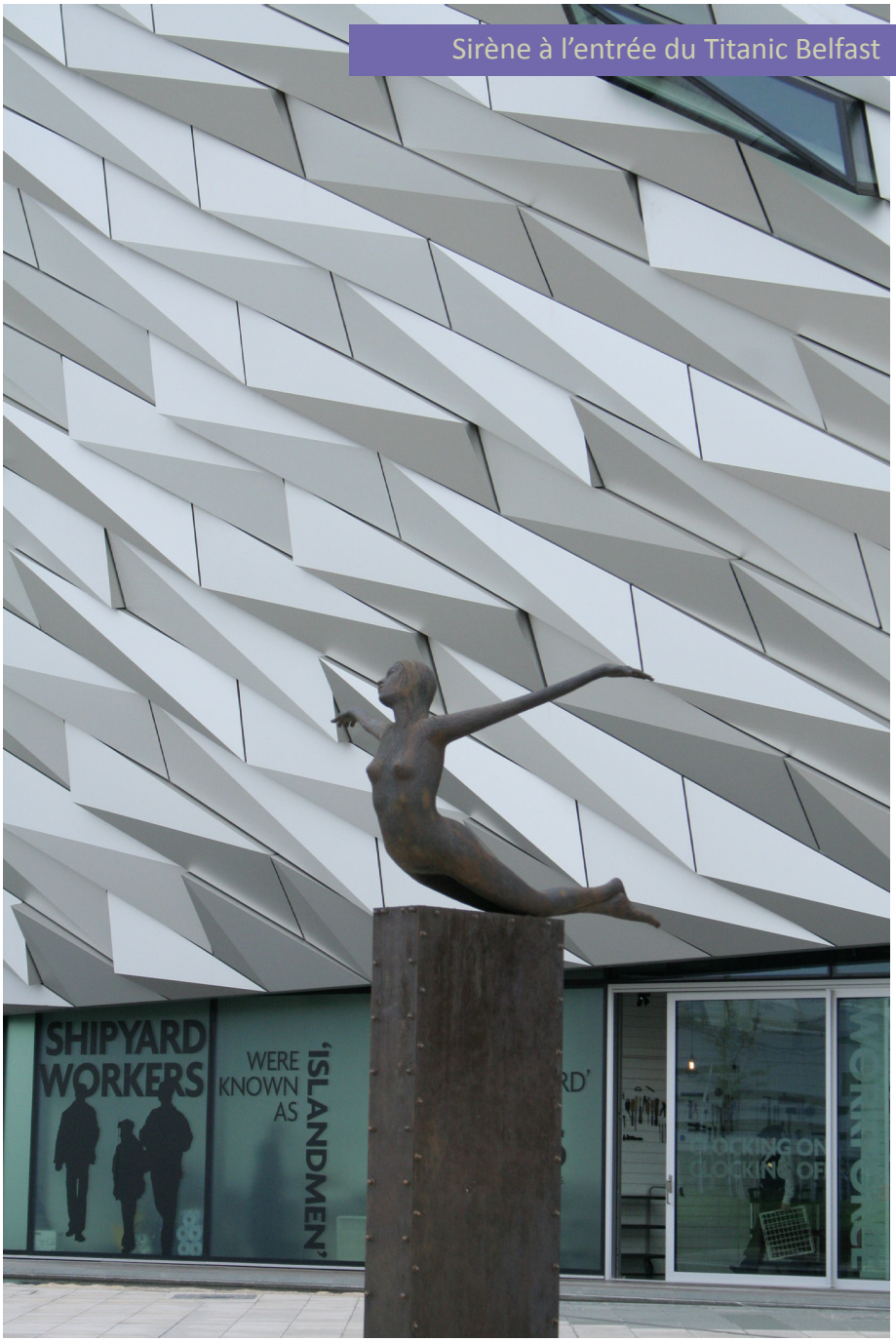
18 janvier 2006

La lettre électronique *Mer et Marine* titre « *Le* Nomadic *intéresse de nouveau Belfast* ». Nigel Dodds, député de Belfast-nord, évoque le projet de réalisation d'un quartier du port dédié au *Titanic*, dont le transbordeur serait la pièce majeure. Selon les estimations, il faudrait 750 000 £ pour ramener le navire à Belfast plus 7 000 000 £ pour le restaurer.

Juillet 2006

Le *Nomadic* quitte Le Havre pour Belfast.

Sirène à l'entrée du Titanic Belfast



coll. Manon Lotterie

« *Le* Nomadic *intéresse de nouveau Belfast.* »

26 janvier 2006

La lettre électronique *Mer et Marine* titre: « *SS* Nomadic *l'heure de vérité ?* » en annonçant la mise aux enchères du transbordeur, ce jour à 14 h 30, pour une mise à prix de 250 000 €. Relayée par la BBC et SkyNews, l'association Nomadic Appeal a récolté 52 000 € par souscription et le Conseil municipal de Belfast a décidé d'investir 150 000 €.

C'est ainsi que le Département du Développement Social de Belfast est parvenue à faire l'acquisition du *Nomadic* pour 263 000 £, tous frais inclus.

Octobre 2006

Le Nomadic Charitable Trust est constitué à Belfast afin de piloter la restauration du transbordeur.

Le *Titanic* dans la *presse française* *et les événements qui l'accompagnent*

ECHO DE PARIS — MARDI 16 AVRIL 1912

NOUVELLES DU MONDE ENTIER

...bat sur le Home Rule

Le Naufrage du «Titanic»

Le Transatlantique entre en collision avec un iceberg

...es 2,700 personnes à bord sont sauvées

Malgré les secours, le paquebot coule quelques heures après

Gallica

L'écho de Paris du 16 avril 1912

L'année 2012 fut une année exceptionnelle pour tous ceux qui portent un intérêt particulier au naufrage du *Titanic*. Cent ans auparavant, les « Unes » des journaux de l'époque ont commenté l'événement avec plus ou moins de détails, d'inventivité, de vraies et fausses nouvelles qui ont ému et bouleversé le monde entier.

par Daniel Dupont

Feuilleter ces journaux et les articles qu'ils contiennent sur le site de la Bibliothèque Nationale de France permet de relier et analyser les événements qui se sont déroulés en marge de la catastrophe du 14 et 15 avril 1912 en plein milieu de l'Atlantique Nord. La période retenue est celle qui part du naufrage du *Titanic*, jusqu'à la fin du mois d'avril. L'actualité est assez fournie, car ces quinze jours regroupèrent de nombreux sujets qui méritent de s'y attarder. C'est uniquement la presse française qui fait l'objet de cette recherche, les sujets traités étant très nombreux sur cette période si courte.

La diversité des journaux fait apparaître des divergences de point de vue suivant l'orientation politique ou religieuse du quotidien, allant de *L'Humanité* au *Figaro*, en passant par *La Croix* ou *L'Univers*. Certains articles prennent plus ou moins d'importance selon le quotidien, et seuls quelques journaux publient des photographies comme *Le Matin*, *Le Petit Parisien* ou *Le Petit Journal* entre autres, les autres ne publiant que du texte.

L'aviation au centre de l'actualité

On notera cependant des rubriques omniprésentes comme celle consacrée à l'aviation. N'oublions pas que la découverte du ciel par des engins volants n'était qu'à ses débuts. Il n'y avait que cinq ans, en 1907, que Louis Blériot avait effectué la première traversée de la manche sur un engin volant tel que personne de nos jours ne prendrait le risque de retenter l'expérience. On découvre dans les articles publiés en page 2 ou 3 de certains quotidiens, l'inquiétude grandissante face à l'utilisation des dirigeables et des avions par l'armée allemande. On pensait en France que les aéronefs ne pouvaient servir qu'à des missions de reconnaissance et ne devraient être utilisés qu'en début de conflit pour laisser place à la guerre terrestre traditionnelle. La suite prouvera le contraire…

La guerre italo-turque n'en finit pas, et prouve que l'aviation militaire n'est en fait qu'à ses débuts. Elle a débuté le 29 septembre 1911 pour se terminer le 18 octobre 1912. Ce conflit fut un signe précurseur de la Première Guerre mondiale, et utilisa pour la première fois dans l'histoire les avions et les dirigeables pour bombarder les positions ottomanes. Les quinze derniers jours du mois d'avril 1912 ne font que décrire un feuilleton sans fin.

Sans rentrer dans les détails de cette actualité, on peut noter les quelques événements les plus marquants de cette

période. Mis à part le sujet central, il y eut l'éclipse de soleil du 17 avril qui fut totale à Paris. Le phénomène était important, d'autant plus que l'éclipse totale sur Paris prévue après celle-ci, ne s'est produite que le 11 août 1999. Il faut remarquer que l'éclipse se produisant trois jours après le naufrage, cela montre bien que la nuit du drame ne devait être éclairée que par les étoiles, et donc très sombre.

Bien que l'annonce du naufrage du *Titanic* occupe la « Une » des journaux, on peut lire en entrefilet, et quelquefois accompagné d'une photographie, le départ du nouveau paquebot *France* de la Compagnie Générale Transatlantique pour sa première traversée inaugurale depuis Le Havre vers New York. Le départ était prévu pour le samedi 20 avril. Très peu de journaux font état de cette traversée qui aurait dû avoir une place plus importante dans leurs colonnes.

Le *contexte politique*

Les journaux du mardi 16 avril font état du décès d'Henri Brisson, avocat, journaliste et Président de la Chambre des Députés, survenu le 14 avril à 7 h 50 à son domicile de Montmorency alors qu'il était âgé de 76 ans.

Pendant que la guerre italo-turque alimente les colonnes des journaux depuis octobre 1911, un autre feuilleton continue de défrayer la chronique, mais celui-ci verra sa fin le 28 avril avec la fusillade de Choisy-le-Roi et la mort de Jules Bonnot, chef d'une bande ayant perpétré des braquages et des meurtres entre 1911 et 1912.

Enfin, le 17 avril, on annonce le soulèvement des troupes marocaines à Fez. L'occupation de la ville par les troupes françaises a été mal perçue par la population. Le soulèvement aura duré 3 jours (les 17, 18 et 19 avril).

Avant tout commentaire des différents événements précédemment cités, il faut s'intéresser au contexte dans lequel ils se situaient. La présidence française est assurée par Armand Fallières, élu le 17 janvier 1906 face à Paul Doumer en le devançant de 78 voix. Il succède à Émile Loubet, et devient ainsi le 9e président de la IIIe République. Il prend ses fonctions le 18 février.

Évitant d'occuper un rôle politique trop influent, le nouveau président cherche à se faire l'arbitre des classes politiques et souhaite rapprocher la fonction présidentielle des Français. Très populaire, il est affectueusement surnommé « le père Fallières » par les Français, en raison de son apparence sage.

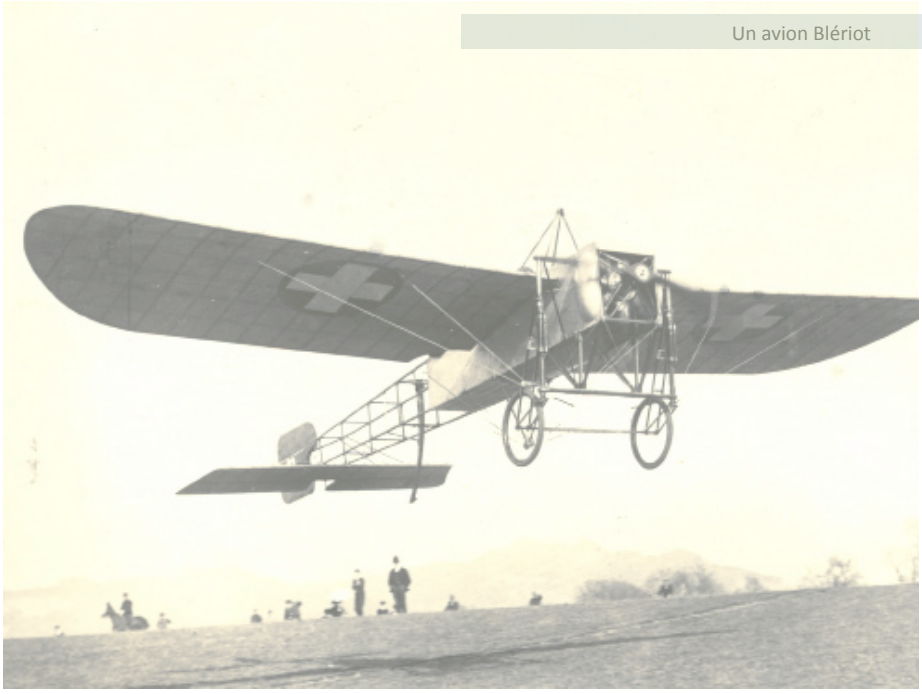
Opposant à la peine de mort, il gracie systématiquement les condamnés à mort pendant les premiers temps de son mandat.

Au cours de sa présidence, le président Fallières travaille au renforcement de la Triple Entente : en 1908, il se rend en visite au Royaume-Uni et le 31 juillet 1909 rencontre Nicolas II à Cherbourg ; en mai 1911, il se rend en Belgique, et en juillet de la même année, aux Pays-Bas. Ces deux visites d'État se déroulent au moment de la seconde crise marocaine (Coup d'Agadir), alors que les troupes françaises commencent à occuper le Maroc.

Le 25 décembre 1908, en effectuant une promenade sur les Champs-Élysées, un garçon de café, qui fut camelot du roi, nommé Jean Mattis, se jette sur le président Fallières pour lui tirer la barbichette. Mais Armand Fallières réagit un peu brusquement en voyant l'énergumène et fut griffé au cou et à l'oreille droite. Jean Mattis écopa de quatre ans de prison.

La présidence Fallières fut également une ère politique marquée par de conséquents progrès : un ouvrier gagne en moyenne 1 100 Francs net annuels. Les savoirs fondamentaux (lecture, écriture, calcul) constituent le bagage du plus grand nombre. En 1902, une réforme adapte l'enseignement secondaire aux nécessités de la vie moderne en attribuant une plus grande place aux sciences et aux langues étrangères. Après le certificat d'études, plus de la moitié des enfants entrent dans la vie active dès l'âge de treize ou quatorze ans.

C'est durant la présidence de Fallières qu'a pris fin l'Affaire Dreyfus. En effet, par la loi du 13 juillet 1906, Dreyfus est réintégré partiellement dans l'armée,



Un avion Blériot

Wikimedia

au grade de chef d'escadron (commandant). Le 4 juin 1908, les cendres du plus illustre défenseur de Dreyfus, l'écrivain Émile Zola, sont transférées au Panthéon.

C'est en cette année 1912 qu'est instauré l'isoloir permettant d'organiser les votes à bulletin secret et c'est aussi lors de cette même année, le 17 avril, qu'il présente ses condoléances au roi George V et au président américain William Howard Taft, en hommage aux nombreuses victimes du naufrage du *Titanic*, mais omet d'adresser ses condoléances aux familles françaises endeuillées.

Armand Fallières, président de la République en 1912

Wikimedia

Les dates qui ont marqué l'année 1912 :

13 janvier : Démission de Joseph Caillaux, jugé trop conciliant avec l'Allemagne.

14 janvier : Raymond Poincaré devient président du Conseil (jusqu'au 18 janvier 1913).

21 janvier : Création du mouvement des Jeunes Radicaux.

30 mars : Signature à Fès du traité qui impose le protectorat français sur le Maroc.

13 avril : L'ingénieur François Denhaut présente un hydravion à flotteurs muni d'une coque résistante aux chocs avec l'eau.

27-28 avril : Siège de la bande à Bonnot et mort de son chef le lendemain à Choisy-le-Roi.

20 mai : Loi sur l'armement naval.

10 juillet : La représentation proportionnelle est adoptée à la Chambre.

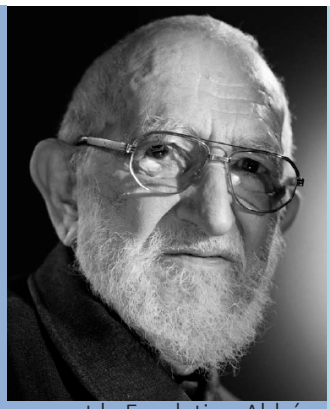
Grèves chez Renault et Berliet contre le chronométrage du travail (1912 et 1913).

Création des offices des HBM (habitations bon marché).

Quelques célébrités nées en 1912

extraits et photos de Wikipédia

L'Abbé Pierre
(né Henri Grouès)



Né le 5 août 1912 à Lyon et mort le 22 janvier 2007 à Paris, prêtre catholique de l'Ordre des Frères mineurs capucins, résistant, puis député, fondateur du Mouvement Emmaüs (organisation laïque de lutte contre l'exclusion) comprenant la Fondation Abbé-Pierre pour le logement des défavorisés et de nombreuses autres associations, fondations et entreprises de l'économie sociale, en France et partout dans le monde.

Émile Allais

Né le 25 février 1912 à Megève et mort le 17 octobre 2012 à Sallanches. Ancien skieur alpin français de renom. Premier médaillé français en ski alpin, il réalisa un triplé au championnat du monde en 1937 à Chamonix. Il fut l'inventeur de la méthode de ski française rivale de la méthode autrichienne jusqu'alors dominante dans le monde (la méthode française et les victoires d'Émile Allais en 1937 et 1938 ont été popularisées par les films de Marcel Ichac) et le premier porteur de pantalons à fuseaux aérodynamiques dans ses chaussures. Pionnier du ski en France, Émile Allais reste une légende, qui, à près de 100 ans, continuait à skier, avec la même passion chevillée au corps, les pistes de Megève ou de Courchevel.

Eva Braun
(Eva Anna Paula Braun, ou Eva Braun-Hitler ou Eva Hitler)

Née le 6 février 1912 à Munich et morte le 30 avril 1945 à Berlin, est une photographe allemande, notamment connue pour avoir été la compagne d'Adolf Hitler.

John Jacob Astor VI

Né le 14 août 1912 et décédé le 26 juin 1992. Fils posthume du milliardaire John Jacob Astor IV et de sa jeune épouse Madeleine. Il naît en effet quatre mois après la mort de son père dans le naufrage du Titanic.

Lucie Aubrac
(de son vrai nom Lucie Samuel, née Bernard)

Née le 29 juin 1912 à Paris de parents originaires de Saône-et-Loire et décédée le 14 mars 2007 à Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine), fut une résistante française à l'Occupation allemande et au régime de Vichy pendant la Seconde Guerre mondiale. Elle était l'épouse de Raymond Aubrac.

Wernher von Braun
(Wernher Magnus Maximilian von Braun)

Né le 23 mars 1912 à Wirsitz, Posnanie (aujourd'hui Wyrzysk, Pologne) et décédé le 16 juin 1977 à Alexandria, Virginie, est un ingénieur allemand, commandant SS qui a joué un rôle majeur dans la mise au point des fusées. Pionnier de l'astronautique dans les années 1930, il se met au service du régime nazi pour poursuivre ses recherches. Il joue un rôle majeur dans la conception et la réalisation du V2, premier missile balistique qui sera utilisé vers la fin de la Seconde Guerre mondiale. Récupéré après la défaite allemande avec d'autres scientifiques allemands de premier plan par les forces américaines dans le cadre de l'opération Paperclip, il développe les principaux missiles balistiques de l'armée américaine. Lorsque la course à l'espace est lancée, il devient un des principaux responsables de l'agence spatiale américaine (NASA) et, à ce titre, il développe la fusée Saturn V, lanceur des missions lunaires du programme Apollo.

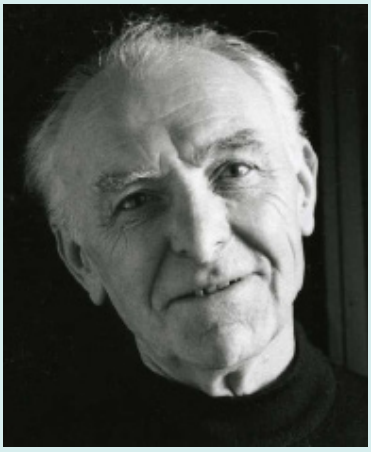
René Lasserre

Né le 12 novembre 1912 près de Bayonne et décédé le 15 mars 2006 à Morsang-sur-Seine. Célèbre chef cuisinier restaurateur, fondateur du célèbre restaurant institutionnel gastronomique Lasserre au cœur du 8e arrondissement de Paris, face au Palais de la Découverte.

Michel Debré

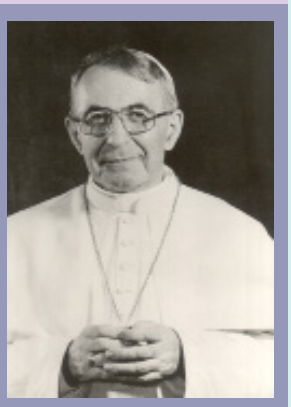
Né le 15 janvier 1912 à Paris et mort le 2 août 1996 à Montlouis-sur-Loire. Homme d'État français. Résistant et gaulliste, il est garde des Sceaux dans le gouvernement de Gaulle III, à partir de 1958. Il contribue à l'écriture de la Constitution de la Ve République. Premier ministre de la République française à partir de janvier 1959, il démissionne en avril 1962, à la suite d'un désaccord avec le président Charles de Gaulle concernant l'Algérie française. Il occupe par la suite les fonctions de ministre de l'Économie et des Finances, de 1966 à 1968, puis des Affaires étrangères, de 1968 à 1969, et enfin de la Défense nationale, de 1969 à 1973.

Robert Doisneau



Né le 14 avril 1912 à Gentilly et décédé le 1er avril 1994 à Montrouge. Photographe français, parmi les plus populaires d'après-guerre. Il fut, aux côtés de Willy Ronis et d'Édouard Boubat, l'un des principaux représentants du courant de la photographie humaniste française.

Jean-Paul Ier
(Albino Luciani)



Né le 17 octobre 1912 à Canale d'Agordo, dans la province de Belluno, en Italie, et mort le 28 septembre 1978 à Rome. Pape de l'Église catholique romaine, élu en 1978 sous le nom de Jean-Paul Ier (en latin *Ioannes Paulus I*, en italien *Giovanni Paolo I*). Son pontificat n'aura duré que 33 jours et 6 heures. En Italie, il est surnommé *il Papa del sorriso* (« le Pape du sourire ») et *il sorriso di Dio* (« le sourire de Dieu »).

Gene Kelly
(Eugene Curran Kelly)

Né le 23 août 1912 à Pittsburgh, Pennsylvanie, et décédé le 2 février 1996 à Los Angeles. Acteur, chanteur, réalisateur et danseur américain. Il est probablement, avec Fred Astaire, la personnalité masculine la plus marquante de la comédie musicale hollywoodienne des années 50. Il inscrivit son nom à plusieurs classiques du genre, tels que *Le Pirate*, *Un Américain à Paris* et *Brigadoon* de Vincente Minnelli, *Un jour à New York* et *Chantons sous la pluie* qu'il coréalisa avec Stanley Donen, *Les Girls* de George Cukor ou encore *Les Demoiselles de Rochefort* de Jacques Demy. Il réalisa ensuite plusieurs films dont la comédie musicale *Hello Dolly* avec Barbra Streisand. Toutefois, ses prestations se raréfièrent à mesure que le genre qui l'avait fait roi déclina. Il retrouva son éclat et sa popularité passés dans deux documentaires, *That's entertainment Part I et II*, à la fin des années 70. Il fut classé en 1999 par l'American Film Institute quinzième plus grande légende du cinéma. En outre, *Chantons sous la pluie* et *Un Américain à Paris* reviennent régulièrement en tête des classements des plus grandes comédies musicales au cinéma.

André Dassary
(André Deyhérassary)

Né à Biarritz le 10 septembre 1912 et décédé le 7 juillet 1987. Chanteur français. D'abord destiné à l'hôtellerie, il se passionne pour le sport et devient masseur professionnel (il accompagne à ce titre l'équipe de France aux jeux olympiques universitaires de 1937). Titulaire d'un premier prix de chant, d'opérette et d'opéra-comique au Conservatoire de Bordeaux, il commence véritablement sa carrière au sein des Collégiens de Ray Ventura. Captif en Allemagne au début de la Seconde Guerre mondiale, il est libéré et atteint véritablement la notoriété sous l'Occupation, notamment avec l'opérette *L'Auberge qui chante* (1941) et une chanson tout à la gloire de Pétain, *Maréchal, nous voilà !*, devenue emblématique du régime de Vichy, et qui, après-guerre, lui attire quelques critiques, bien que son succès n'ait pas faibli par la suite. Parmi ses grands succès on retiendra particulièrement *Ramuntcho* (1944), une chanson de Vincent Scotto pour la musique et Jean Rodor pour les paroles. Il a été la vedette de l'opérette *La Toison d'or* de Francis Lopez et Raymond Vincy créée au Théâtre du Châtelet en 1954. Il est le père de la comédienne Evelyne Dandry.

Robert Rocca
(Robert Paul Joseph Canaveso)

Né le 9 juillet 1912 à Paris et décédé le 12 décembre 1994 (à 82 ans) à Bougival. Chansonnier français.

Viviane Romance
(Pauline Ronacher Ortmans)

Née le 4 juillet 1912 à Roubaix (Nord), et décédée le 25 septembre 1991 à Nice (Alpes-Maritimes). Actrice française. Elle a mis son tempérament et son physique généreux au service de rôles qui ont fait d'elle la vamp par excellence du cinéma français des années 1930 et 1940. Il a tourné dans environ 70 films de 1929 à 1974. L'un de ses derniers films fut *Mélodie en sous sol* d'Henri Verneuil en 1962. Elle y jouait le rôle de Ginette.

Ginette Leclerc
(Geneviève Lucie Menut)

Née le 9 février 1912 à Paris 18e et décédée le 2 janvier 1992 à Paris 16e. Actrice française qui joua dans plus d'une centaine de films de 1932 à 1978, dont *Le Corbeau*, *La Femme du boulanger* et *Le Val d'enfer*.

Jean Servais

Né le 12 septembre 1912 à Anvers et décédé le 17 février 1976 à Paris. Comédien belge de théâtre et de cinéma. Il a tourné dans près de 90 films de 1932 à 1974. On a pu le voir en 1964 dans *L'Homme de Rio* de Philippe de Broca. Il joua également dans une trentaine de pièces de théâtre.

Jacques Soustelle

Né le 3 février 1912 à Montpellier et décédé le 6 août 1990 à Neuilly-sur-Seine. Homme politique et un ethnologue français, membre de l'Académie française. Il fut ministre de l'information, ministre des colonies, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Sahara, des Territoires d'outre-mer, Départements d'outre-mer et de l'Énergie atomique. Il fut également député de la Mayenne et député du Rhône, ainsi que secrétaire général du RPF.

Marie-Claude Vaillant-Couturier
(Marie-Claude Vogel)

Née le 3 novembre 1912 à Paris et décédée le 11 décembre 1996 à Paris. Résistante et femme politique française, elle fut l'épouse de Paul Vaillant-Couturier puis de Pierre Villon. Elle fut député de la Seine puis du Val-de-Marne sous l'étiquette politique du PCF.

Claude Pompidou
(Claude Jacqueline Cahour)

Née le 13 novembre 1912 à Château-Gontier (Mayenne) et décédée le 3 juillet 2007 à Paris 4e . Elle fut l'épouse de Georges Pompidou, dix-neuvième président de la République française de 1969 à 1974.

Marcel Camus

Né le 21 avril à Chappes (Ardennes) et mort le 13 janvier 1982 à Paris. Réalisateur français. Parmi ses réalisations cinématographiques, notons *Orfeu Negro* en 1959 et *Le Mur de l'Atlantique* en 1970.

John Steele

Né le 29 novembre 1912 à Metropolis dans l'Etat de l'Illinois (États-Unis) et décédé le 16 mai 1969 d'un cancer de la gorge dans la la ville de Fayetteville en Caroline du Nord. Il est connu pour avoir été le parachutiste américain qui atterrit sur le toit de l'église de Sainte-Mère-Église dans la nuit du 5 au 6 juin 1944. Il émit le souhait d'être enterré en Normandie, ce qui malheureusement ne fut pas réalisé.

Paul Meurisse
(Paul Gustave Pierre Meurisse)

Né le 21 décembre 1912 à Dunkerque et décédé le 19 janvier 1979 à Neuilly-sur-Seine. Comédien français ayant tourné dans plus d'une soixantaine de films de 1941 à 1976. L'homme au monocle faisant souvent des apparitions furtives comme dans *Les Tontons flingueurs* pour ne citer que celui-là. D'autres comme *Les Diaboliques* d'Henri-Georges Clouzot avec Simone Signoret et Charles Vanel, ou encore *La Grosse Caisse* d'Alex Joffé avec Bourvil.

Jean Vilar

Né le 25 mars 1912 et décédé le 28 mai 1971 à Sète. Acteur de théâtre et de cinéma, metteur en scène et directeur de théâtre français, créateur du Festival d'Avignon en 1947 et directeur du théâtre National Populaire (TNP) de 1951 à 1963.

L'information traitée au fil des jours

LE « TITANIC »

LE PLUS GRAND PAQUEBOT DU MONDE

EST COULÉ

PAR UN ICEBERG

Il y avait 2.600 personnes à bord

TOUTES SONT SAUVÉES

LE SÉNAT ET LA RÉFORME FISCALE

DOUTE DANGEREUSE

Tous sauvés !

C'ÉTAIT LE PREMIER VOYAGE

Gallica

Ouest Eclair du 16 avril 1912

Ce sont les articles issus des journaux de la deuxième quinzaine d'avril 1912 qui font l'objet de cette réflexion. Certains textes figurant sur la « Une » y sont reproduits, mais aussi les articles des pages intérieures, et la rubrique « dernière heure », commune à presque tous les quotidiens. Cette rubrique est souvent la partie la plus intéressante. C'est surtout vrai en ce qui concerne le *Titanic*, car elle apporte des informations contradictoires qui replacent les événements face à la réalité.

Les journaux cités dans cet article ne constituent pas une liste exhaustive, car nombre de quotidiens régionaux ont également publié des articles sur le sujet. Quelques-uns sont néanmoins représentés, tel que le *Cherbourg-Éclair* du lundi 15 avril.

La reproduction de certains articles implique qu'ils soient correctement retranscrits, c'est-à-dire sans correction de fautes d'orthographe (très peu), mais surtout les noms des passagers ont été laissés à l'identique.

Un certain nombre de dépêches sont reprises dans pratiquement tous les journaux, car elles proviennent de la même source, et interprétées de façons différentes suivant le quotidien qui les exploite. Ces dépêches seront reproduites dans leur intégralité. Nous verrons que l'interprétation qui en a été faite est parfois très particulière et laisse une grande place à l'imagination du journaliste qui compte bien réaliser le scoop de sa carrière.

- Tous les textes émanant des journaux de l'époque sont reproduits en italique

- Les journaux sont classés par ordre alphabétique

L'annonce de la catastrophe a été rapportée par les quotidiens américains dès le lundi 15 avril. Ceci s'explique d'une part par le décalage horaire entre l'Europe et l'Amérique qui représente six heures supplémentaires pour la collecte et la mise sous presse des informations, et le fait d'être très proche de l'événement en termes de transmission radio entre Terre-Neuve et New-York, d'autre part.

Il faut tout d'abord s'intéresser à un homme d'exception qu'a été Guglielmo Marconi (voir encadré page ci-contre). C'est grâce à cet homme que plus de 700 personnes furent sauvées. Le pire fut évité, ce qui n'empêcha pas de considérer ce naufrage comme la plus grande catastrophe commerciale maritime de tous les temps.

Plusieurs termes sont utilisés dans les différents articles et dépêches portés à l'attention du lecteur. Il est souvent écrit *Radiotélégrammes*, *Câblogrammes*, *Marconigrammes*, *Télégraphie sans fil* ou encore *Dépêche*, et plus simplement *Télégrammes*. Tous ces termes ont la même signification, à savoir l'utilisation de l'invention de M. Marconi pour la transmission d'information en Morse.

Le 14 avril 1912, il se trouvait à New-York au moment de la catastrophe. Il fut l'une de premières personnes à pouvoir monter à bord du *Carpathia* à son arrivée dans le port de New-York le jeudi 18 avril en compagnie d'un reporter du *Times*. Ces 2 hommes usèrent de subterfuges auprès de la police portuaire car les consignes étaient d'interdire l'accès au *Carpathia* à tous les reporters.

Guglielmo Marconi

Wikimedia

Guglielmo Marconi est né le 25 avril 1874 en Italie, à Mazabotta près de Bologne. Né d'un père italien, Giuseppe Marconi riche propriétaire terrien, et d'une mère Irlandaise, Annie Jameson, qui était la petite-fille du fondateur de la Distillerie Jameson Whiskey. Le Whisky Jameson est toujours très apprécié des connaisseurs, et l'un des whiskies les plus connus d'Irlande. Guglielmo n'était pas très bon élève, mais cela ne l'a pas empêché de suivre des études à Bologne, puis à Florence et ensuite de rentrer à l'âge de 17 ans à l'institut technique de Livourne.

C'est à l'âge de 21 ans qu'il commence à s'intéresser aux ondes hertziennes. Il réalise des liaisons radio sur courte distance, environ 1,5 kilomètre dans les Alpes suisses, mais découragé par le peu d'intérêt porté par les responsables italiens, il décide de rejoindre l'Angleterre. Il poursuit ses expériences dans le but d'obtenir un brevet. Les transmissions, fruit de ses travaux, sont de plus en plus performantes. En mai 1897, il réalise une transmission de 13 kilomètres entre Lavernock (Pays de Galles) et Brean (Angleterre) par-dessus le Canal de Bristol. En juillet 1897, de retour en Italie, il réalise une transmission de 18 kilomètres grâce à une antenne de 34 m reliant la terre ferme à un remorqueur. Ensuite, tout va très vite. Il crée la société Wireless Telegraph and Signal Company, puis en 1998, ouverture de la première usine de radios au monde, à Chelmsford en Angleterre.

Le 28 mars 1899, il réalise la première liaison transmanche entre Douvres (South Foreland) et Wimereux dans la banlieue de Boulogne-sur-Mer. La marine britannique est très intéressée par ses travaux, au point de lui demander d'équiper 3 navires, puis 26 en urgence pour la fin de l'année 1901 en vue de manœuvres importantes. En avril 1901, c'est une expérience menée avec l'accord des autorités françaises entre la Corse et le continent (environ 175 kilomètres). Enfin, la première liaison entre l'Europe et le continent américain est établie le 12 décembre 1901 entre Poldhu (Angleterre) et Terre-Neuve (la lettre S est transmise sur 312 KHz/961 m).

« Mais il faut savoir que les terre-neuviens n'étaient pas vraiment heureux de cet évènement ! Comme on ne le sait pas toujours, il y avait à Terre-Neuve (région affiliée au Canada en 1949 seulement), à cette époque, une usine qui fabriquait des câbles pour le télégraphe ! Un câble sous-marin avait déjà été installé entre Trinity et Valentia en Irlande par la Charles Magnus Compagnie vers 1858. Alors le pauvre Guillaume fût reconduit sur le premier bateau venu et renvoyé en Angleterre ! Quelques temps plus tard, en 1902, Monsieur Wilfrid Laurier le premier ministre du Canada de l'époque lui offrit des fonds pour venir ouvrir une Station radio-maritime de télégraphie sans fils... avec pour mission, la protection des marins sur le St-Laurent »[1].

Guglielmo devient en 1909 Prix Nobel de physique. En réalité, Guglielmo Marconi n'a fait que s'appuyer sur des inventions déjà réalisées, et les améliorer pour les rendre commercialisables et utilisables dans le monde maritime. C'est grâce à ses recherches que le *Titanic* put envoyer le signal de détresse vers les navires environnants, et ainsi sauver des centaines de vies humaines qui, sans lui, auraient péri dans les eaux glacées de l'Atlantique Nord cette nuit du 14 au 15 avril 1912.

Il décède à Rome le 20 juillet 1937.

1. Texte issu du site « Raconte-moi la radio » : http://dspt.perso.sfr.fr/marconi.htm

Les exploits du *New York Times*

En 1912, déjà, être à la pointe de l'actualité était une nécessité pour assurer la prospérité d'un journal. Un événement comme le naufrage du *Titanic* pouvait ainsi devenir une véritable aubaine, et nombreux furent ceux qui développèrent des stratagèmes pour obtenir un scoop. C'est ainsi que Carr Van Anda, du *New York Times*, fit la réputation de son journal en prenant la décision d'annoncer la nouvelle dès l'édition du 15 avril, quand le reste de la presse restait persuadée que le *Titanic* était à flot.

La vitesse à laquelle circulaient les nouvelles était en effet très différente à l'époque, et la télégraphie sans fil était le principal moyen pour s'informer de ce qui se passait. Aussi les rédactions n'avaient, au matin du 15 avril, que peu d'éléments : le *Titanic* avait heurté un iceberg, lancé un SOS, puis le silence radio avait suivi. Seul Van Anda prit donc le risque de considérer que ce silence était annonceur du naufrage. L'édition fut ensuite préparée tant bien que mal avec les informations dont le journal disposait. La White Star ne confirma la nouvelle qu'à la fin de la journée.

La recherche de témoignages fut prépondérante dans les jours qui suivirent. Les journalistes du *Times* trouvèrent ici encore une parade aux mesures de protection prises à l'égard des rescapés. Accompagnés de Guglielmo Marconi, ils se firent passer pour des assistants de sa société de télégraphie, et recueillirent ainsi les témoignages inédits d'Harold Bride et Harold Cottam. Une autre équipe de journalistes fut chargée de tout faire pour rencontrer des passagers à leur débarquement du *Carpathia*. D'autres devaient parcourir les hôtels de la ville, prendre des photographies, et interroger quiconque pourrait donner des informations. Cette opération permit au *New York Times* de publier, le 19 avril 1912, l'un de ses numéros les plus célèbres qui fit longtemps référence parmi les journalistes. Le contraste fut d'autant plus saisissant que le reste de la presse, après avoir annoncé que tous les passagers avaient survécu, n'hésita pas à se montrer très inventive en publiant de faux témoignages, ou en enjolivant ceux qu'elle avait reçus. C'est ainsi que l'on put lire que le *Titanic*, broyé par l'iceberg, avait été achevé par l'explosion de ses chaudières. C'est également à cause de cela que Paul Chevré dut démentir avoir rapporté le suicide du capitaine Smith. En 1912, l'urgence de l'information pouvait déjà produire le meilleur, comme le pire. La presse américaine avait pourtant l'avantage de la proximité, que n'avait pas la presse française qui était ainsi fortement pénalisée.

L'information au fil des jours

Lundi 15 et mardi 16 avril

Un simple accident. Tous les passagers et membres d'équipage sont sains et saufs.

Mercredi 17 avril

L'accident est devenu catastrophe, mais l'espoir demeure.

Jeudi 18 avril

Recherche des responsabilités.

Vendredi 19 avril

La journée sans nouvelles.

Samedi 20 avril

Les récits des survivants. Des histoires plus ou moins inventées.

Dimanche 21 avril

La commission d'enquête américaine se réunit. M. Bruce Ismay mis en cause.

Lundi 22 avril

Témoignages accablants à l'encontre de M. Ismay. D'autres récits poignants de rescapés.

Mardi 23 avril

Les témoignages se succèdent.

Mercredi 24 avril

Le mystère s'éclaircit concernant les orphelins du *Titanic*.

Jeudi 25 avril

Recherche de l'identité du mystérieux bateau proche du *Titanic* en perdition.

Vendredi 26 avril

La légitimité de l'enquête américaine mise en cause.

On connaît maintenant l'identité du père des orphelins.

Samedi 27 avril

Grève des chauffeurs de l'*Olympic*. Son voyage est annulé.

Le *Californian* soupçonné. Le capitaine Lord et les télégraphistes cités à comparaître.

Dimanche 28 avril

Stanley Lord, capitaine du *Californian*, est entendu par la commission d'enquête.

Lundi 29 avril

Interrogatoire du capitaine du *Mount-Temple*.

Retour de l'équipage du *Titanic* à Plymouth.

Mardi 30 avril

Le testament du colonel Astor.

Lundi 15 avril 1912

(Un simple accident. Tous les passagers et membres d'équipage sont sains et saufs)

CHERBOURG - ÉCLAIR

Catastrophe Maritime : Le paquebot anglais TITANIC sombre dans l'Océan

CHERBOURG

Gallica

Cherbourg-Eclair du 15 avril 1912

En ce lundi 15 avril, la Une du *Cherbourg-Éclair* fait état du naufrage du *Titanic*. Ce quotidien est l'un des premiers, sinon le premier quotidien français, à donner l'information du naufrage. Contrairement à ses homologues anglo-saxons, il n'est pas fait mention du sauvetage de l'ensemble des passagers, mais le flou reste entier lorsqu'il indique que « des femmes furent sauvées ». Le nombre de passagers et membres d'équipage est loin d'être exact, mais notons au passage, qu'à l'heure actuelle, les recherches faites pour déterminer le nombre exact ne donnent aucune certitude.

L' article n'est pas très long par manque d'information. Le voici reproduit ci-dessous.

CHERBOURG-ECLAIR

Dernières communications des agences

LE PAQUEBOT «TITANIC» A COULE

Une dépêche de Cape-Race annonce que le paquebot Titanic» a heurté un banc de glace hier soir.
Le navire a coulé par l'avant.
Des femmes furent sauvées.

Le «Titanic» avait à bord environ 3.000 passagers.

Les premiers télégrammes parvenus sont contradictoires. Les uns disent que le navire a coulé, les autres qu'il achève de couler.
Il est évident qu'une masse comme le *Titanic* doit mettre un certain temps à couler.
D'autre part, comme la collision s'est produite au sud de Terre-Neuve, il est probable que les bateaux de pêche qui rayonnent dans ces parages, ont apporté un sérieux concours aux opérations de sauvetage. Mais jusqu'à présent, les nouvelles précises font défaut.

Le *Titanic* était le plus grand paquebot qui ait encore traversé l'Océan.
Nous l'avons décrit ici-même avant sa première escale sur notre rade, qui eut lieu mercredi dernier.
A 7 heures du soir, le monstre des mers entrait par la passe Ouest, aux accords de la musique du bord.
Deux américains, un monsieur et une dame, avaient retenu les deux plus beaux appartements du bord, moyennant le prix de 25.000 francs.
Une heure plus tard, il partait pour New-York, et à le voir gagner la haute mer, on pouvait croire que ce géant des mers était invulnérable.

Aujourd'hui, ce que le génie et l'audace de l'homme avaient enfanté, est englouti.

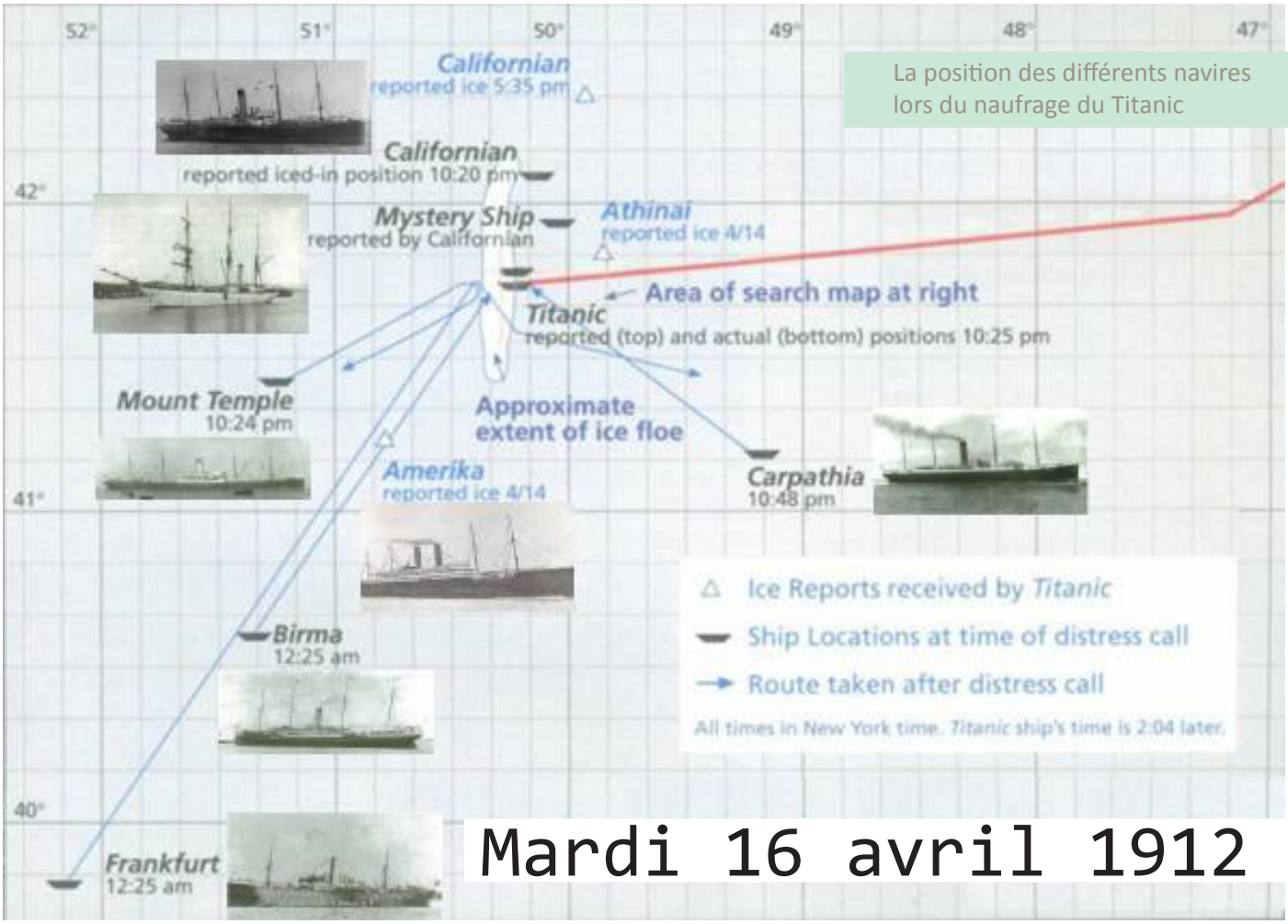
L'Océan a pris sa revanche.

Le Cap Race, où s'est produit le sinistre, est un poste de télégraphe sans fil, à l'entrée du banc de Terre-Neuve.
Le *Titanic*, qui avait quitté Southampton, pour son premier voyage, mercredi dernier, à midi 20, quittait Cherbourg à 8 heures 10 du soir, après y avoir effectué sa première escale et embarqué 274 passagers.

Au moment où le géant des mers se trouva sur le banc de glace, il avait à son bord 1.800 passagers, dont 625 de première classe, et 890 hommes d'équipage et gens de service, soit environ 2.700 personnes.

Parmi les principaux passagers, on cite MM. Ismay, directeur de la compagnie White Star Line, O. Widener, le colonel Astor, attaché à la maison militaire du président Taft, M. Andrews Wm. Cardeza, J. Baxter, Eve Douglas, et M. A. Ryerson, qui se rendait en Amérique pour les obsèques de son fils, tué accidentellement en automobile et dont il avait réglé les funérailles par un long télégramme parti de Cherbourg.

Le *Titanic* était commandé par le capitaine Smith, qui, précédemment, commandait l'*Olympic*, dont le second et récent voyage fut marqué par une collision avec un navire de guerre anglais. Les responsabilités de cet accident furent mises à la charge du commandant Smith.



La position des différents navires lors du naufrage du Titanic

Coll. Daniel Dupont

Il semblerait que tous les journaux du mardi se soient donné le mot, car aucun d'entre eux n'a encore pris conscience de la gravité de ce que l'on appelle encore un accident. Les informations sont le reflet de ce que les confrères américains ont publié dans leurs colonnes.

La position des différents bâtiments naviguant aux alentours de la catastrophe est indiquée sur le schéma ci-dessus.

Une grande partie des articles mentionnent la présence du *Virginian*. Ce navire est même au centre de la catastrophe, car c'est lui qui paraît être le plus près du *Titanic*, ainsi que le *Baltic* qui est cité aussi comme acteur principal des secours portés au navire en perdition.

C'est le *Virginian* qui a récupéré tous les passagers et membres d'équipage du *Titanic*, c'est aussi lui qui a pris le *Titanic* en remorque, et qui le tire lentement vers Halifax. C'est lui qui fournit tous les messages permettant de rassurer le monde entier sur la bonne marche du sauvetage.

On fait également état de la présence du *Parisian* auprès du *Titanic* qui aurait joué un rôle dans le sauvetage des passagers.

Que tout le monde se rassure, les personnes embarquées sur le *Titanic* vont bien, le *Titanic* est sauvé des flots, et sera très certainement réparé pour reprendre du service.

Le problème est que ni le *Virginian*, ni le *Baltic*, ni l'*Olympic*, et encore moins le *Parisian* ne se trouvaient vraiment à proximité du *Titanic*.

Dans l'ensemble de la presse française, l'annonce de la catastrophe n'a laissé que très peu de temps pour chambouler les mises en page des quotidiens. De ce fait, ils ont été pris de court pour vérifier les informations en provenance de New-York, et ont publié dans l'urgence des titres rassurants, sans songer au pire.

Il faut également tenir compte du décalage horaire entre l'Europe et les États-Unis, ainsi que des moyens de communications qui n'étaient pas ceux que l'on connaît actuellement, ceci expliquant cela.

Le début du XX^{e} siècle était une ère nouvelle, et le seul et unique vecteur de communication des informations au grand public se réduisait à la lecture des journaux du matin, composés pendant la nuit précédente.

L' AURORE

Une épouvantable catastrophe a été heureusement évitée avant-hier. Le *Titanic*, le plus grand paquebot du monde qui déjà, lors de ses essais, était entré en collision, en rade de Portsmouth, avec un croiseur de la marine anglaise, et qui avait eu à l'avant d'assez sérieuses avaries, ce qui avait retardé de plusieurs semaines sa mise en service, a été abordé avant-hier soir, vers dix heures, en pleine mer, par un bloc de glace. Un radiotélégramme du paquebot demandait du secours immédiat ; un second annonçait qu'il coulait par l'avant, puis brusquement toute communication avait été interrompue.

Les vapeurs *Baltic* et *Olympic*, après avoir reçu des radiotélégrammes leur demandant de secourir le *Titanic*, se portèrent à son secours. Le vapeur *Virginian* était, à minuit, à une distance de 170 miles ouest du *Titanic*, il comptait le rejoindre vers dix heures du matin, et le *Baltic* était à 200 miles.

L'INTRANSIGEANT

Une terrible nouvelle nous est parvenue dans le courant de la matinée. Le *Titanic*, de la White Star Line, le plus grand paquebot du monde, est en danger au large de Terre-Neuve. Il a signalé sa situation périlleuse par télégraphie sans fil aux divers navires à destination de l'Amérique. Arriveront-ils à temps pour sauver les nombreux passagers et l'équipage du paquebot géant ? Peut-être. Il est malheureusement à redouter que le *Titanic* ne coule avant d'avoir pu débarquer les milliers de personnes qui sont à bord.

Le *Titanic* avait été lancé il y a environ un an. D'une longueur de près de 300 mètres et d'un tonnage de près de 47.000 tonnes, il avait réalisé au cours de ses essais une vitesse de 25 nœuds qui lui eût permis de détenir le record de la traversée de l'Atlantique.

New-York, 15 avril, 3 h 45 matin. – Un télégramme de Cape-Race (à l'angle sud-est de Terre-Neuve) annonce que le Titanic appartenant à la White Star Cie, a signalé hier soir, à 10 h 45, qu'il avait heurté une banquise de glace. Le steamer demandait immédiatement du secours.

Un autre radiogramme déclarait que le Titanic coulait par son avant et que l'on transportait les femmes dans les canots de sauvetage. – (Agence l'Information)

Montréal, 15 avril. – Le paquebot Virginian, de la Cie Allan, est parti au secours du Titanic et compte le rejoindre à 10 heures du matin (heure américaine).

New-York, 15 avril. – Le paquebot Baltic se dirige à toute vapeur vers le Titanic. – (Agence l'Information).

De New-York ; plus tard. – Le paquebot Baltique a aussi signalé sa présence à une distance inférieure à 200 milles du Titanic et dit qu'il marchait à toute vitesse à son secours. Les derniers signaux du Titanic sont arrivés ce matin à minuit 27. L' opérateur du Virginian dit que ceux-ci étaient brouillés et que la communication a été brusquement interrompue.

Londres, 15 avril. – Le Titanic est le plus grand paquebot du monde Il était parti de Southampton vendredi, à destination de New-York. C'était son premier voyage.
Il peut transporter 2.800 passagers, mais le nombre des personnes à bord n'atteignait pas ce chiffre.

L' OUEST-ECLAIR

Londres, 15 avril. – Une dépêche de New-York, annonce que le steamer Titanic a sombré à la suite d'une collision au large du Cap Grâce, au sud de l'île de Terre-Neuve. On a commencé aussitôt le sauvetage des passagers.

La dépêche précédente est la reprise exacte de ce que le quotidien L'Univers a publié. Il semblerait que la coquille à propos du Cap Race changé en Cap Grâce soit plutôt imputée à ce dernier, étant donné sa vocation religieuse.

New-York, 15 avril. – Une dépêche de Cape-Race annonce que les vapeurs Baltic et Olympic après avoir reçu des radiogrammes leur demandant de secourir le Titanic se portèrent à son secours. Le vapeur Virginian était à minuit à une distance de 170 milles ouest du Titanic ; il comptait le rejoindre vers 10 heures du matin. Le Baltic était à 200 milles. Le New-York, Le Carmania et le Niagara de la Compagnie générale transatlantique qui viennent d'arriver rapportent qu'ils ont rencontré des banquises de glace. Le Carmania eut une traversée périlleuse au milieu des banquises ; le Niagara sort de cette traversée avec deux trous sous sa ligne de flottaison et plusieurs plaques avariées par les glaces rencontrées.
La route suivie par ces paquebots est celle des navires allant vers l'ouest, et passant au large des grands bancs de Terre-Neuve.

LA PRESSE

La Presse Nouvelle annonçait ce matin, d'après une dépêche reçue de New-York, que le transatlantique Titanic, ayant à bord près de 3.000 personnes, avait sombré au large de Terre-Neuve.

Cette nouvelle, qui était bientôt confirmée, a causé une profonde émotion à Southampton, port d'attache du paquebot et siège de la « White Star Line » à laquelle appartient le Titanic, ainsi qu'à Cherbourg, où le steamer avait embarqué mercredi dernier deux cent soixante-dix passagers.
Voici les dépêches qui nous parviennent.

Cape-Race, 15 avril. – Le Titanic a fait connaître par un radiotélégramme, hier soir, à 10 h 25, qu'il avait heurté un banc de glace et qu'il avait besoin de secours immédiat.
Une demi-heure plus tard, on a reçu une nouvelle dépêche annonçant que le Titanic coulait par l'avant.
Les femmes étaient recueillies par des bateaux de sauvetage.

New-York, 15 avril. – Le « Titanic », parti de Southampton mercredi, faisait son premier voyage.
Une dépêche de Cape-Race annonce que les vapeurs « Baltic » et « Olympic » ont reçu des radiotélégrammes leur demandant de secourir le « Titanic ».

Ils se portèrent à son secours, le vapeur « Virginian » à minuit était à une distance de 170 milles ouest du « Titanic », il comptait le rejoindre vers dix heures du matin et le « Baltic » était à 200 milles. Les derniers radiotélégrammes reçus du « Titanic » à 12 h 27 du matin à bord du « Virginian » étaient confus ; ils ont cessé brusquement.

Le « New-York », le « Carmania » et le « Niagara », de la Compagnie Générale Transatlantique, qui viennent d'arriver, rapportent qu'ils ont rencontré des banquises de glace.
Le « Carmania » a eut une traversée périlleuse au milieu des banquises.

La « Niagara » sort de cette traversée avec deux trous sous sa ligne de flottaison et plusieurs plaques avariées par les glaces rencontrées.
La route suivie par ses paquebots est celle des navires allant vers l'ouest et passant au large des grands bancs de Terre-Neuve.

LE PETIT JOURNAL

Une nouvelle angoissante dans son laconisme parvenait hier à Paris, au début de l'après-midi.

Le *Titanic*, transatlantique de la Compagnie anglaise White Star Line, un des géants des mers, avait heurt, un banc de glace dans les parages de Terre-Neuve et coulé.

Il avait à bord 2.700 personnes sur le sort desquelles les premiers télégrammes ne fournissaient aucun renseignement formel.

Une dépêche disait bien qu'on s'était empressé de sauver les femmes ; une autre annonçait le départ de paquebots envoyés à toute vapeur de New-York pour se porter au secours du *Titanic*, mais on ignorait s'ils étaient arrivés à temps et si les efforts des sauveteurs avaient été couronnés de succès ou si l'on allait avoir à déplorer un épouvantable sinistre, analogue au naufrage de la Bourgogne, sinon plus effroyable encore.
Voici, en effet, les télégrammes que nous recevions de nos correspondants et des agences :

Cape-Race, 15 Avril

Le « Titanic » a fait connaître par un radio-télégramme, hier soir, à 10 h. 25, qu'il avait heurté un banc de glace et qu'il avait besoin de secours immédiat.
Une demi-heure plus tard, on a reçu une nouvelle dépêche annonçant que le « Titanic » coulait par l'avant.
Les femmes étaient recueillies par des bateaux de sauvetage.

Les renseignements de Londres et de Cherbourg n'étaient guère plus précis, ils avaient trait au paquebot, à son équipage, à ses passagers, mais n'apprenaient rien sur le sinistre même :

Londres, 15 Avril

Le Titanic est le plus grand paquebot du monde. Il était parti de Southampton mercredi, à destination de New-York. C'était son premier voyage.
Il peut transporter 2.800 passagers, mais le nombre des personnes à bord n'atteignait pas ce chiffre.
L'équipage comprend 800 hommes.
Le paquebot est commandé par le capitaine Edward J. Smith, précédemment commandant du paquebot Olympic.

Cherbourg, 15 Avril

La nouvelle du naufrage du transatlantique Titanic a causé ici la plus profonde émotion.
Tout Cherbourg avait, en effet, admiré, mercredi dernier, lors de son escale, le magnifique navire, qui, parti de Southampton à midi, était arrivé sur notre rade vers sept heures du soir.

Pendant cette traversée, le Titanic n'avait, du reste, marché qu'à la vitesse de 19 nœuds, au lieu de 23 qu'il pouvait donner, afin de pouvoir régler complètement ses compas.
Dans les milieux maritimes, l'on attend avec anxiété des détails sur cet événement.

Le Titanic avait embarqué à Cherbourg, mercredi soir, lors de son escale, 144 passagers de première classe, 28 de seconde, et 102 émigrants ; cela faisait exactement, quand il prit la haute mer, 2.700 personnes dont 900 hommes d'équipage ; 489 émigrants et 1.344 passagers de première et de seconde classes.

Trois passagers français se trouvaient à bord : M. N. Aubart, passager de première classe, s'était embarqué à Cherbourg, les deux autres, embarqués en seconde classe à Southampton.

Parmi les passagers de marque, se trouvaient, outre M. Ismay, directeur de la « White Star Line », l'ingénieur anglais qui avait construit le Titanic, puis M. G. Widener, mistress W. Cardeza, F. Baxtar, la comtesse Rothes, Eve Douglas, MM. Gugenheim, Strauss, banquiers, et M. A. Ryerson, qui se rendait en Amérique pour les obsèques de son fils tué accidentellement en automobile, et dont il avait réglé les funérailles par un long télégramme part d'ici.

A New-York même, on ne paraissait pas mieux renseigné sur le sort des passagers et de l'équipage :

New-York, 15 Avril. – Une dépêche de Montréal annonce que le vapeur Virginian a envoyé un radio-télégramme pour informer que le paquebot Titanic, ayant heurté un banc de glace, lui a demandé du secours.
Le Virginian est parti au secours du Titanic.
Le paquebot Baltic se dirige à toute vapeur vers le Titanic.

Ce n'était pas là des renseignements suffisants pour diminuer l'angoisse.
Une nouvelle dépêche de New-York était même faite pour augmenter les doutes et laisser le champ libre aux appréhensions les plus terribles.

New-York, 15 Avril

Le « Titanic », parti de Southampton mercredi, faisait son premier voyage.
Un dépêche de Cape-Race annonce que les vapeurs « Baltic » et « Olympic » ont reçu des radiogrammes leur demandant de secourir le « Titanic ».

Ils se portèrent à son secours ; le vapeur « Virginian » à minuit était à une distance de 170 milles Ouest du « Titanic », il comptait le rejoindre vers dix heures du matin, et le « Baltic » était à 200 milles.

Les derniers radio-télégrammes reçus du « Titanic » à 12 h. 27 du matin à bord du « Virginian » étaient confus ; ils ont cessé brusquement.

Le « New-York », le « Carmania », et le « Niagara », de la Compagnie Générale Transatlantique, qui viennent d'arriver rapportent qu'ils ont rencontré des banquises de glace.
Le « Carmania » eut une traversée périlleuse au milieu des banquises.
Le « Niagara » sort de cette traversée avec deux trous sous sa ligne de flottaison et plusieurs plaques avariées par les glaces rencontrées.

La route suivie par ces paquebots est celle des navires allant vers l'ouest et passant au large des grands bancs de Terre-Neuve.

On était donc en proie aux craintes les plus vives quand arrivait enfin cette dépêche, véritable coup de théâtre après les affres de la journée.

New-York, 15 Avril

Un radio-télégramme reçu d'Halifax annonce que tous les passagers du « Titanic » sont sauvés.
D'autre part, la « White Star Line » fait savoir que le « Virginian » a porté secours au « Titanic » et que la vie d'aucun passager n'est en danger.

Cette heureuse nouvelle était bientôt confirmée par le télégramme suivant :

New-York, 15 Avril, 11 h. 30 matin

Le transfert des passagers du Titanic s'effectue actuellement.
Les passagers qui avaient pris place dans une vingtaine de canots sont déjà embarqués à bord du Carpathia.
Des dépêches non officielles disent que le Titanic est remorqué par le Virginian.

On voit que cette dernière dépêche, heureusement rassurante quant au sort des passagers, faisait connaître que le *Titanic*, que l'on croyait déjà coulé, semblait lui-même en était d'être sauvé. Un nouveau télégramme disait :

New-York, 15 avril

On mande de Montréal que le Daily Star publie une dépêche d'Halifax annonçant que le Titanic s'avance lentement vers Halifax.

La nouvelle recevait peu après cette confirmation :

New-York, 15 Avril

Une dépêche de Montréal confirme que le Titanic gagne Halifax au moyen de ses propres machines.

Une dépêche ultérieure annonce que deux paquebots assistent le Titanic, dont tous les passagers ont été transbordés.

Enfin on annonçait de Boston, dans la soirée, que les bureaux de la White Star Line avait reçu confirmation que le *Parisian*, le *Virginian* et le *Carpathia* assistaient le *Titanic* dans son effort vers la côte.

LE PETIT PARISIEN

Le plus grand paquebot du monde Heurte un iceberg devant Terre-Neuve

---

Mais on a pu, heureusement, sauvé les 2.358 personnes qui se trouvaient à bord

Londres, 15 avril

Une émotion considérable a été causée ce matin, à Londres, par la nouvelle télégraphiée de Terre-Neuve que le paquebot Titanic de la White Star Line, le plus grand navire du monde, était, hier soir, entré en collision avec un iceberg et, gravement avarié, coulait peu à peu dans l'Atlantique, au large de Terre-Neuve.

L'inquiétude provoquée par cette dépêche était d'autant plus naturelle que le *Titanic*, qui effectuait son premier voyage, avait à bord 2.358 passagers et hommes d'équipage.

Jusqu'à deux heures cet après-midi, cette inquiétude fut loin de se calmée. Quoique maigres, en effet, les détails reçus étaient des plus angoissants. Cet ainsi qu'on annonçait que l'accident s'était produit au large du cap Race, à l'extrémité sud-est de Terre-Neuve.

Le *Titanic*, qui avait eu son avant défoncé par le choc avec la montagne de glace, réclamait de l'aide en toute hâte par la télégraphie sans fil et indiquait sa position comme étant 40° 46 ' de latitude Nord par 50° 14' de longitude Ouest. Ce message fut reçu par le paquebot *Virginian*, de l'Allan Line, et par l'*Olympic*, qui forcèrent leur vitesse pour se porter au secours du navire en danger.

Une demi- heure plus tard, un autre message du *Titanic* annonçait que le paquebot sombrait de l'avant, qu'on mettait les canots de sauvetage à la mer et qu'on embarquait toutes les femmes qui se trouvaient à bord.
La situation apparaissait d'autant plus grave qu'au moment de l'accident le *Virginian* se trouvait à 170 milles de distance du *Titanic*, et l'*Olympic* à 200 milles environ.

Le *Virginian* ne pouvait être au plus tôt sur les lieux de la catastrophe avant neuf heures et demie du matin, heure américaine, c'est-à-dire deux heures et demie de l'après-midi, heure d'Europe. Le seul détail qui donnait quelque espoir, c'est que le temps était beau et la mer calme.
Au début de l'après-midi, on apprenait que d'autres paquebots, le *Baltic*, le *Mauretania* et le *Cincinnati*, ainsi que les paquebots allemands *Prinz-Adalbert*, *Amérika* et *Prinz-Fréderich-Wilhelm*, avaient intercepté, eux aussi, les messages du *Titanic* et se rendaient également à son secours.

Quelques instants plus tard, une dépêche, plus alarmante encore, arrivait de New-York et annonçait que le dernier message du *Titanic*, reçu par le *Virginian*, était indéchiffrable et avait été interrompu brusquement. On en conclut aussitôt que les machines du *Titanic* avaient été inondées et que le navire naufragé avait dû être abandonné.

Enfin, à deux heures dix, les nouvelles tranquillisantes commencèrent à arriver. Un câblogramme de New-York annonçait que le *Virginian* avait atteint le *Titanic* auprès duquel il se tenait et qu'il n'y avait plus à craindre de catastrophe.

A deux heures quarante, un télégramme d'Halifax déclarait que tous les passagers avaient quitté le *Titanic* ce matin, à trois heures trente, heure américaine.
D'autre part, la compagnie White Star Line déclare de la façon la plus nette que toutes les craintes concernant la sécurité des passagers n'ont pas de raison d'être, le navire ne pouvant sombrer.

Un câblogramme, reçu à trois heures et demie de Terre-Neuve, annonce que le *Titanic* lutte pour atteindre, par ses propres moyens, la côte de Terre-Neuve, vers le cap Race.

Le Petit Parisien

Sauvez Poètes !

N. Poincaré parle

L'ÉMOUVANT ACCIDENT DU « TITANIC »

Le plus grand paquebot du monde heurte un iceberg devant Terre-Neuve

DEMAIN, LA LUNE CACHERA LE SOLE

Gallica

Le Petit Parisien du 16 avril 1912

Mardi 16 avril 1912

L'incident avec le *New-York* au départ de Southampton

LE FIGARO

Chose curieuse, au moment où le *Titanic* levait l'ancre à Southampton, mercredi dernier, le déplacement d'eau causé par les révolutions de ses hélices brisait les amarres du steamer américain *New-York*, dont l'arrière faillit entrer en collision avec le *Titanic*. Ces énormes mastodontes sont évidemment d'un maniement délicat, comme l'a bien prouvé cette première et malencontreuse traversée.

L'un des deux journaux avec *Le Petit Parisien* à avoir évoqué cet incident

LE PETIT PARISIEN

A CHERBOURG

Cherbourg, 15 avril

Le Titanic avait quitté Southampton mercredi à midi pour Cherbourg où il arrivé à 7 heures du soir. Il était commandé par le capitaine Smith, qui passe pour malchanceux, car un accident était déjà arrivé à l'Olympic alors qu'il le commandait.
De plus, en quittant Southampton, le Titanic avait fait des avaries au paquebot New-York, dont il avait brisé les amarres.

A Cherbourg, pendant son escale, il embarqué 325 passagers de première classe et 484 émigrants, dont 3 allemands, 70 américains, 118 anglais, 39 autrichiens, 6 danois, 65 russes, 87 suédois, 3 norvégiens.
Au total, 3 français seulement : MM. Aubard, Pernod et Malachard étaient à bord.

Dans les agences maritimes à Cherbourg, où les paquebots de la White Star Line font escale chaque semaine, tout le monde était cet après-midi affolé.

On attribue au *Titanic*, l'incident de son jumeau *Olympic* avec le croiseur *Hawke* en rade de Portsmouth.

L' AURORE

Une épouvantable catastrophe a été heureusement évitée avant-hier. Le *Titanic*, le plus grand paquebot du monde qui déjà, lors de ses essais, était entré en collision, en rade de Portsmouth, avec un croiseur de la marine anglaise, et qui avait eu à l'avant d'assez sérieuses avaries, ce qui avait retardé de plusieurs semaines sa mise en service, a été abordé avant-hier soir, vers dix heures, en pleine mer, par un bloc de glace.

L'HUMANITE

Le jour de ses essais, le *Titanic* était entré en collision, en rade de Portsmouth, avec un croiseur de la marine anglaise. Il avait eu à l'avant d'assez sérieuses avaries, ce qui avait retardé de plusieurs semaines sa mise en service.

Les vapeurs *Baltic* et *Virginian* font leur apparition dans le sauvetage organisé du *Titanic*. On attribue au *Virginian* le sauvetage de tous les passagers du *Titanic*, ainsi que de son remorquage vers Halifax. Tous les chiffres mentionnés dans ces journaux du mardi matin sont inexacts, dus au manque de vérification.

L'AURORE

Enfin, après une journée d'angoisse, hier dans la soirée, une série de dépêches annoncèrent que la catastrophe se bornait à des pertes matérielles.

Un radiotélégramme d'Halifax annonça que les passagers étaient sauvés, puis la direction de la White Star Line, à Londres, à laquelle appartient le *Titanic*, fit savoir que le *Virginian* avait pu porter secours aux naufragés et les recueillir à 3 heures 30 du matin.

Enfin, une dernière dépêche de Montréal du Daily Star annonçait que le *Titanic* n'était pas coulé et s'avançait lentement vers Halifax, remorqué par le *Virginian*.

Dépêche de New-York reprise par :

L'UNIVERS

Le transfert des passagers s'est effectué normalement. Les personnes, qui avaient pris place dans une vingtaine de canots, ont été embarquées sur le *Carpathia*.

L'HUMANITE

New-York, 15 avril. -- Une dépêche de Montréal confirme que le Titanic gagne Halifax au moyen de ses propres machines.

Une dépêche ultérieure annonce que deux paquebots assistent le *Titanic*, dont tous les passagers ont été transbordés.

New-York, 15 avril, 11 h 30 matin. – Le transfert des passagers du Titanic s'effectue actuellement. Les passagers qui avaient pris place sur une vingtaine de canots, sont déjà embarqués à bord du Carpathia.

Des dépêches non officielles disent que le *Titanic* est remorqué par le *Virginian*.

L'OUEST-ECLAIR

Londres, 15 avril (3 h 40). – D'après une dépêche de New-York un radiotélégramme reçu d'Halifax annonce que tous les passagers du Titanic sont sauvés. D'autre part, la compagnie à laquelle appartient le transatlantique fait savoir que le Virginian a porté secours au Titanic et que la vie des passagers n'est pas en danger.

Londres, 15 avril. – Un télégramme reçu par le Lloyd anglais à Londres annonce que le paquebot Titanic a été abordé par 42° Nord et 50° Ouest par un iceberg et qu'il est sur le point de couler. Les femmes sont en ce moment mises à bord des canots de sauvetage ; le tour des passagers hommes viendra après.

Londres, 15 avril

Les assurances sur le Titanic et sa cargaison s'élèvent à 2.350.000 livres sterling, soit 38.750.000 francs. Le Titanic a coûté1.250.000 livres sterling. Les assurances totales ne comprennent pas les assurances de personnes en cas d'accident comme en contractent de nombreux voyageurs.

New-York, 15 avril

Le transfert des passagers du Titanic s'effectue actuellement. Les passagers qui avaient pris place dans une vingtaine de canots sont déjà sur le Carpathia. Des dépêches non officielles disent que le Titanic est remorqué par le Virginia.

New-York, 15 avril

Une dépêche confirme que le Titanic gagne Halifax au moyen de ses propres machines. Deux paquebots assistent le Titanic. Tous les passagers ont été transférés.

New-York, 15 avril

L'armateur Welsford qui a traversé plus de cent fois l'Atlantique et qui a débarqué hier du Carpathea déclare que jamais il n'avait vu autant de glace descendre aussi loin au Sud et en aussi grandes masses que dans ce dernier voyage. On constatait que le Carpathea naviguait ayant des banquises à bâbord et à tribord. Quelques-unes ayant fondu dépassaient à peine la surface de la mer.

L'INTRANSIGEANT

Londres (de notre correspondant particulier). – Je puis vous assurer d'après des renseignements puisés à la meilleure source, que tous les passagers sont saufs. L'équipage est également indemne.
A la Compagnie White Star Line, nous avons obtenu confirmation de cette heureuse nouvelle.

LE FIGARO

Le vapeur *Virginian*, qui avait reçu un pareil message du *Titanic*, s'était immédiatement porté à son secours. Le *Parisian*, le *Carpathian*, le *Baltic* et l'*Olympic* coopérèrent également au sauvetage et au transbordement des passagers qui furent recueillis à bord du *Carpathian*. A trois heures et demie du matin, d'après une autre dépêche,

tous les passagers avaient quitté le *Titanic*, qui, au moyen de ses propres machines, s'avançait lentement vers Halifax. D'après des nouvelles ultérieures, le *Titanic*, bien qu'ayant tous ses compartiments d'avant remplis d'eau, se dirigeait vers Halifax où l'on espérait qu'il arrivera en sureté. La collision n'a causé aucun accident de personne.
Dans les milieux spéciaux, cet accident ne causait aucune inquiétude, car l'on considérait que ce steamer ne pouvait couler quoi qu'il arrivât. Une fois de plus, la télégraphie sans fil aura joué le premier rôle dans le sauvetage d'un grand paquebot.

LE MATIN

Londres, 15 avril. – Dépêche particulière du « Matin ». – Une nouvelle sensationnelle, répandue par les premières éditions des feuilles de l'après-midi, mettait aujourd'hui Londres en rumeur :

Le *Titanic*, le paquebot géant de la White Star Line, le plus grand navire qui soit à flot, était en train de sombrer à quelque distance de Terre-Neuve. A bord se trouvaient 2.500 passagers et 1.000 hommes d'équipage.
L'émotion fut extrême dans la capitale, et les camelots qui annonçaient la nouvelle virent rapidement disparaître leurs piles de journaux. Les éditions suivantes, que s'arrachaient les lecteurs, contenaient les télégrammes suivants de l'agence Reuter :

New-York, 15 avril. – D'après une dépêche de Montréal, le vapeur Virginian annonce par « sans fil » que le transatlantique Titanic, qui serait entré en collision avec un iceberg, a demandé du secours. Le Virginian se porte à son secours.

Plus tard :
Un télégramme du cap Race dit :

L'opérateur du « sans fil » à bord du Titanic mande que le temps était favorable et clair, et que le transatlantique se trouvait par 41° 46' de latitude nord, et 50° 14' de longitude ouest.

Le *Virginian* se trouvait à minuit à 170 milles à l'ouest du *Titanic*. On croit qu'il arrivera près de ce vapeur vers dix heures du matin. L'*Olympic*, qui se trouvait à la même heure par 40° 32' de latitude nord et 61° 18' de longitude ouest, et qui est également entré en communication avec le *Titanic*, se porte aussi au secours du navire en péril.

3 h. 30 de l'après-midi

Le Baltic annonce par « sans fil »qu'il se trouve à 200 milles du Titanic et qu'il se porte en hâte au secours de ce dernier.

Les derniers appels du Titanic ont été reçus à midi 27. L'opérateur du Virginian dit qu'ils avaient alors cessé brusquement.

3 h. 45 de l'après-midi

Un télégramme reçu du cap Race dit :

Dimanche soir, à 10 h. 25, le Titanic à heurté un iceberg. Le navire a demandé qu'on vint immédiatement à son secours.

Un message reçu une demi-heure après ajoutait que le *Titanic* sombrait par l'avant, et que toutes les femmes se trouvant à bord étaient descendues dans les canots de sauvetage.

New-York, 15 avril. – D'après les dernières nouvelles, le vapeur Parisian, de l'Allan Line, faisant le service de Montréal, et le vapeur Carpathia se tiennent à côté du Titanic, dont les passagers ont été transbordés sur le Carpathia.
Le Titanic se prépare à faire route vers le port.
L'Olympic et le Baltic se rapprochent du Titanic.

Un message dit que le *Virginian*, de l'Allan Line, a jeté une amarre au *Titanic* et se dispose à le remorquer vers *Halifax*. Les informations sont rares, en raison de la confusion des lignes télégraphiques.

Une autre information non vérifiée indiquerait que le *Titanic* serait en passe de pulvériser le record de traversée de l'Atlantique nord. En effet, le journaliste a indiqué vendredi 12 comme étant le jour de son départ de Southampton, au lieu de mercredi 10. D'après cette information, une date de départ 2 jours plus tard lui aurait permis de battre le record de la traversée et d'arborer le fameux « Ruban Bleu » s'il n'avait pas coulé !

L'AURORE

L'HUMANITE

Le paquebot, qui avait quitté Southampton vendredi dernier à destination de New-York, devait arriver ce soir ou demain matin aux Etats-Unis.

Vingt-Neuvième Année. — N° 10276

Le Matin

Mardi 16 Avril 1912

Stéphane LAUZANNE, Rédacteur en chef — SEUL JOURNAL FRANÇAIS RECEVANT PAR SES FILS SPÉCIAUX LES QUATRE PREMIÈRES CAPITALES DU GLOBE — Jules MADELINE, Président

LE PLUS GRAND TRANSATLANTIQUE DU MONDE fait naufrage pour sa première traversée

LE " TITANIC "

[illegible]

Un paquebot géant

[illegible]

Les passagers transbordés

[illegible]

La plus belle chambre à coucher du " Titanic " réservée aux passagers millionnaires

BALLON PERDU EN MER

On espère encore que l'aéronaute Leloup a pu échapper à la mort

[illegible]

UN ÉVÊQUE croit aux esprits

Cet évêque est en Amérique

[illegible]

DEMAIN ÉCLIPSE DE SOLEIL

C'est la première et la dernière que pourront voir les Parisiens

[illegible]

NE PRENEZ PAS DE JUSQUIAME

ÇA REND FOQUÉ

[illegible]

POUR L'AVIATION

LES CONSEILS GÉNÉRAUX VOTENT DES SUBVENTIONS

[illegible]

La souscription nationale

2,734,393 fr. 11

PÉKIN-PARIS EN AÉROPLANE

Passeront-ils par le désert de Gobi ou suivront-ils le Transsibérien ?

DE PÉKIN AU LAC BAÏKAL

[illegible]

Deux jeunes s'inscrivent

[illegible]

Le protectorat marocain

L'ESPAGNE est intransigeante

[illegible]

Les retraites ouvrières

UNE LETTRE de M. Bourgeois

[illegible]

Le produit des jeux

[illegible]

Le Matin du 16 avril 1912

Gallica

Mardi 16 avril 1912

Premières listes de passagers

L'AURORE

Sur le *Titanic* se trouvaient le colonel J-J Astor-Says, président de Grand Trunk ; M. Ismay, président de la Compagnie de la White Star Line ; la comtesse Rothes ; le publiciste Stead, MM. Guggenheim, Widener et Strauss, banquiers ; Roebling, les président du Grand Trunk Railways (M. Hayes) du Pennsylvania Railroad (M ; Thayer) le directeur adjoint de la Holland America Line (M. Jonkheer Von Renehlin), le Major Butt ,aide de camp du président Taft, le colonel Jacob Astor, chef de la branche de New-York, de la famille Aster.

LE FIGARO

Sur le manifeste mentionnant la liste des personnes embarquées, j'ai pu relever les noms de trois Français : M. Aubart, passager de première classe ; M. Pernod, passager de seconde ; M .Malachard, passager de troisième.

Parmi les passagers de marque se trouvaient trois Américains, qui avaient retenu pour le prix de vingt-cinq mille francs, les deux plus beaux appartements avec promenade réservée : MM. Ismay, directeur de la Compagnie de la White Star Line : le colonel Astor, attaché à la maison militaire du président Taft : G. Widener A. Ryerson, qui se rendait en Amérique pour assister aux obsèques de son fils, tué dans un accident d'automobile et dont il avait réglé les détails des funérailles par un long télégramme rédigé pendant l'escale du *Titanic* en rade de Cherbourg. Se trouvaient encore à bord : Mrs Eve Douglas, W. Cardeza, J. Baxter, très connues dans la haute société new-yorkaise.

Parmi les passagers se trouvent nombre de notabilités internationales : M. Alfred Vanderbilt, M. Hays, président du Grand Trunk Railway : M.William T.Stead, directeur de la Review of Reviews : M. Isidore Strauss, membre du Congrès américain : Lord Ashburton ; M. Jonkheer Van Reuchlin, président de la Holland-America ; major Archibald Butt, aide de camp du président Taft, etc.

L' INTRANSIGEANT

Londres, 15 avril. – Parmi les passagers du Titanic se trouvent de nombreux millionnaires américains, parmi lesquels MM. Roebling, Widener, les présidents de la White Star Cie (M. Ismay), du Grand Trunk Railroad (M. Hayes), du Pennsylvania Railroad (M. Thayer) ; le directeur-adjoint de la Holland America Line (M. Jonkheer Von Renehlin) ; le major Butt, aide de camp du président Taft ; le colonel Jacob Astor, chef de la branche de New-York de la famille Aster.

Londres, 15 avril. – En quittant Southampton, le Titanic avait à son bord, en comptant les passagers de Cherbourg : 350 passagers de 1ère classe, 305 de 2è, et 800 de 3è. L'équipage comprend 800 hommes.
Le paquebot est commandé par le capitaine Edward J. Smith, précédemment commandant du paquebot Olympic.

LA PRESSE

Londres, 15 avril. – Sur le « Titanic » se trouvent le colonel J.J. Astor-Says, président du Grand-Trunk, M. Ismay, président de la Compagnie de White Star Line, la comtesse Rothes, le publiciste Stead, MM. Guggenheim, Widener et Stauss, banquiers.
Il y a plus de deux mille passagers.
Le chiffre de l'équipage est de 800 hommes.

Fait assez rare dans les parutions du jour, trois noms de passagers français, avec quelques erreurs.

En plus des trois français, *Le Figaro* publie une liste des passagers et membres d'équipage comprenant énormément de noms incorrectement orthographiés. Le *Petit Journal* publie également une liste des passagers établie au départ de Southampton. Tous les journaux ayant pratiqué cet exercice se sont heurtés au même problème de retranscription des noms de famille. Ceci créa une grande confusion pour les parents et amis des passagers qui ne pouvaient être certains quant au sauvetage de leurs proches. *Le Figaro* a, comme tous les autres, annoncer le sauvetage de tous les passagers et membres d'équipage, mais il dresse une liste presque parfaite des noms des passagers de première classe. Cette liste est beaucoup plus complète que certains journaux anglo-saxons publiés le même jour.

Quelques coquilles...

Dans le journal *L'Echo de Paris*, le capitaine Haddock s'est transformé en capitaine Maddock, et le *Carpathia* est devenu *Karpathia*.

Londres, 15 avril

Un télégramme Reuter, arrivant de New-York, mande :
Le capitaine Maddock, de l'Olympic, envoie un radio-télégramme disant que le Titanic fit naufrage lundi à 2 h. 20 du matin.
Les passagers furent embarqués dans des canots et transportés sur le Virginiam. Le paquebot Karpathia, ayant à bord plusieurs centaines passagers du Titanic, est en route pour New-York.

Le *Titanic* est devenu un paquebot américain.

Le paquebot américain « Titanic » est entré en collision avec un iceberg entre Terre-Neuve, New-York et le Canada. Il a coulé par l'avant. Les 2 403 passagers ont été sauvés.

Le lecteur peut lire avec stupeur, qu'il existait un bar russe à bord, et que soixante français en faisaient partie.

En outre, environ une soixantaine de Français faisait partie du personnel du bar russe.

L'ECHO DE PARIS

L'émoi parmi les assureurs maritimes

Un télégramme ultérieur annonçant que les communications télégraphiques avec le *Titanic* étaient interrompues produisit une véritable consternation à Lloyds, le centre des assurances maritimes. Les télégrammes que l'on reçut par la suite furent peu nombreux et contradictoires : certains messages annoncèrent la perte du navire : ce ne fut que lorsque l'*Olympic*, qui est muni d'appareils très puissants, put entrer en communication avec le *Virginian* que les craintes furent dissipées. On apprit que le *Virginian* avait pris le *Titanic* à la remorque et se dirigeait vers le port de Halifax, tandis que le *Karpathian* et le *Parisian*, tous deux à destination de Halifax, avaient pris à bord les passagers. Le *Baltic* marche à toute vapeur pour rattraper les deux navires sauveteurs, afin de les débarrasser de leurs passagers de fortune.

On se rappelle que le *Baltic* participa, avec la *Lorraine*, au sauvetage des passagers du paquebot *Republic*, un des premiers transatlantiques munis d'appareils de télégraphies sans fil, qui se perdit en janvier 1909, après une collision avec le *Florida*.

Suivant les derniers télégrammes reçus à Londres, l'équipage du *Titanic* est resté à bord du bâtiment. Les cloisons étanches résistent bien à la pression de l'eau ; la mer est calme et l'on a bon espoir d'amener le navire à Halifax.

Londres, 15 avril

La nuit dernière, vers trois heures et demie, le « Titanic », le transatlantique monstre appartenant à la White Star Line, qui faisait son premier voyage Southampton-Cherbourg-New-York, est entré en collision, à 270 milles du cap Race, avec un champ de glace. Les premiers télégrammes sans fil annonçaient que le bâtiment sombrait de l'avant, et que les passagers avaient pris place dans les canots de sauvetage. Le capitaine du « Titanic » lança immédiatement des télégrammes de détresse. Le transatlantique « Virginiam », de la compagnie Alan, parti de Halifax, dimanche matin, reçut la nouvelle de la collision par l'entremise du poste Marconi du cap Race, et répondit : « partons immédiatement au secours ». Il était alors cinq heures du matin, et le « Virginian » se trouvait à 170 milles du « Titanic ». Le « Baltic », un autre bâtiment de la White Star Line naviguant à 200 milles du lieu de l'accident, se dirigea également à toutes vapeurs vers le transatlantique sinistré. L' »Olympic » et une série d'autres bâtiments en route, dans ces parages, se portèrent également au secours du « Titanic ». Celui-ci, par télégramme sans fil, put préciser sa position : 41°46' Nord, 50°14' Ouest. A Londres, durant toute la journée, l'émotion a été énorme.de ses propres machines, s'avançait lentement vers Halifax.

Il n'y a que dans certaines rubriques « Dernière Heure », pratiquement commune à tous les quotidiens, que la perte du *Titanic* est évoquée.

L'AURORE

Cap-Race, 15 avril. – Le transatlantique Titanic a sombré.
Jusqu'au dernier moment, on avait espéré sauver le navire.
Il n'y aurait pas de victimes.
Il y avait à bord 25 millions de bijoux.

L'ECHO DE PARIS

D'après un dernier télégramme, plusieurs personnes se seraient noyées.

Mardi 16 avril 1912

L'HUMANITE

New-York, 15 avril. -- Une dépêche de Montréal confirme que le Titanic gagne Halifax au moyen de ses propres machines.

Une dépêche ultérieure annonce que deux paquebots assistent le *Titanic*, dont tous les passagers ont été transbordés.

New-York, 15 avril, 11 h 30 matin. – Le transfert des passagers du Titanic s'effectue actuellement. Les passagers qui avaient pris place sur une vingtaine de canots, sont déjà embarqués à bord du Carpathia.

Des dépêches non officielles disent que le *Titanic* est remorqué par le *Virginian*.

LE FIGARO

A deux heures et demie du matin, l'Agence Havas nous communique cette dépêche qui infirme la plupart des informations reçues et transforme le naufrage en véritable désastre.

New-York, 15 avril, 8 h. 40 soir.
La White Star Company reconnait qu'il y a beaucoup de morts dans le naufrage du Titanic.
Le Steamer Olympic annonce que le vapeur Carpathia arriva à l'endroit où était le Titanic à l'aube et ne trouva que des bateaux et des épaves.
Le vapeur rapporte que le Titanic coula à environ 2 h. 20 du matin et il ajoute qu'environ 675 personnes ont été sauvées comprenant des passagers et des membres du personnel de l'équipage.
Presque tous les passagers sauvés sont des femmes et des enfants.
Le vapeur California reste dans le voisinage cherchant les autres survivants.

Cette dépêche est malheureusement confirmée par un câblogramme reçu par notre confrère le New-York Herald.

Cette information de « Dernière Heure » est capitale, puisqu'elle annonce avec chiffres à l'appui, l'ampleur de la catastrophe. La véracité de l'information portée à l'attention du lecteur est impressionnante, tant les détails se rapprochent de la réalité. On peut cependant regretter que la « Une » n'ait pu consacrer un gros titre, et que le temps a certainement manqué à la rédaction pour modifier la composition de cette première page.

LE MATIN

La rubrique de *Dernière Heure* de ce journal est très complète, et évoque avec force détails l'ampleur d'une catastrophe annoncée.

Des dépêches de New-York qui nous parviennent vers 2 h.1/2 du matin font croire que la perte du « *Titanic* » a amené une catastrophe terrible.

Les premières dépêches de New-York, telles que nous les avons publiées en première page, faisaient croire que tous les voyageurs étaient sains et saufs et avaient été transbordés à bord des navires qui, appelés par la T. S. F., du bateau en détresse avaient pu le rejoindre en temps utile.
Ces premières nouvelles sont contraires à la vérité.
Les bateaux de secours sont arrivés trop tard.
Le nombre des victimes est encore inconnu, mais, il s'annonce comme devant être considérable.
2.358 personnes se trouvaient à bord. Jusqu'à présent, deux heures et demie du matin, 675 seulement ont été sauvées.

L' émotion à New York

NEW-YORK, 15 avril. – Dépêche particulière du "Matin" (via P.Q.). – De bonne heure, ce matin, la nouvelle que le Titanic coulait en plein océan jeta la confusion dan New-York. Les bureaux de la White Star Line furent assiégés par une foule anxieuse. Des scènes semblables se produisirent à Boston. On disait que le navire avait heurté un iceberg et qu'un appel de détresse avait été lancé par lui dans toutes les directions aux autres navires traversant l'Atlantique.

Un très long intervalle s'écoula entre l'arrivée de la première dépêche, envoyée à 10 h. 25, la nuit dernière, et celle du second message, reçu à 8 h. 20 ce matin, par Montréal du *Virginian*, appartenant à l'Allan Line, et qui annonçait que les pompes et les machines du *Titanic* fonctionnaient, que la mer était calme.
Après cela, les communications télégraphiques deviennent difficiles.

Le grand nombre de conversations aériennes échangées entre les divers navires qui s'approchent du *Titanic* jettent la confusion et empêche de recevoir des informations précises.

Le *Titanic* devait repartir samedi pour l'Europe. Déjà six cents cabines de première classe avaient été retenues. On se préparait à fêter avec éclat son arrivée ici.

Catastrophe

NEW-YORK, 15 avril, 8 h. 20 du soir. – La note suivante est communiquée par la White Star Line :
Le capitaine Haddock, de l' »Olympic », envoie un message radiotélégraphique annonçant que le « Titanic » a coulé lundi matin, à 2 h. 20, après que tous les passagers et l'équipage eurent pris place dans les bateaux de secours et eurent été transférés à bord du « Virginian ».
Le steamer « Carpathia », ayant à bord plusieurs centaines de passagers du « *Titanic* », faisait maintenant route vers New-York. (Reuter).

Nombreuses victimes

NEW-YORK, 15 avril. – L'administration de la White Star admet maintenant qu'il y a un grand nombre de victimes. (Reuter).

Trop tard !

NEW-YORK, 15 avril (8 h. 45 du soir). – Voici la dépêche qu'on reçoit du cap Race :
« Le steamer Olympic annonce que le steamer Carpathia est arrivé au lever du jour à l'endroit où il espérait trouver le Titanic, mais n'y a plus trouvé que des embarcations et des épaves.
« Il annonce que le Titanic a sombré à environ 2 h. 20 du matin par 41° 16' de latitude et 50° 14' de longitude. ».

Le message ajoute :

« Toutes les embarcations du « Titanic » ont été retrouvées. Environ 675 personnes (passagers et hommes d'équipage) ont été sauvées.
Les passagers saufs sont presque tous des femmes et des enfants.
Le « Californian », de la Leyland Line, se livre à des recherches dans le voisinage de l'endroit où s'est produit la catastrophe.
Le « Carpathia » revient vers New-York avec les survivants. » (Reuter).

Le nombre exact des passagers

LONDRES, 15 avril. – Dépêche particulière du « Matin ». – J'apprends à l'instant que le nombre exact des personnes (passagers et hommes d'équipage), qui se trouvaient à bord du Titanic était de 2.358 et non de 2.500.
En voici la répartition : 350 passagers de première classe, 305 de seconde classe, 800 d'entrepont et 903 hommes d'équipage.
Le paquebot emportait également 3.420 sacs de courrier.

L'escale à Cherbourg

CHERBOURG, 15 avril. – Dépêche particulière du « Matin ». – La nouvelle qu'un accident était survenu au Titanic provoqua une indicible émotion dans notre port.

Le *Titanic* avait quitté Southampton mercredi à midi 20. Il faisait, dans la soirée, sa première escale sur notre rade. Malgré la distance, la foule massée sur les quais distinguait les formes du splendide navire dont les contours étaient silhouettés par des cordons de lumière électrique marquant les hublots et les superstructures.
Après avoir embarqué 274 passagers, le *Titanic* quittait Cherbourg à 8 h. 10 du soir.

Parmi les principaux passagers embarqués ici, citons ; M. Ismay, directeur de la White Star Line ; le colonel Astor, attaché militaire auprès du président Taft ; M. G. Widener ; Mrs Cardeza ; M. J. Baxter ; Mrs Eve Douglas. Les seuls voyageurs français embarqués à Cherbourg sont au nombre de trois : M. Aubart en première et MM. R. Pernod et N. Malachard en seconde.

Contrairement au journal *Le Matin*, il semblerait que tout est bien qui finit bien dans les colonnes du *Petit Journal* !

LE PETIT JOURNAL

Cette nuit, à 1 heure, l'Agence Fournier nous communiquait la dépêche suivante sur l'accident du paquebot *Titanic* :

Londres, 15 Avril

Le dernier message télégraphique parvenu aux bureaux de Londres de la « White Star Line », au sujet de l'accident du Titanic est ainsi conçu :
« Le Virginian est aux côtés du Titanic et aucune perte de vies humaines n'est à redouter ».

Les journaux de Montréal publient des dépêches annonçant que tous les passagers sont sains et saufs et qu'ils ont été transférés à bord des paquebots *Parisian* et *Karpathian*. Ils ajoutent que le *Titanic* n'a pas sombré et qu'on le remorque à petite vitesse vers Halifax.
Le paquebot *Olympic*, bâtiment de même modèle que le *Titanic*, est venu au secours du navire sinistré.
D'autre part, les parents de l'employé préposé au service de la télégraphie sans fil à bord du *Titanic*, M. et Mme Phillips, demeurant à Godalming (Comté de Surrey),

Le Petit Journal

5 cent. Directeur : CHARLES PRÉVET 5 cent.
MARDI 16 AVRIL 1912
CINQUANTIÈME ANNÉE
ÉDITION DE PARIS

[...]MENT LA FRANCE VERRA L'ÉCLIPSE DE SOLEIL demain 17 Avril

[illegible]

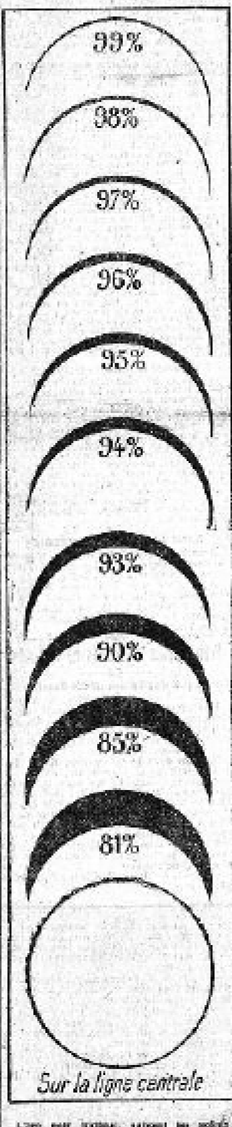
Carte de France montrant la ligne centrale de l'éclipse

[illegible]

Abbé Th. Moreux,
Directeur de l'Observatoire de Bourges.

Tableau indiquant la grandeur de l'Éclipse et le moment le plus intéressant pour tous les départements de la France (d'après l'Abbé Moreux).

[illegible]



[illegible]

Notes Politiques

Les élections partielles qui se succèdent depuis plusieurs semaines [illegible]

[illegible]

Les Concours du « PETIT JOURNAL »

LA CORSE

[illegible]

SEPT JOURS DE VOYAGE

[illegible]

PROPOS D'ACTUALITÉ

La science et le crime

[illegible]

Jean Lecoq.

[illegible]

LE PAQUEBOT "TITANIC"

DE LA COMPAGNIE ANGLAISE "WHITE STAR LINE"

est entré en collision avec un iceberg

PRÈS DE TERRE-NEUVE

Les 2.700 personnes qui étaient à bord ont été sauvées

Une nouvelle angoissante dans son laconisme parvenait hier à Paris, au début de l'après-midi.

Le Titanic, transatlantique de la Compagnie anglaise White Star, un des géants des mers, avait heurté un banc de glace dans les parages de Terre-Neuve et coulé.

Il avait à bord 2.700 personnes sur le sort desquelles les premiers télégrammes ne fournissaient aucun renseignement formel.

Une dépêche disait bien qu'on s'était empressé de sauver les femmes : une autre annonçait le départ de paquebots envoyés à toute vitesse de New-York pour se porter au secours du Titanic, mais on ignorait s'ils étaient arrivés à temps et si les efforts des sauveteurs avaient été couronnés de succès ou si l'on allait avoir à déplorer un épouvantable sinistre, analogue au naufrage de la Bourgogne, mais plus effroyable encore.

Voici, en effet, les télégrammes que nous recevions de nos correspondants et des agences :

Cape-Race, 15 Avril.

Le « Titanic » a fait connaître par un radio-télégramme, hier soir, à 10 h. 25, qu'il avait heurté un banc de glace et qu'il avait besoin de secours immédiat.

Une demi-heure plus tard, on a reçu

LE PAQUEBOT « TITANIC »

une nouvelle dépêche annonçant que le « Titanic » coulait par l'avant.

Les femmes étaient recueillies par des bateaux de sauvetage.

Les renseignements de Londres et de Cherbourg n'étaient guère plus précis. On avait tout au paquebot, à son équipage, à ses passagers, mais n'apprenaient rien sur le sinistre même :

Londres, 15 Avril.

Le Titanic est le plus grand paquebot du monde. Il était parti de Southampton mercredi, à destination de New-York. C'était son premier voyage.

Il peut transporter 2.800 passagers, mais le nombre des personnes à bord n'est pas connu [illegible].

L'équipage comprend 900 hommes.

Le paquebot est commandé par le capitaine Edward J. Smith, précédemment commandant du paquebot Olympic.

Cherbourg, 15 Avril.

La nouvelle du naufrage du transatlantique Titanic a causé ici la plus profonde émotion.

Tout Cherbourg avait, en effet, admiré, mercredi dernier, lors de son escale, le magnifique navire, qui, parti de Southampton à midi, était arrivé sur notre rade vers sept heures du soir.

Pendant cette traversée, le Titanic n'avait, en route, marché qu'à la vitesse de 19 nœuds, au lieu de 23 qu'il pouvait donner, afin de pouvoir régler complètement ses compas.

Dans les milieux maritimes, l'on étaient tous anxieux des détails sur cet événement.

Le Titanic avait embarqué à Cherbourg, mercredi soir, lors de son escale, 142 passagers de première classe, 65 de seconde et 102 émigrants ; cela faisait exactement, quand il prit la haute mer, 2.700 personnes dont 900 hommes d'équipage, 400 émigrants et 1.214 passagers de première et de seconde classes.

Trois passagers français se trouvaient à bord : M. [illegible], passager de première classe, s'était embarqué à Cherbourg, les deux autres, embarqués en seconde classe, à Southampton.

Parmi les passagers de marque, se trouvaient, outre M. Ismay, directeur de la « White Star Line », l'ingénieur anglais qui avait construit le Titanic, puis M. G. Widener, [illegible]

A New-York même, on ne paraissait pas mieux renseigné sur le sort des passagers et de l'équipage :

New-York, 15 Avril. — Une dépêche de [illegible] que le paquebot Virginian a envoyé un radio-télégramme pour informer que le paquebot Titanic, ayant heurté un banc de glace, lui a demandé du secours.

Le Virginian est parti au secours du Titanic.

Le paquebot [illegible] se dirige à toute allure vers le Titanic.

Ce n'étaient pas là des renseignements suffisants pour diminuer l'angoisse.

Une nouvelle dépêche de New-York était même faite pour augmenter les doutes et laisser le champ libre aux appréhensions les plus terribles :

New-York, 15 Avril.

Le « Titanic », parti de Southampton mercredi, faisait son premier voyage.

Une dépêche de Cape-Race annonce que les vapeurs « Baltic » et « Olympic » ont reçu des radiotélégrammes leur demandant de secourir le « Titanic ».

Ils se portèrent à son secours ; le vapeur « Virginian » à minuit était à une distance de 170 milles ouest du « Titanic », il comptait le rejoindre vers dix heures du matin, et le « Baltic » était à 240 milles.

Les derniers radio-télégrammes reçus du « Titanic » à 12 h. 27 du matin à bord du « Virginian » étaient confus ; ils ont cessé brusquement.

Le « New-York », le « Carmania » et le « Niagara », de la Compagnie Générale Transatlantique, qui viennent d'arriver, rapportent qu'ils ont rencontré des banquises de glace.

Le « Carmania » a eu une traversée périlleuse au milieu des banquises.

Le « Niagara » sort de cette traversée avec deux trous sous sa ligne de flottaison et plusieurs plaques avariées par les glaces rencontrées.

La route suivie par ces paquebots est celle des navires allant vers l'Ouest et par

Gallica

viennent de recevoir le message suivant de leur fils :

« Nous nous acheminons doucement vers Halifax. Le Titanic ne peut pas couler. Ne vous inquiéter pas. »
M. Phillips fils, avant de voyager sur le *Titanic*, avait été employé sur le *Lusitania*, le *Mauretania*, etc.

Le *Titanic* aurait coulé

D'autre part, la même incertitude qui avait régnée durant la journée sur le sort du paquebot était causée par cette dépêche que nous faisait parvenir, à une heure et demie du matin l'Agence Havas.

New-York, 15 avril

Le Titanic a coulé à 2 h 20 du matin.
Il n'y a pas eu de victimes.

Disons toutefois que nous recevions en même temps la dépêche ci-dessous qui ne faisait pas allusion à la perte du navire :

New-York, 15 avril

Le transbordement des passagers du Titanic s'est opéré sans accident et par un temps calme, à bord du Carpathia et du Parisian.
Le Baltic télégraphiait à trois heures qu'il faisait toute vapeur pour venir prendre les passagers recueillis par le Carpathia et le Parisian.
Le Baltic avait en janvier 1909, rendu un service analogue aux passagers du Republic, qui avaient été recueillis par le vaisseau abordeur Florida.
La plupart des membres de l'équipage du Titanic sont restés à bord de celui-ci.
Les passagers du Titanic sont attendus pour demain à Halifax d'où ils prendront le train pour New-York.
Un câblogramme, reçu par le New-York Herald a fait connaître que le Titanic a à bord pour 25 millions de francs de diamants et une grande quantité de titres.

LE PETIT PARISIEN

On n'a plus d'inquiétude sur le sort des passagers du *Titanic*. Une dépêche de télégraphie sans fil de l'*Olympic* a confirmé, en effet, la nouvelle du transbordement des passagers sur d'autres navires accourus à leur secours. C'est ainsi que le paquebot *Parisian*, de l'Allan Line, a pris à son bord les passagers de vingt canots de sauvetage. Les autres ont été transférés à bord du paquebot *Carpathia*, de la compagnie Cunard. Quant au *Titanic* lui-même, que son équipage n'a pas abandonné bien qu'il est ses cales avant complètement pleine d'eau, le *Virginian*, qui fut le premier à arriver sur les lieux de l'accident, l'a pris en remorque et l'entraîne lentement dans la direction d'Halifax (Nouvelle Ecosse).

Toutes les pompes du bord sont en action pour maintenir le *Titanic* à flot.

Les dernières nouvelles sont cependant contradictoires ; tandis qu'un marconigramme du *Virginian* annonce que le *Titanic* menace à nouveau de couler, une autre dépêche que les compartiments étanches tiennent bon et qu'il a tout espoir de ramener le navire au port. Le dernier télégramme reçu ce soir, à onze heures, confirme que le steamer continue à s'enfoncer lentement dans les flots. Cette nouvelle qui est envoyée par télégraphie sans fil par le vapeur *Minia*, ajoute qu'il sera peut être nécessaire d'échouer le *Titanic* sur les côtes de Terre-Neuve.

Au siège de la White Star Company, dont les bureaux, aussi bien à Londres qu'à New-York, ont été durant toute la journée assiégés par les parents et les amis des passagers en quête de nouvelles, on persiste à déclarer que le *Titanic* ne peut pas couler.

LE « TITANIC » CONTRE UN ICEBERG

Deux mille Passagers ont failli périr

Gallica

Le Petit Parisien et *L'Humanité* du 16 avril 1912

Dernière Heure

Le « Titanic » remorqué vers Halifax s'enfonce lentement dans les flots

DANS PARIS

Les Cheveux longs

Le nombre de passagers à bord

Les variations de chiffres

Cette journée du 16 avril 1912 a été marquée par l'annonce du sauvetage de tous les passagers du ***Titanic***. Certains d'entre eux ont eu une information de dernière minute leur permettant d'annoncer que cet « accident » semblerait devenir une véritable « catastrophe ». Mais dans l'ensemble : **rien d'alarmant** si l'on en croit les premières pages.

En résumé de cette journée, voici quelques chiffres qui démontrent que cette nouvelle a bouleversé les rédactions, et que de toute évidence, ils n'ont eu guère le temps de collecter les informations qui leur aurait permis d'être beaucoup plus précis :

Toutes les reproductions des « Unes » sont issues du site Gallica (Bibliothèque numérique) à l'adresse : *http://blog.bnf.fr/gallica/?p=639*

La retranscription de tous les articles parus dans ces journaux est disponible sur le site de l'Association Française du *Titanic* : ***http://aftitanic.free.fr*** dans la rubrique « Le R.M.S. Titanic » puis « La Une des journaux ». En effet, la lecture des articles est assez désagréable et difficile sur le support de l'époque, et c'est pour cette raison qu'il m'a paru intéressant de retranscrire leur intégralité pour une lecture plus fluide.

Cherbourg-Eclair

3.000 personnes à bord.
625 de 1ère classe, 890 hommes d'équipage et 274 passagers embarqués à Cherbourg.

L'Echo de Paris

2.700 personnes à bord.
890 hommes d'équipage
Passagers embarqués à Cherbourg : 144 en 1ère, 28 en 2e et 102 en 3e.

L'Intransigeant

2.000 personnes à bord.
Dont 320 en 1ère et 275 en 2e.

L'Aurore

2.403 personnes à bord (1ère page).
Puis en page 2 :
1.650 passagers y compris les membres d'équipage.
1.383 passagers + les passagers embarqués à Cherbourg qui sont au nombre de :
142 en 1ère, 35 en 2e et 90 en 3e.

L'Humanité

2.000 personnes à bord.
1.700 passagers + 300 hommes d'équipage.

L'Ouest-Eclair

2.600 personnes à bord.
1.655 passagers + 1.000 hommes d'équipage.
Passagers embarqués à Cherbourg : 144 en 1ère, 29 en 2e et 102 en 3e.

La Presse

3.000 personnes à bord.
2.000 passagers + 800 hommes d'équipage.
Passagers embarqués à Cherbourg : 142 en 1ère, 30 en 2e et 90 en 3e.

Le Figaro

1.600 passagers dont
325 en 1ère, 275 en 2e, 1.000 en 3e + 600 hommes d'équipage.
Passagers embarqués à Cherbourg : 274.

Le Matin

2.000 passagers + 1.000 hommes d'équipage.

Le Petit Journal

2.700 personnes à bord.
1.344 passagers de 1ère et 2e classe.
489 émigrants.
900 hommes d'équipage.
Passagers embarqués à Cherbourg : 142 en 1ère, 30 en 2e et 90 en 3e.

Le Petit Parisien

2.358 personnes à bord.
350 en 1ère, 303 en 2e, 800 en entrepont (3e) et 903 hommes d'équipage.

L'intransigeant du 16 avril 1912

L'INTRANSIGEANT

ET LE JOURNAL DE PARIS

POLITIQUE — INFORMATIONS — LITTÉRATURE — SPORTS — VIE PARISIENNE — THÉATRES

DIRECTEUR : LÉON BAILBY

NAUFRAGE DU PLUS GRAND PAQUEBOT DU MONDE

TRIBUNE LIBRE

L'appel aux mares

Le plus grand paquebot du monde le « TITANIC » heurte une banquise de glace et coule

Des navires se portent à son secours. — Il y avait à bord plus de 2.000 hommes. — Les dernières dépêches sur le désastre maritime.

La mort de M. Brisson

Gallica

A l'examen de ces chiffres, on voit que les sources d'information sont très divergentes et très loin du chiffre exact des personnes à bord connues à ce jour. Il faut noter qu'à l'heure actuelle, un flou subsiste quant au nombre exact, qui se situe entre 2.207 et 2.228.

Le chiffre se rapprochant le plus de la réalité est sans aucun doute celui du *Figaro* qui annonce 2.200 personnes à bord.

L'Aurore reste très incertain, annonçant dans sa « Une » le chiffre de 2.403 personnes, puis en page 2 un décompte précis des personnes embarquées avance un total de 1.650 personnes.

Dans l'excessif, on trouve le *Cherbourg-Eclair* et *La Presse* avec 3.000 personnes. Notons cependant que le *Cherbourg-Eclair* est paru le lundi 15 avril, un jour avant les autres quotidiens français.

Les renseignements que les rédactions ont obtenus sur les caractéristiques techniques du paquebot sont aussi très fantaisistes autour des chiffres réels.
Le tonnage varie entre :

46.000 pour *L'Echo de Paris*
47.000 pour *L'Intransigeant*
56.328 pour *L'Aurore*
46.328 pour *L'Humanité*
50.000 pour *L'Ouest-Eclair*
46.000 pour *La Presse*
47.000 pour *Le Figaro*
66.000 pour *Le Petit Journal* et enfin
46.382 pour *Le Petit Parisien*.

C'est le journal *L'Humanité* qui fournit la bonne information. En effet, il s'agit du tonnage exact du *Titanic* (46.328 T).

Les dimensions sont également loin d'être exactes, et très peu de quotidiens se risquent à éditer des chiffres. Parmi les journaux ayant pris le risque, on trouve :

L'intransigeant avec une longueur de 300 mètres
L'Aurore, 290 mètres de long sur 30 mètres de large
L'Humanité, 291mètres de long sur 30 mètres de large
Le Figaro, 265 mètres sur 27 mètres
Le Matin, 288 mètres sur 28 mètres
Le Petit Journal, 269 mètres sur 28,65 mètres et enfin,
Le Petit Parisien avec 290 mètres de long.

Cette fois, c'est *Le Petit Journal* qui possède les dimensions exactes. Il donne même la hauteur du navire jusqu'à la passerelle (30,70 mètres), et celle des cheminées (28,85 mètres).

Tous ces chiffres sont parfois assez éloignés de la réalité, mais certains se sont avérés exacts.
Il est surprenant que ces chiffres figurent dans des journaux différents,

Le Figaro du 16 avril 1912

Naufrage du « Titanic »

Le Matin du 16 avril 1912

Le Petit Journal du 16 avril 1912

L'Univers du 16 avril 1912

La Presse du 16 avril 1912

Gallica

et qu'il faille regrouper *Le Figaro*, *L'humanité* et *Le Petit Journal* pour cerner les bonnes informations.

Cette première journée, mardi 16 avril, fut celle de la confusion, de faux espoirs et surtout d'interprétations fantaisistes des télégrammes reçus des différentes agences.

En fin de journée, certains journaux annoncent une catastrophe à grande échelle, mais cette information, qui est pourtant capitale, n'est relayée qu'en rubrique « Dernière Heure », alors qu'elle aurait dû largement justifier une refonte de la « Une » de ces journaux.

Curieusement, tous les articles mettent en avant la présence et l'implication du *Virginian* et du *Baltic* dans le sauvetage des passagers, ainsi que du remorquage du *Titanic* par le *Virginian* en direction d'Halifax.

Dans les faits, c'est le *Carpathia* qui sauva les 705 passagers du naufrage, mais une interprétation accorde le sauvetage comme ayant été effectué par la *Virginian*, qui ensuite transféra les passagers sur le *Carpathia*. Par la suite, il prit le *Titanic* en remorque vers Halifax. Le paquebot *Carpathia* n'étant que très peu cité par les dépêches venues de toutes parts, son nom s'en trouve écorché, passant du *Carpathian* au *Karpathia*. On ne sait pas non plus comment le *Virginian* embarqua les rescapés dans leur totalité, étant donné sa propre capacité qui était de 1.712 passagers possibles. Une dépêche indique que le *Virginian* récupéra les passagers dans une vingtaine de canots. Malheureusement, les rédactions n'étaient pas assez renseignées pour savoir que seulement 1.178 personnes pouvaient prendre place dans ces embarcations, et qu'il en aurait fallu le double.

Certaines dépêches indiquent que le *Titanic* coule par l'avant (ce qui est vrai), mais on n'ose y croire, et les rédactions préfèrent imaginer son remorquage, voire son lent déplacement vers Halifax propulsé par ses propres machines.

Il faut souligner, à propos des passagers embarqués à *Cherbourg*, que seuls 3 français sont cités : Ninette Aubart qui voyageait avec le milliardaire Benjamin Guggenheim, M. Pernot, chauffeur de M. Guggenheim, et M. Malachard, cinématographe pour *Les films Pathé*.

Toutes les dépêches sont alarmantes, mais pour le monde entier, **le *Titanic* ne peut pas couler**.

Pourtant, un message que l'on retrouve dans pratiquement tous les quotidiens aurait dû inquiéter les journalistes. Il disait ceci :

Les derniers appels du Titanic ont été reçus à midi 27. L'opérateur du Virginian dit qu'ils avaient alors cessé brusquement

En cette fin de journée du mardi 16 avril 1912, il n'y a aucune raison de s'inquiéter. Le *Titanic* est équipé d'un nombre de cloisons étanches suffisant, et de ce fait, ne peut pas coulé. Les progrès techniques en matière de transmission font que la T.S.F. permet d'envoyer des messages (Marconigrammes de son inventeur Marconi) et obtenir des secours immédiats des paquebots naviguant à proximité.

Titanic II

Et si c'était vrai...

Blue Star Line

Par Francky Lopez

Depuis son naufrage au beau milieu de l'Atlantique Nord le 15 avril 1912, le *Titanic* n'a jamais cessé de déchaîner les passions. À peine sa poupe fut-elle recouverte par l'eau glacée que le paquebot faisait déjà l'objet des rumeurs les plus folles. Pendant des années, tout ou presque fut entendu à son sujet !

Certains prétendirent que le *Titanic* transportait une cargaison de lingots d'or dans le plus grand secret ! D'autres racontèrent que ses coffres forts regorgeaient de bijoux précieux au moment du naufrage…D'autres encore se firent l'écho d'anecdotes souvent farfelues censées relater le comportement de certains passagers. C'est ainsi que peu à peu, le *Titanic* entra dans la légende. Et tout cela en raison de la vague d'émotion immense que la disparition du « *paquebot de rêve* » avait suscité à travers le globe. Le plus incroyable est qu'au fur et à mesure des années, cet engouement sans précédent n'a jamais faibli, même après la découverte de l'épave le 1er septembre 1985 par l'équipe du professeur Ballard.

Depuis, comme chacun le sait, de nombreuses expéditions d'exploration de l'épave ont été organisées et des milliers d'objets hétéroclites ont été extirpés des fonds marins afin d'être exposés aux yeux du monde lors d'expositions événements comme celle de l'été 2013 à Paris, porte de Versailles. Inutile de rappeler qu'entre temps, le *Titanic* lui-même, faisait l'objet d'une longue bataille juridique opposant la société RMS Titanic Inc. à la justice américaine à propos des droits d'exploitation de l'épave. En 100 ans, le *Titanic* n'a jamais quitté le devant de la scène et continue de faire couler beaucoup d'encre ! Face à tant d'enthousiasme et de passion, nombreux sont ceux qui ont eu comme projet fou de « faire revivre » le mythe. Une fois toutes les hypothèses (farfelues) de renflouage définitivement écartées, il apparut clair que le seul moyen pour y arriver était tout simplement de reconstruire le *Titanic* !

Les projets furent nombreux au fur et à mesure des années mais le premier à être réellement abouti fut celui mené par le multimillionnaire Sarel Gous. À l'époque, deux organisations distinctes travaillaient à la réalisation de ce projet. L'une était d'origine sud-africaine et l'autre nord-irlandaise. Mais au vu des difficultés qui s'amoncelaient, il fut vite décidé d'unir les forces de chacune d'entre elles sous l'égide de la société RMS Shipping Holdings Ltd dirigée par M. Gous. Le but de cette transaction était d'augmenter les moyens financiers et humains de la structure afin que le projet puisse avoir davantage de chances d'être mené à bien. Prévu pour être construit au sein des chantiers de Harland & Wolff, ce nouveau *Titanic* avait pour objectif de rester dans la continuité historique de l'original. L'authenticité était le maître mot !

Du coup, sur le papier, ce nouveau paquebot était visuellement identique au premier même s'il était plus long de près de 70 mètres. Au niveau des installations intérieures, l'idée était de conserver le luxe du célèbre navire. Il fut prévu de reconstruire à l'identique la plupart des lieux légendaires comme par exemple le Café parisien, le Grand Escalier de 1ère classe ou encore la célèbre salle à manger des premières.

Une date de début de construction fut même posée ; il fut décidé que ce serait en juin 2001…Mais finalement, contre toute attente, le projet sombra corps et biens faute de financement suffisant et alla rejoindre la longue liste des projets avortés n'ayant pas dépassé le stade de simple concept. Il faudra attendre plus de dix ans et les festivités liées au centenaire du *Titanic* en avril 2012 pour que les nombreux admirateurs du « *paquebot de rêve* » puissent de nouveau nourrir l'espoir de le voir, un jour, naviguer sur les flots.

Cet espoir porte le nom de Clive Palmer...

Clive Palmer

Wikimédia Commons

Né le 26 mars 1954 à Melbourne, Clive Palmer est un milliardaire australien qui a fait fortune dans l'industrie minière. À la fois homme d'affaires et homme politique, il est célèbre en Australie pour avoir souvent occupé le devant de la scène médiatique. Le 30 avril 2012, il crée « le buzz » sur la toile et dans tous les journaux du monde entier en annonçant son intention de faire construire un nouveau *Titanic* qui sera baptisé tout simplement : *Titanic II*. Clive Palmer annonce que ce « nouveau » paquebot sera construit en Chine par le constructeur naval CSC Jinling Shipyard avec qui le milliardaire déclare avoir déjà signé un accord. La réalisation des plans, quant à elle, aurait été confiée à Deltamarin, une compagnie de conception navale basée en Finlande.

Lors de la conférence de presse, Clive Palmer a déclaré vouloir que ce nouveau *Titanic* soit aussi luxueux que le premier mais qu'il puisse aussi être doté de toutes les nouvelles technologies propres à notre monde moderne de façon à assurer la sécurité et le confort de tous les passagers.

Le futur Café Parisien du *Titanic II*

Blue Star Line

Pour assurer la promotion et l'exploitation de ce paquebot, Clive Palmer crée la compagnie Blue Star Line en référence à la célèbre White Star Line. Sur le papier, il semble donc que tout ait été prévu ! Le *Titanic II* version Clive Palmer aura donc quasiment l'aspect de l'original (comme le projet de Sarel Gous) mais possédera un pont supplémentaire entre les ponts C et D. Ce nouveau pont sera entièrement dédié aux canots de sauvetage, toboggans de sécurité et autres salles publiques. À cela, la société *Deltamarin* a décidé de rajouter des escaliers de secours afin de répondre aux normes de sécurité et pouvoir procéder si besoin est, à l'évacuation des passagers en toute sécurité. De même, de nombreux ascenseurs de service parcourront le navire pour faciliter le travail des personnels de bord. Pour couronner le tout, Clive Palmer a annoncé que le paquebot assurerait la liaison entre l'Angleterre et New York et devrait faire son voyage inaugural à la fin de l'année 2016 !

Si à première vue, l'idée peut sembler très alléchante, elle n'est pas sans soulever de nombreuses questions. Est-il possible de reconstruire le *Titanic* à l'identique ? De même, lorsque l'on considère ce projet d'un point de vue éthique, est-ce « moralement convenable » de vouloir faire du business grâce à la copie d'un navire qui a sombré avec plus de 1500 personnes à son bord ? Et enfin, la dernière question que soulève cette annonce (et pas des moindres) concerne l'objectif du projet de Clive Palmer. Est-il réel et fondé ou bien s'agit-il d'un immense coup de publicité destiné à servir les intérêts de son auteur ?

Le *Titanic II* devrait bénificier de toute la technologie moderne.

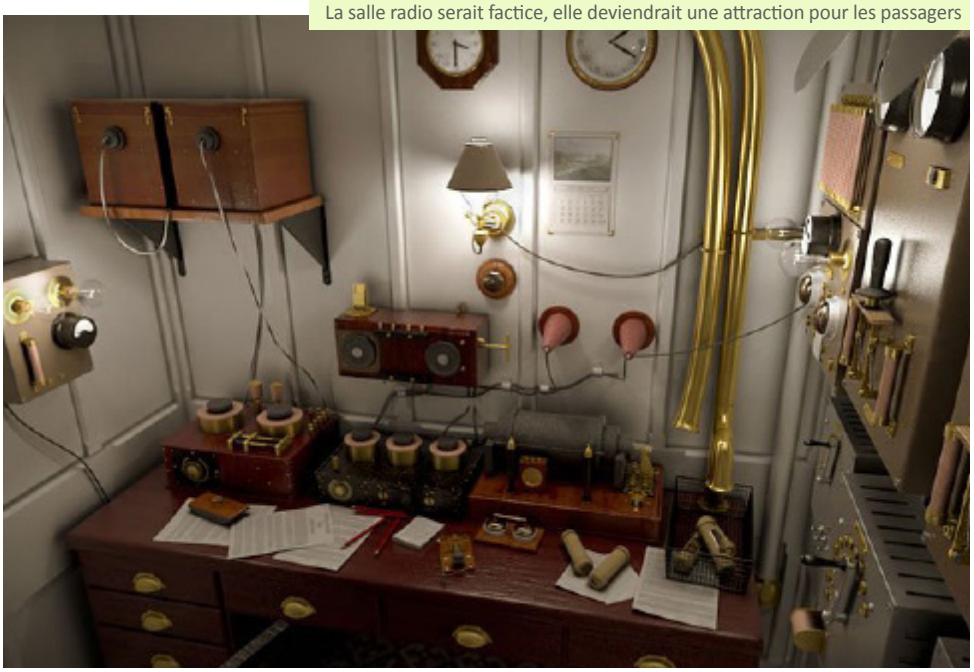
Blue Star Line

Reconstruire à l'identique ?

À la question, est-il possible de reconstruire un *Titanic* à l'identique ? La réponse est simple…absolument pas ! Le *Titanic II* s'il voit le jour ne pourra pas être la fidèle copie de l'original. Les normes de sécurité modernes qui régissent désormais tout transport de voyageurs ainsi que les exigences des clients de 2016 rendront la tâche tout bonnement impossible. On comprend mieux l'ajout d'un pont supplémentaire lorsque l'on considère la nécessité d'un nombre suffisant de canots de sauvetage. Suite au naufrage du *Titanic* original en 1912, les normes de sécurité ont été incroyablement renforcées, ce qui a encore été le cas récemment avec le drame du *Costa Concordia*. Ainsi, le *Titanic II* sera obligatoirement différent de son prédécesseur. Par exemple, la coque sera certainement soudée et non pas composée de tôles rivetées comme au début du siècle dernier. Les différences techniques ne s'arrêteront pas là puisque Clive Palmer a déclaré que le nouveau *Titanic* serait doté d'un bulbe d'étrave afin de réduire la résistance à la mer et ainsi réduire la consommation de carburant. Car il s'agira bien de moteurs Diesel et de propulseurs de proue pour faire avancer le bateau… La manœuvrabilité n'en sera que meilleure mais il est vrai que ce mode de propulsion nous éloignera des 5 892 tonnes de charbon que le *Titanic* avait embarquées à son bord pour l'alimentation de ses chaudières. En lieu et place des soutes destinées au charbon, les passagers pourront trouver une exposition permanente sur le Queensland qui est l'une des provinces de l'Australie. L'espace ainsi libéré pourrait également être utilisé pour les quartiers des membres d'équipage. La poupe devrait être remaniée au dessus de la ligne de flottaison pour accueillir un gouvernail factice et ainsi respecter la silhouette originale. Sous la ligne de flottaison, il est prévu d'installer trois pods orientables de façon à pouvoir supprimer les hélices. De plus, il est évident qu'un tel paquebot sera doté d'une technologie de pointe en termes d'instruments de bord pour l'aide à la navigation. À l'heure du numérique, l'ordinateur tiendra certainement une place de choix.

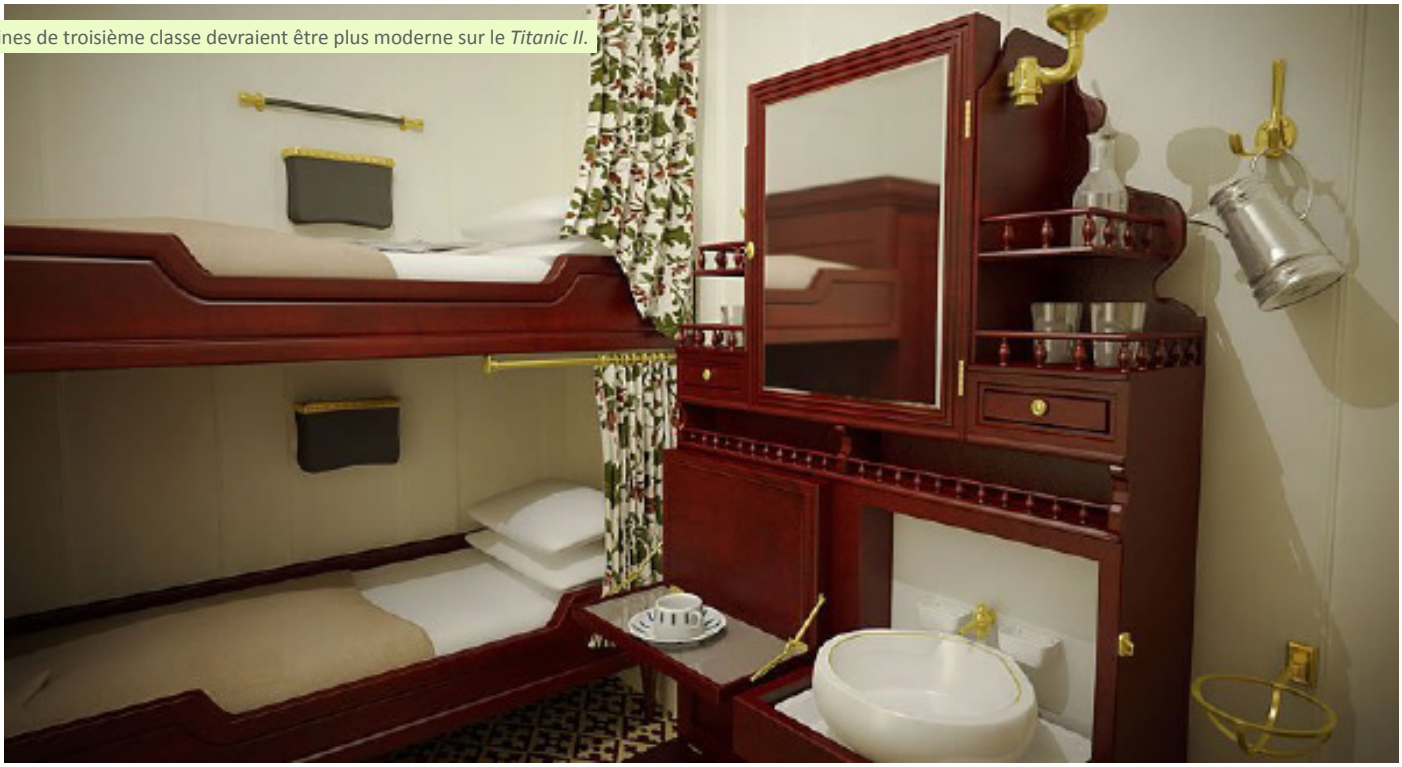
Mais il n'y a pas que la technologie qui a changé et bien évolué depuis 1912... En effet, les exigences et les centres d'intérêt des passagers ne sont plus les mêmes non plus ! À l'heure d'Internet

La salle radio serait factice, elle deviendrait une attraction pour les passagers



Blue Star Line

et de la télévision, les passagers seront-ils prêts à se passer de tout cela pour vivre un voyage authentique ? Est-il concevable de vouloir construire des cabines de luxe qui ne posséderaient (par exemple !) pas la climatisation ? Bien au-delà d'une question de température ambiante, les passagers seront-ils prêts à faire le lourd sacrifice de partager une salle de bain avec de nombreux autres passagers comme il était d'usage en 1912, où les salles de bains privatives étaient rares et destinées à quelques rares privilégiés ? Cela semble difficilement imaginable. Les plans prévoient d'ailleurs que le confort des cabines de troisième classe sera modernisé. Pour tout le reste du paquebot, Clive Palmer affirme que les installations intérieures seront fidèles (autant que possible) au *Titanic* original. D'ailleurs, il compte engager des designers professionnels pour recréer l'atmosphère de 1912. Mais pourrait-il raisonnablement se passer du confort de notre monde moderne ?



Les cabines de troisième classe devraient être plus moderne sur le *Titanic II*.

Blue Star Line

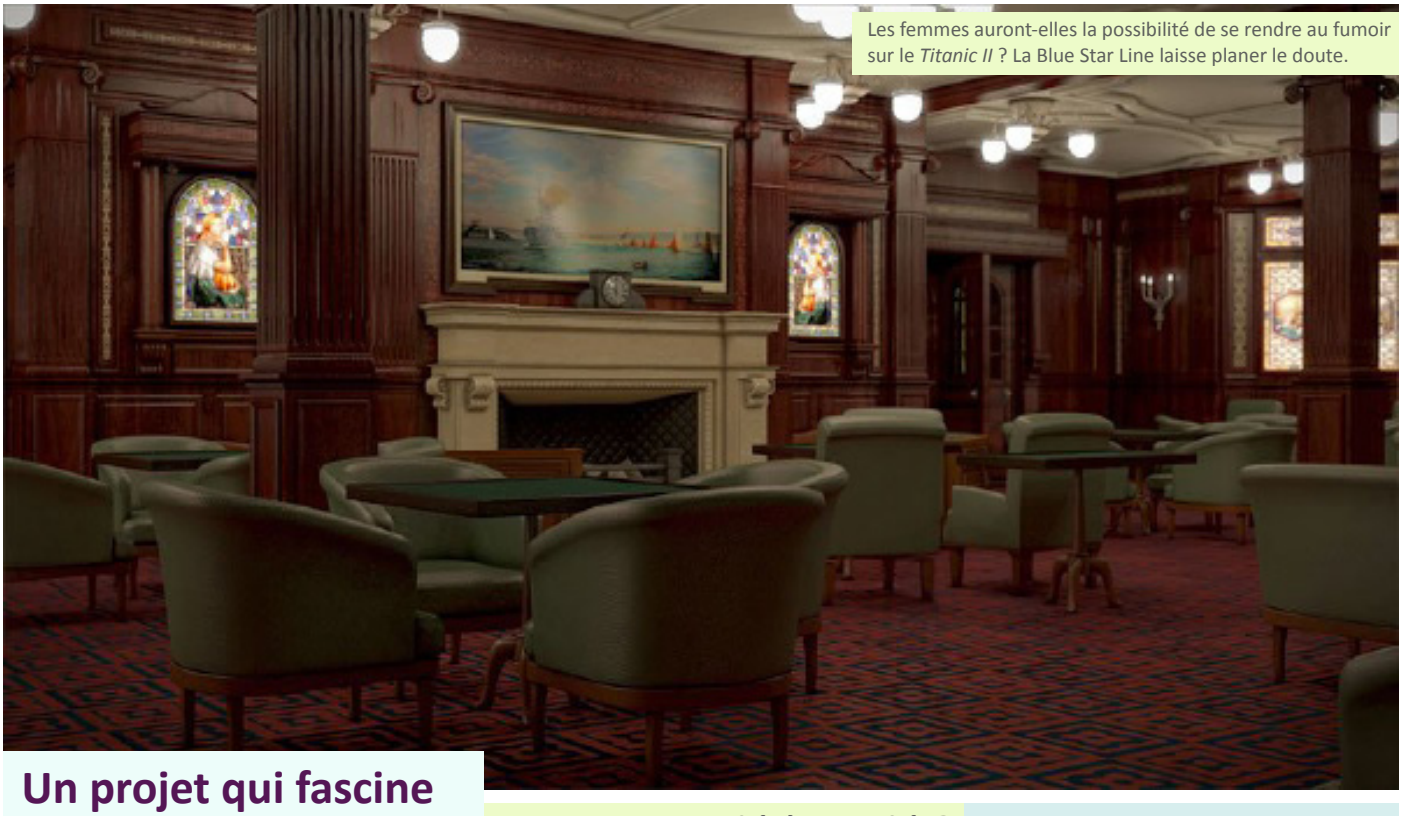
Le *Titanic II* aura-t-il son propre dôme ?

Blue Star Line

« Millvina Dean, la dernière survivante du *Titanic*, avait exprimé son opposition à toute reconstruction du célèbre paquebot. »

Un problème éthique

Bien plus que toutes ces considérations techniques, la question la plus importante que soulève la réalisation de ce projet est d'ordre éthique. Est-ce raisonnable de vouloir reconstruire un bateau qui a coulé et fait tant de victimes et de familles endeuillées ? Rappelons qu'en 2006, Millvina Dean, la dernière survivante du *Titanic*, avait exprimé son opposition à toute reconstruction du célèbre paquebot. Les raisons étaient légitimes et on le comprend aisément, mais au-delà de cela, force est de constater que l'on ne peut pas reconstruire le passé. Le *Titanic* a coulé dans la nuit du 14 au 15 avril 1912 et a emporté avec lui tout ce qui le rendait authentique et tout simplement unique…Retrouver cette authenticité est une tâche impossible surtout lorsque l'on considère l'immense charge émotionnelle qui y est rattachée. La polémique reste ouverte…



Les femmes auront-elles la possibilité de se rendre au fumoir sur le *Titanic II* ? La Blue Star Line laisse planer le doute.

Blue Star Line

Un projet qui fascine

Quoiqu'il en soit, il faut admettre que la perspective de voir un clone du *Titanic* sur les flots reste fascinante. Pour le moment, le projet de Clive Palmer est celui qui a été le plus travaillé et qui est le plus abouti. Les rumeurs vont bon train. Il a été dit que plus de 40 000 personnes se seraient déjà inscrites pour le voyage inaugural. De même, que le recrutement de l'équipage était en cours…Difficile à vérifier ! La construction du navire semble sans cesse repoussée. Des annonces ont même d'ores et déjà enterré le projet. Le début du chantier a longtemps été annoncé pour début 2014 (en mars exactement) avant d'être repoussé en septembre puis fin 2014. À vrai dire, il semblerait que cela ne soit pas pour demain puisque le voyage inaugural vient d'être officiellement repoussé à 2018. Il va falloir patienter…

Clive Palmer ne compte pas s'arrêter là puisqu'il compte bien revisiter le *Titanic* également sur grand écran… En effet, il espère produire un documentaire sur l'épopée de la construction du nouveau paquebot qui surpassera (selon lui) le chef d'œuvre de James Cameron. Il reste à espérer que tout ceci ne soit pas juste un simple coup de publicité. Certaines critiques en Australie affirment que Clive Palmer a fait l'annonce du *Titanic II* au même moment que celle de son entrée dans la course à la politique fédérale australienne. Coïncidence ou pas, l'homme est connu pour ses excentricités. Les projets farfelus fleurissent. Clive Palmer a décidé de faire construire un parc à thème basé sur le film *Jurassic Park* dans un des ses hôtels de luxe comprenant plus de 160 animatronics. Il n'a pas caché non plus son envie de vouloir construire un nouveau zeppelin. Alors ce *Titanic II*, info ou intox ? Publicité ou réel projet de faire revivre un mythe ? Pour avoir la réponse, il faudra encore attendre un peu plus de deux ans…

Le *Titanic II* déjà coulé ?

Par Antoine Resche

Le projet d'un nouveau *Titanic* étant une vieille rengaine, nombreux ont été ceux qui ont accueilli l'annonce de Clive Palmer avec scepticisme. Plus de deux ans après, force est d'avouer que, si le projet du riche australien est sans aucun doute le plus abouti mis en route, il n'est pas certain de voir le jour pour autant.

La réputation de Clive Palmer n'est plus à faire en Australie. L'homme y est clairement perçu comme un trublion aux idées souvent farfelues, ce qui ne l'empêche pas de faire désormais une profitable carrière politique.

Ses excentricités pourraient lui coûter son projet, pour peu que le *Titanic II* ait été pour lui plus qu'un plan de communication à bas prix. Durant l'été 2014, alors que le début des travaux devait déjà avoir eu lieu, la presse signalait que Palmer rechignait à verser les sommes nécessaires à la construction. Plus encore, il était rapporté qu' « aucun homme d'affaires chinois ne voudrait travailler avec lui ». Ce qui pouvait s'avérer gênant pour une construction devant survenir en Chine.

Fin août, Palmer compromettait encore plus son projet en parlant à la télévision de « ces bâtards de Chinois » désireux de coloniser l'Australie. Il est donc peu probable que le *Titanic II* voient le jour... à moins que d'autres chantiers ne se proposent.

Four Funnels Entertainment

TITANIC : Honor and Glory

ambitieux projet de reconstitution informatique

par Antoine Resche

Visiter le *Titanic* est le rêve de beaucoup de passionnés. Pendant longtemps, voir le navire se limitait aux maquettes, l'échelle permettant plus ou moins de détails. L'éventualité d'une reconstitution grandeur nature restait très lointaine. L'informatique a révolutionné cela en permettant à tout un chacun de visiter des lieux disparus, virtuellement reconstitués. En 1996, le jeu *Titanic, une aventure hors du temps* a ainsi permis à de nombreux passionnés de découvrir les intérieurs du navire.

La technique de l'époque, ainsi qu'une moindre connaissance du navire, limitaient drastiquement la taille des lieux, ainsi que le niveau de détail. De ce premier *Titanic*, donc, de nombreuses pièces restaient inconnues ; et d'autres reconstitutions étaient erronées. Le jeu n'en reste pas moins une référence que nous recommandons à tous.

Aujourd'hui, un nouveau projet de jeu pourrait bien révolutionner notre vision du *Titanic*, de ses intérieurs comme ses extérieurs.

Le jeu *Titanic : Honor and Glory* est en effet en projet depuis plusieurs années et pourrait naviguer en 2018. Les reconstitutions des intérieurs déjà réalisées ne peuvent que laisser rêveur, et le projet, à l'origine amateur, bénéficie désormais de soutiens de prestige, notamment l'historien Steve Hall et le peintre Ken Marschall.

Nous avons rencontré Nicolas Murgia, jeune français impliqué dans le projet et chargé de la conception de textures historiques.

Le Grand Escalier de 1ère Classe

Four Funnels Entertainment

Interview

1. Comment vous êtes-vous retrouvé impliqué dans ce projet ?

Grâce à Facebook. C'était en 2012, et le *Titanic Walkthrough Project* de Clément d'Esparbès[1], auquel je participais, était en train de prendre fin. J'avais commencé plusieurs travaux pour ce projet et dont je n'avais plus l'utilité car je ne sais pas faire de modélisation 3D. Je les ai proposés à Matthew DeWinkeleer[2], avec qui j'avais correspondu auparavant sur le groupe de Jonathan Smith, *The Olympic Class Liners: Olympic, Titanic, Britannic*. Il a accepté. C'est comme ça que j'ai commencé à participer à *Titanic: Honor and Glory*, qui s'appelait encore à l'époque *Titanic: Lost in the Darkness*.

2. En quoi consiste précisément votre travail ?

Je m'occupe de réaliser des textures. Ordinairement, c'est un pan très important du travail de modélisation 3D, car il s'agit de toutes les images 2D appliquées sur les modèles 3D pour leur donner l'apparence du réel : on parle de textures de bois, de tissu... Mais je m'occupe surtout de ce qu'ils appellent « textures historiques » : je reproduis les motifs de tissu, les décors des boiseries du *Titanic* en m'inspirant des photos qui nous sont parvenues à ce jour. Cela implique également de faire des recherches à côté, donc je donne également mon avis sur les travaux de Matthew et je lui fais part de mes éventuelles découvertes ou de mes problèmes.

3. Quelles sont les principales sources d'information pour reconstruire le *Titanic* ?

On part principalement des photographies de son jumeau, bien entendu, et également des quelques rares photographies du *Titanic* dont nous disposons, mais quand il s'agit de reproduire des pièces pour lesquelles nous n'avons aucune source (et il y

Le fumoir de 1ère Classe

Four Funnels Entertainment

Le bureau des renseignements

Four Funnels Entertainment

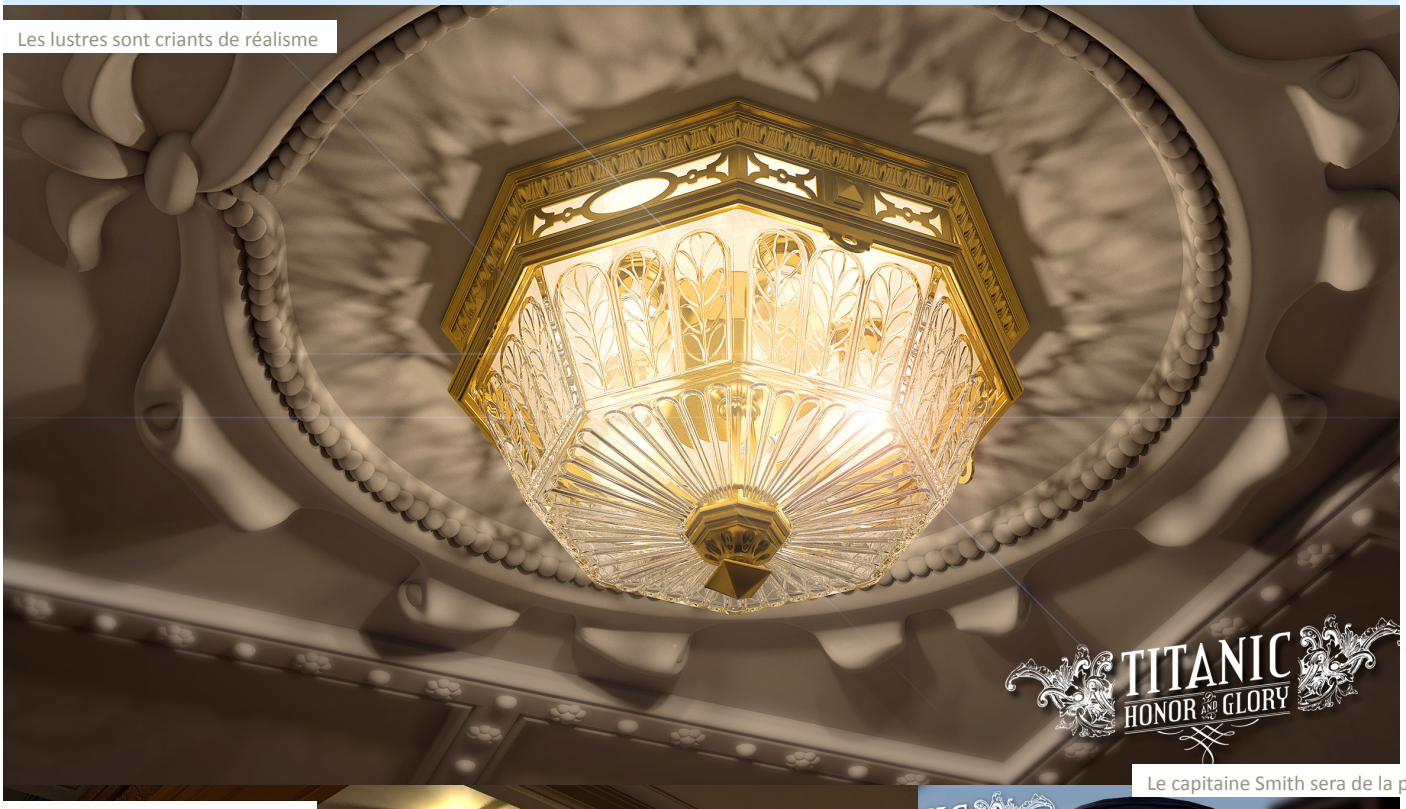
« Le projet, à l'origine amateur, bénéficie désormais de soutiens de prestige, notamment l'historien Steve Hall et le peintre Ken Marshall »

1. Le projet de Clément d'Esparbès, inachevé, permet de visiter une grande partie de la première classe du *Titanic* à l'adresse suivante : http://titanic-walk.perso.sfr.fr/
2. Concepteur des intérieurs pour *Titanic: Honor and Glory*.

en a beaucoup), c'est plus compliqué. On est amené à considérer les photos d'autres navires de la White Star Line, ou d'autres navires construits par Harland and Wolff, ou encore à scruter les vidéos de l'épave. C'est absolument fascinant. Le catalogue de la vente aux enchères de l'*Olympic* de 1935, disponible en ligne, est également une source intéressante, mais il faut être très prudent. L'*Olympic* avait beaucoup changé depuis 1912. Malgré tout, il reste de nombreuses zones d'ombre, on en est souvent réduit à postuler l'apparence de certaines pièces du navire.

4. Quel a été votre plus gros défi jusqu'à maintenant ?

Sans trop réfléchir, je dirais que la reproduction des rideaux des cabines « standard » de première classe et du motif des sièges du Grand Salon (qui n'est d'ailleurs toujours pas terminé) a demandé énormément de travail et de patience. Mais honnêtement, il me semble que chaque nouveau travail de grande ampleur qu'on me demande surpasse le précédent ! En ce moment, par exemple, je dois m'occuper des boiseries de la salle à manger du pont D, et j'ai l'impression que ça va être encore un énorme défi. Sinon, j'ai beaucoup aimé reproduire les grilles des ascenseurs de première classe, différentes de celles de l'*Olympic*.



Les lustres sont criants de réalisme

Four Funnels Entertainment

Le capitaine Smith sera de la partie !

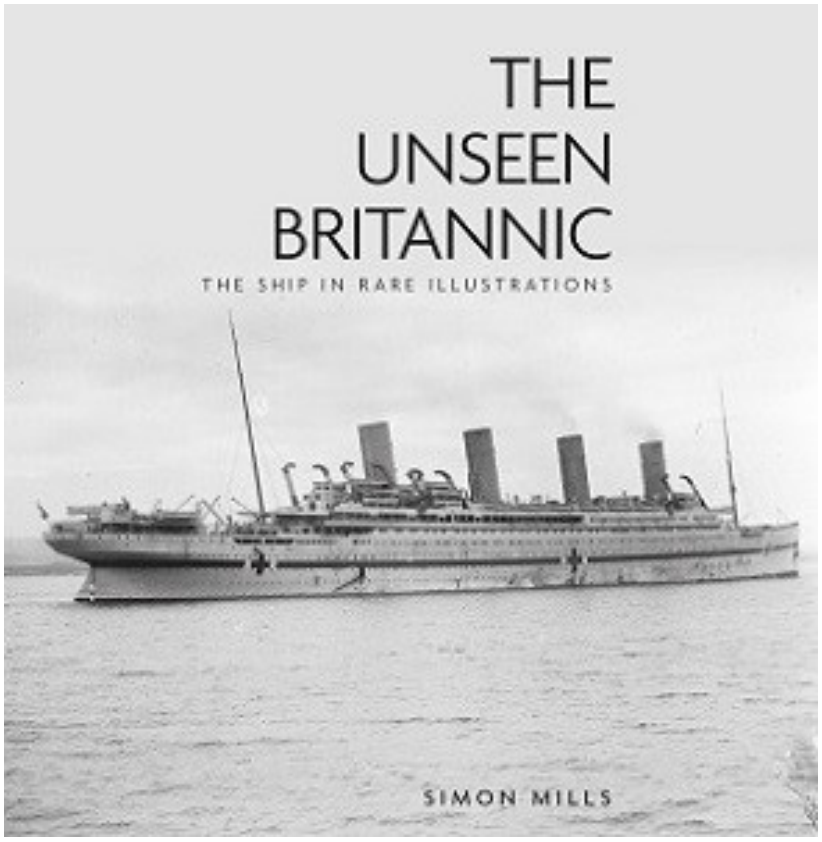
Les ascenseurs du Grand Escalier

« L'Olympic avait beaucoup changé depuis 1912. Malgré tout, il reste de nombreuses zones d'ombre, on en est souvent réduit à postuler l'apparence de certaines pièces du navire »

Le coin du Lecteur

The Unseen Olympic

The Unseen Britannic



par Aurélie Saboureau

Les livres *Unseen Olympic* et *Unseen Britannic*, hommages aux paquebots de l'âge d'or des voyages transatlantiques permettent de se replonger dans les carrières des mastodontes des compagnies maritimes du début du XX[e] siècle. Les ouvrages sont écrits par des historiens et passionnés de paquebots célèbres mais néanmoins éclipsés historiquement par le naufrage du *Titanic*. Il n'est pas besoin de rappeler la riche bibliographie du *Titanic*. *A contrario*, ses sister-ships, l'*Olympic* et le*Britannic*, premier et dernier navires de la classe *Olympic* inaugurée en 1911, sont oubliés malgré leur héritage dans l'histoire maritime. Bien moins évoqués, ces deux navires aux destins radicalement différents ont eu de carrières brillantes. L'*Olympic*, paquebot et transporteur de troupes a servi pendant 25 ans alors que le *Britannic* a coulé en mer Egée deux ans après le lancement de sa carrière militaire en décembre 1915. Il ne sera jamais utilisé comme paquebot malgré une pause en 1916 où il fut rendu à la White Star Line. Patrick Mylon et Simon Mills, auteurs avant tout intéressés par la vie de ces paquebots se démarquent donc en choisissant de consacrer des ouvrages à ces navires. Chaque chapitre relate les étapes de la vie des deux navires en y incluant des liens avec le *Titanic* et les conséquences de son naufrage.

Les auteurs, dans un souci de résumer les carrières parfois longues ou complexes de l'*Olympic* et du *Britannic*, ont complété ce manque en illustrant richement les ouvrages, à l'aide de photos, de plans ou encore de tracts publicitaires issus de diverses collections. Même si les deux ouvrages sont écrits en anglais, ils restent agréables à consulter pour les non-anglophones. Les auteurs ont choisi de s'adresser à un public large d'autant qu'il ne faut pas oublier qu'en ce centenaire de la Grande Guerre, l'*Olympic* et le *Britannic* ont eu des rôles importants à jouer. Le premier, l'*Olympic*, a transporté des milliers de soldats dans les Dardanelles ainsi que du Canada jusqu'en Europe et a également éperonné un U-boot allemand[1]. Son sister-ship, le *Britannic*, a été transformé en navire-hôpital pour effectuer des traversées afin de récupérer les soldats blessés et de les ramener à Londres via Lemnos,

1. L'*Olympic* a évité une torpille de l'*U-103* et a réussi l'exploit d'éperonner le sous-marin allemand, le 12 mai 1918. Il est le seul navire marchand à avoir fait couler un sous-marin en capturant l'équipage.

Naples et Southampton. Si son aîné a eu plus de chance, le *Britannic* a coulé lors de sa sixième mission, le 21 novembre 1916. Les auteurs des deux livres rendent ainsi hommage aux deux navires qui ont sauvé des milliers de vies dans un climat de guerre sous-marine.

Sortis en 2013 et 2014 selon l'ordre chronologique des carrières des deux navires, les ouvrages ont été publiés par The History Press, qui va désormais se concentrer sur les rivaux des paquebots de la classe *Olympic*. En effet, dans le cadre du centenaire du naufrage du *Lusitania*, le 7 mai 2015, l'historien Eric Sauder s'est réjoui de l'opportunité de rendre hommage au premier « *Lévrier des mers* ». Dans la foulée, J. Kent Layton s'occupe du *Mauretania*, son sister-ship. Les deux ouvrages devraient être disponibles aux mois de février et de juin 2015. Pour l'instant, aucun ouvrage de la série *Unseen* n'est prévu pour l'*Aquitania*. Mais si le succès est à venir pour ses deux sister-ships, il n'est pas impossible qu'un ouvrage soit dédié à sa longue carrière puisqu'il a participé aux deux guerres mondiales. En attendant, les plus curieux peuvent se procurer les livres de la collection dédiée aux paquebots de la White Star Line, compagnie rivale de la Cunard Line.

The Unseen Olympic
ISBN: 9780752466262

The Unseen Britannic
ISBN: 9780752497716

« L'Olympic, paquebot et transporteur de troupes a servi pendant 25 ans alors que le Britannic a coulé en mer Egée deux ans après le lancement de sa carrière militaire »

Dans les numéros à venir

Aurélie Saboureau vous proposera un tour d'horizon des passagers espagnols du *Titanic*, qui sera en adéquation parfaite avec l'image de couverture que nous a proposée François Omont. Antoine Resche démontera pour sa part quelques clichés sur la troisième classe du *Titanic* qui était souvent bien loin de la danse et des ragoûts irlandais que Clive Palmer voudrait voir fleurir sur son *Titanic II*.

Bien d'autres articles vous attendront également dans ce numéro prévu pour le mois de décembre prochain. N'hésitez pas à nous en envoyer !

coll. Tiphaine Hirou

Annie Moore et ses deux jeunes frères sont les tout premiers émigrants débarqués à Ellis Island, le 1er janvier 1892.

Le musée *Titanic Belfast*

coll. Manon Lotterie

Réunion *Titanic* Belfast, *Avril 2015*

La Belfast Titanic Society organise à Belfast du 10 au 12 avril 2015 une réunion internationale des associations liées à l'histoire du *Titanic*. Les organisateurs estiment que 180 personnes devraient assister à cette manifestation.

- **Vendredi 10 avril** : journée consacrée à l'évocation de la construction du navire (visites et conférences).
- **Samedi 11 avril** : journée consacrée à l'évocation du départ de Belfast et au séjour à Southampton (visites et conférences, dîner de gala).
- **Dimanche 12 avril** : journée consacrée au souvenir et à l'évocation des passagers et membres d'équipage (conférences et concert).

Organisme invitant, la Belfast Titanic Society proposera pour l'ensemble de la manifestation un « delegate package », dont le montant exact n'est pas encore connu, qui inclura tous les frais : déplacements, pauses café, repas et hébergement. Comptez probablement de 100 à 120 euros par personne et par jour. Les membres de l'AFT seront informés dès que possible des tarifs retenus ainsi que des dates limite pour l'inscription et le versement des frais de séjour.

Pour participer à cette réunion

- Réservez vous-même votre billet d'avion pour les dates choisies. Il sera certainement possible de rejoindre la réunion le vendredi soir ou le samedi seulement. Réservez dès que possible : actuellement Easy-Jet propose un aller-retour Roissy-Belfast à 100 €.
- Informez dès maintenant, par courriel, François Codet de votre intention de participer à cette manifestation, en indiquant le nombre de nuits prévues sur place ainsi que le nombre de participants à inscrire (avec leur nom et prénom).

3 septembre 2014