

LE NAUFRAGE DU

TITANIC



15 AVRIL 1912, 0 H 25

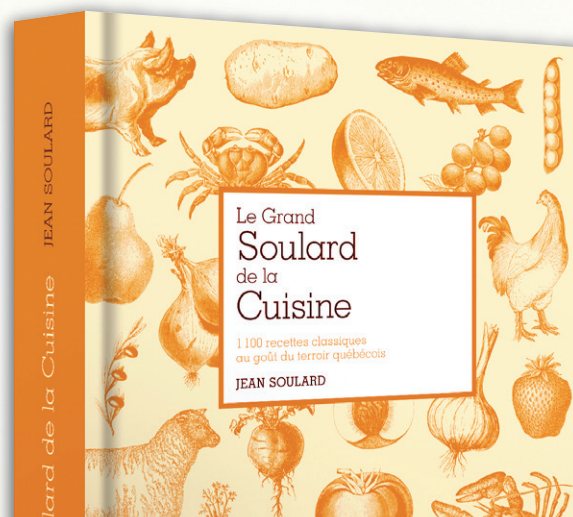
Au large de Terre-Neuve, un paquebot réputé insubmersible lance un message de détresse. « Venez vite. Nous avons heurté un iceberg. C'est un CDQ (code de détresse) OM (pour *old man*, mon vieux). Position 41°46' N. 50°14' O. »

Le temps est clair, la mer est calme. Pourtant, c'est toute une époque qui est en train d'être engloutie dans l'océan. Un nouveau siècle émerge, qui sera marqué par les guerres mondiales, les krachs boursiers, le boom démographique, l'explosion de la technologie. Mais pour l'instant, en cette nuit du 14 au 15 avril 1912, les derniers messages envoyés par le *Titanic* font frissonner ses auditeurs. « Nous coulons. »

ILLUSTRATION ANDRÉ RIVEST, LA PRESSE

LA nouvelle référence québécoise en matière de Cuisine

JEAN SOULARD



La bible culinaire est maintenant publiée

- ROUGE FM 107,5

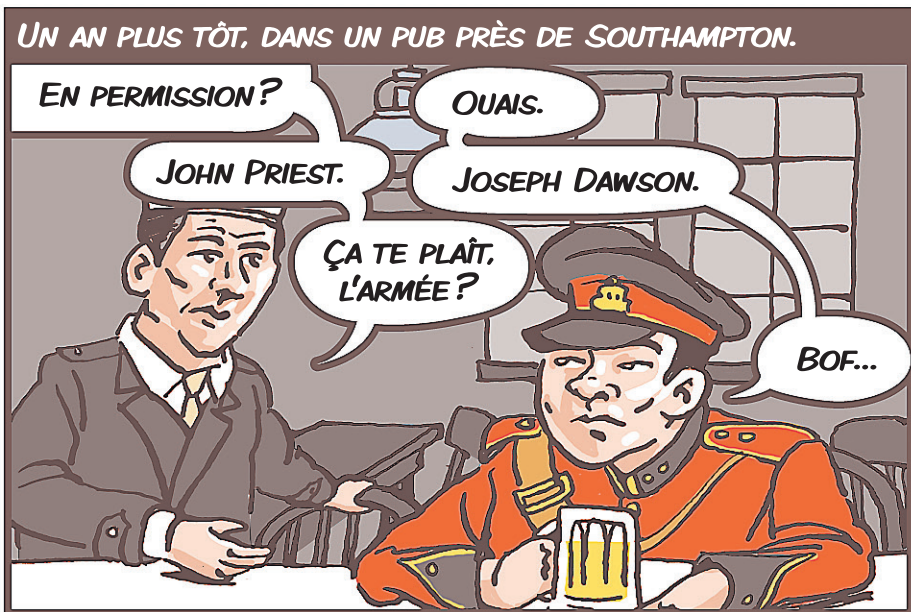
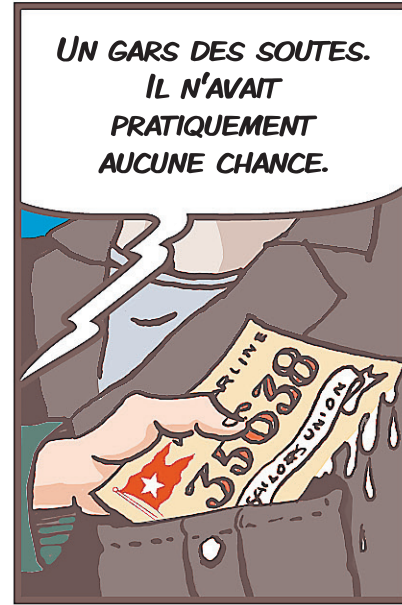
OFFERT EN LIBRAIRIE OU SUR LIBRAIRIE.LAPRESSE.CA



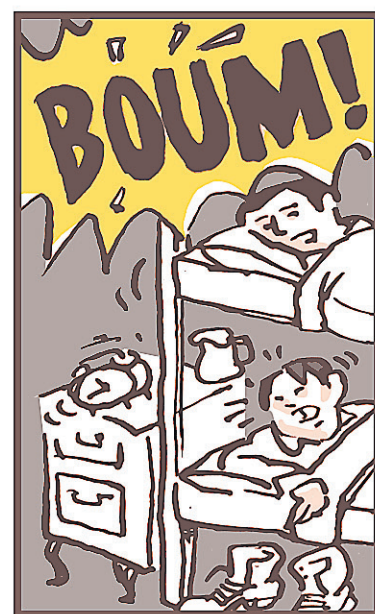
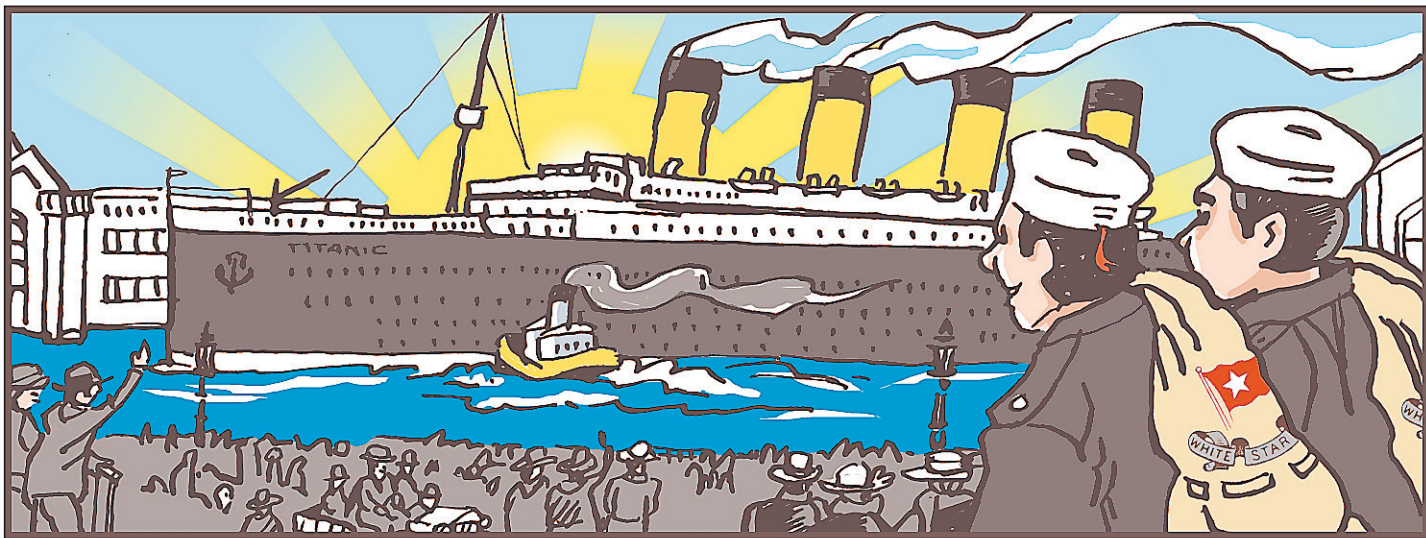
ENJEUX



PARMI LES 130 TOMBES DES VICTIMES DU NAUFRAGE, AU CIMETIÈRE D'HALIFAX, UN NOM RETIENT PARTICULIÈREMENT L'ATTENTION: J.DAWSON. COMME JACK DAWSON, LE PERSONNAGE INTERPRÉTÉ PAR LEONARDO DI CAPRIO DANS LE FILM. MAIS QUI ÉTAIT LE VRAI J.DAWSON?



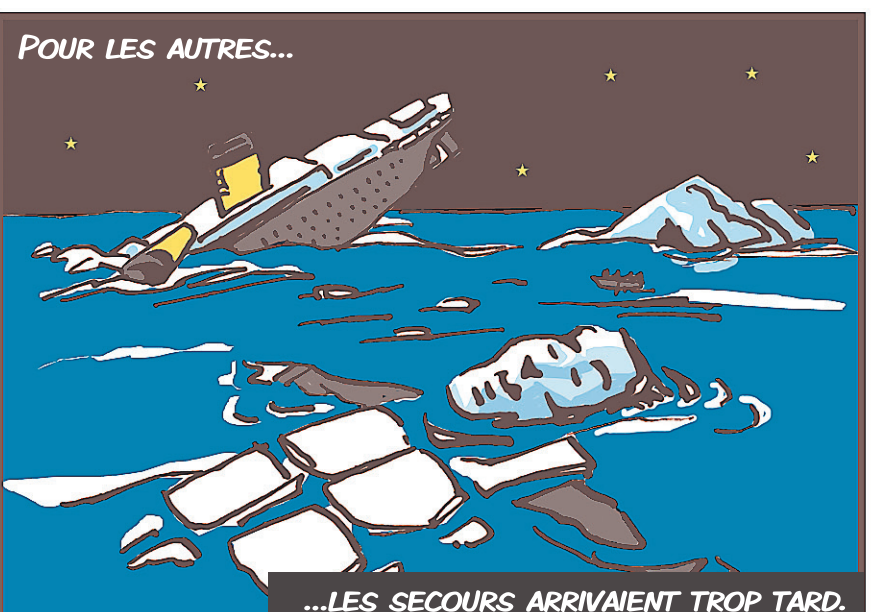
EN AVRIL 1912, APRÈS AVOIR TRAVAILLÉ SUR LE MAJESTIC, DAWSON S'EMBARQUE SUR LE TITANIC.



DEVANT L'INÉVITABLE, LES HOMMES ENLÈVENT LEURS LOURDES BOTTES POUR MIEUX NAGER.



UNE POIGNÉE D'ENTRE EUX ONT RÉUSSI À REJOINDRE UN CANOT.



D'après les recherches menées par l'historien irlandais Senan Molony, auteur de *The Irish Aboard Titanic* (Wolfhound Press, 2001)

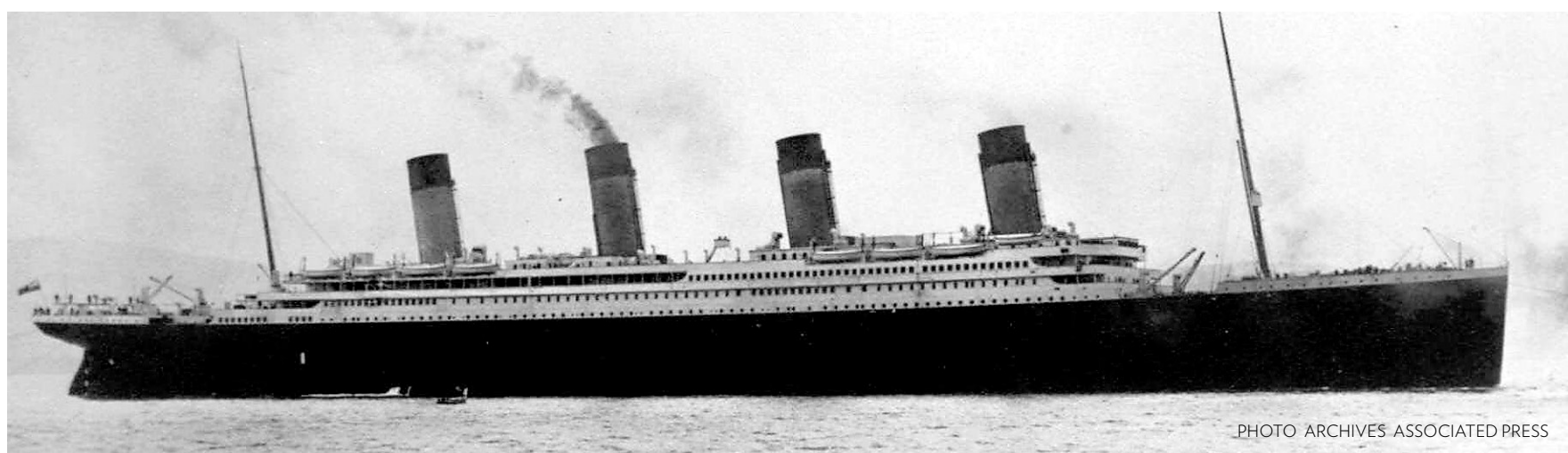


PHOTO ARCHIVES ASSOCIATED PRESS

UN PAQUEBOT A COULÉ, UNE LÉGENDE EST NÉE

Cent ans après le naufrage, le destin tragique du *Titanic* fascine encore des millions de personnes, historiens amateurs ou scientifiques chevronnés. Le célèbre bateau a emporté beaucoup de ses secrets dans les abysses, alimentant l'imagination de générations de passionnés qui cherchent, encore aujourd'hui, à connaître tous ses mystères.



JUDITH LACHAPELLE

Chaque fois qu'Alan Hustak donne une conférence sur le *Titanic*, c'est immanquable: «Il y a toujours des gens qui viennent me dire qu'ils avaient de la famille à bord. Je les

écoute poliment, mais j'en doute. Si chacune de ces personnes avait effectivement eu de la famille à bord, le *Titanic* aurait chaviré avant de prendre la mer!»

L'histoire du *Titanic* se raconte de génération en génération depuis 100 ans et exerce une fascination qui ne se dément pas. Est-ce la nostalgie d'une époque où la confiance en l'avenir était inébranlable? Le drame humain vécu par des passagers dont les descendants

vivent toujours de part et d'autre de l'Atlantique? La quantité vertigineuse de documents d'archives qui racontent la brève existence d'un célèbre paquebot?

Le *Titanic* est entré dans la légende, les mythes ont commencé à s'incruster. Certains sont nés dans les premières années qui ont suivi le naufrage – comme celui qui dit qu'une chatte et ses chatons ont flairé «quelque chose» et quitté le navire avant son départ d'Irlande. D'autres sont plus récents, comme la ferveur avec laquelle des admiratrices (surtout!) du film *Titanic* ont commencé en 1997 à fleurir la tombe d'un certain J. Dawson (voir la bande dessinée).

Depuis qu'il a commencé à fouiller l'histoire du *Titanic*, il y a 30 ans, Alan Hustak est toujours fasciné par certains détails. «Une chose que les gens ignorent souvent est que le *Titanic* n'était pas bondé», rappelle-t-il. Le bateau pouvait transporter plus de 3500 passagers, mais seulement 2200 personnes étaient à bord pour ce premier voyage. Et en première classe, les passagers n'étaient pas ceux que ces grands paquebots étaient habitués de voir.

«C'était de "nouveaux riches", dit Alan Hustak. Les "vrais" riches ne voulaient pas être du premier voyage. Ils attendaient plutôt de voir si le paquebot était effectivement fiable et confortable. La moyenne d'âge des passagers était aussi très basse, beaucoup étaient dans la vingtaine.»

Et si... et si... et si...

L'historien français Gérard Piouffre, auteur de nombreux ouvrages sur le paquebot, se passionne pour la construction du navire. Le débat sur la solidité des rivets plantés dans la coque? Il n'y croit pas. Même avec une coque moderne faite de tôles d'acier soudées à haute résistance élastique, le navire aurait coulé, selon lui. «Devant la mer, il faut être très humble. Et devant un iceberg, il faut l'être encore plus», répète l'homme en entrevue.

Il réfute aussi l'hypothèse selon laquelle le *Titanic* voguait à toute

allure pour battre un record de vitesse. «Ce n'était pas possible puisque sa vitesse maximale était inférieure à la vitesse de croisière du *Mauritania*, qui venait de décrocher le ruban bleu.»

Gérard Piouffre critique plutôt sévèrement le manque de prudence du commandant, qui n'a pas tenu compte de nombreux messages sur la présence d'icebergs. «Le dimanche 14 avril, le jour où il en a heurté un, il a eu huit avertissements, dit M. Piouffre. Il n'en a pas tenu compte, il a continué à naviguer à la même vitesse, soit 21,5 nœuds, et il n'a pas fait doubler la veille, alors qu'il savait qu'il se trouvait dans une zone dangereuse.» L'historien précise qu'il faut s'enlever de l'esprit l'image d'un iceberg qui flottait tout seul: «Il y avait une véritable escadre d'icebergs.»

Au lieu de seulement tirer des fusées de détresse blanches, suggère M. Piouffre, le *Titanic* aurait dû en lancer de toutes les couleurs pour capter l'attention des navires qui voguaient non loin. «À bord du *Californian* et des autres bateaux, on n'a rien compris, sinon qu'un paquebot signalait qu'il était pris dans les glaces.» De plus, dit M. Piouffre, selon le règlement maritime, un moyen simple et rustique de signaler sa détresse était d'allumer un feu, par exemple dans un baril, sur la partie avant du bateau. «Ça, c'était vraiment quelque chose de reconnu unanimement.»

Plusieurs autres théories se penchent enfin sur un incendie qui a couvé dans une soute à charbon pendant 10 jours et qui a été éteint la veille du naufrage. Ce genre d'incendie, sans être banal, n'était pas inhabituel à bord des navires puisque le charbon empilé a tendance à s'enflammer. Pour éteindre l'incendie, il fallait déblayer des centaines de tonnes de charbon avant d'atteindre son cœur.

Ce charbon déblayé devait être brûlé, mais le surplus d'énergie produit dans les chaudières n'est pas l'explication de la vitesse élevée du navire. Par contre, selon M. Piouffre, il est possible que l'incendie ait affaibli une cloison étanche qui aurait permis au navire de rester plus longtemps à flot si elle n'avait pas cédé.

«Mais ça, concède-t-il, on ne le saura jamais.»



PHOTO AGENCE FRANCE-PRESSE

Le commandant Edward Smith, capitaine du *Titanic*. Le marin d'expérience a pourtant ignoré de nombreux messages l'avisant de la présence de glaces.

Paul Chevré et la postérité

«J'ai entendu des naufragés [...] raconter que le capitaine Smith s'était écrié "Ma veine a tourné", puis qu'il s'était fait sauter la cervelle avec un revolver.»

Ce témoignage de l'un des rescapés, le sculpteur français Paul Romaine Chevré, à sa descente du *Carpathia*, a été diffusé dans le *New York Herald* avant d'être repris partout dans le monde – dont par *La Presse*, le 19 avril. Une déclaration percutante... mais fautive. Le 22 avril, Paul Chevré (auteur notamment du buste de Sir Wilfrid Laurier que l'on peut voir au Château Laurier, à Ottawa, et de la statue de Marianne qui trône devant l'Union française à Montréal) débarque dans les bureaux de *La Presse*

en furie. «Démentez, je vous prie, les sornettes que les journaux de Montréal et de New York m'ont fait dire», lance-t-il. Après publication d'une «version véridique» dans *La Presse* du 22 avril 1912, le *Herald* affirme ne pas avoir «inventé» le témoignage mais admet que son reporter «ne parlait pas très bien français» et qu'il a peut-être «mal interprété» le récit du sculpteur...

Cent ans plus tard, le faux récit de Paul Chevré continue pourtant de le suivre: la page du site internet Wikipédia consacrée au commandant Smith le cite lorsqu'elle évoque l'hypothèse du suicide.

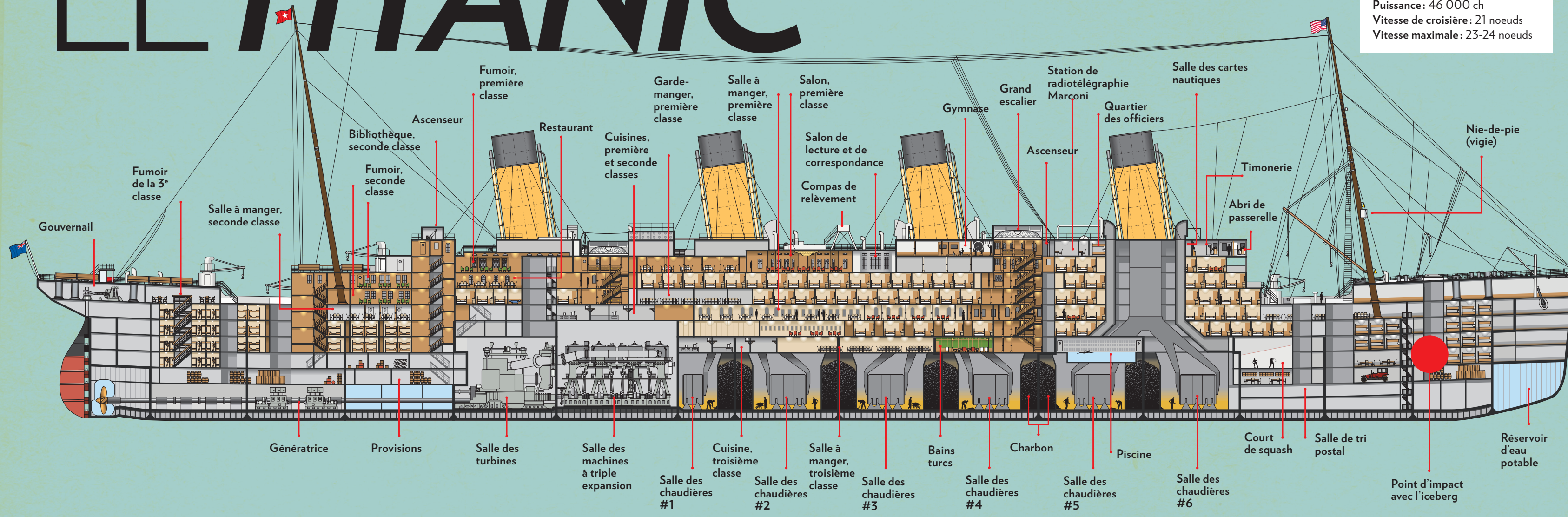
— Judith Lachapelle



Le sculpteur Paul Chevré, aux bureaux de la «Presse», ce matin, donnant la seule version exacte de la façon dont il échappa au désastre du «Titanic». — Croquis d'un artiste de la «Presse».

Publié dans *La Presse*, le 22 avril 1912.

LE TITANIC



Le Titanic

Longueur: 270 m
Maitre-bau (largeur): 28 m
Tonnage: 46 329 tjb
Puissance: 46 000 ch
Vitesse de croisière: 21 noeuds
Vitesse maximale: 23-24 noeuds

Le dernier voyage

10 avril

Départ de Southampton pour Cherbourg (France), puis Queenstown (aujourd'hui Cobh), en Irlande.

11 avril

Départ de Queenstown à 13h30.

14 avril

23h40
Le veilleur Frederick Fleet s'écrie: «Iceberg droit devant!» La collision survient 37 secondes plus tard.

15 avril

0h05
Le commandant Smith ordonne l'évacuation du navire. Le message d'alerte C.Q.D. est envoyé par radio, suivi par le tout nouveau S.O.S.

0h25
L'ordre est donné d'embarquer femmes et enfants d'abord dans les canots de sauvetage. Le navire *RMS Carpathia* dévie de sa route pour se diriger vers le *Titanic*.

0h40
Le premier canot, le numéro 7, quitte le *Titanic*. Des fusées de détresse sont lancées.

2h05
Le dernier canot quitte le navire.

2h20
Le navire coule.

4h10
Le *Carpathia* recueille les premiers survivants.

8h50
Le *Carpathia* quitte les lieux du naufrage et se dirige vers New York.

18 avril

Arrivée du *Carpathia* à New York.

19 avril

Ouverture de la commission d'enquête américaine et comparution du premier témoin, Bruce Ismay, président de la White Star Line.

Ils manquent à l'appel

Combien de victimes?

1500

Les chiffres varient. Généralement, les versions officielles s'en tiennent à «plus de 1500 victimes» sur «plus de 2200 passagers et membres d'équipage». Le *Titanic* pouvait transporter un maximum de 3547 personnes.

Les listes originales des passagers contiennent plusieurs erreurs et omissions – par exemple, les musiciens ne s'y trouvent pas –, et certains détenteurs de billets ont annulé leur embarquement pour diverses raisons.

Combien de survivants?

Environ 700 personnes ont été secourues vivantes par le *Carpathia*. Certaines sont mortes de leurs blessures ou d'hypothermie peu après leur sauvetage. Moins du tiers de tous les passagers du *Titanic* ont été sauvés.

- Plus de la moitié des passagers de troisième classe ont péri.
- Plus de 8 hommes sur 10 des deuxième et troisième classes sont morts.
- Parmi les enfants, 53 sur 109 ont perdu la vie, dont un seul enfant de première classe – Lorraine Allison, 3 ans, de Montréal.
- Milvina Dean, la dernière survivante du *Titanic*, est morte en 2009. Elle avait 9 semaines lors du naufrage.

Derniers moments

2h10

La poupe se redresse à 45 degrés au-dessus de l'eau

2h18

Le navire se casse en deux. La proue coule.

2h20

La poupe est dressée à la verticale. Quelques secondes plus tard, elle s'enfonce à son tour dans l'océan.

Un siècle de naufrages

Certains des plus importants accidents maritimes en temps de paix

29 mai 1914

Empress of Ireland, transatlantique canadien. Collision dans le fleuve Saint-Laurent, **1012 morts**.

20 décembre 1987

Doña Paz, traversier philippin. Collision et incendie, plus de **4300 morts**.

27 septembre 1994

Estonia, traversier suédo-estonien, dans la mer Baltique, **852 morts**.

26 septembre 2002

Joola, traversier sénégalais, au large des côtes de Gambie, plus de **2000 morts**.

C.Q.D. et S.O.S.

Les télégraphistes continentaux avaient adopté le code «C.Q.» pour attirer l'attention générale sur un message en particulier. En 1904, au moment où plusieurs transatlantiques s'équipaient d'émetteurs sans fil, la société Marconi a proposé d'y ajouter un D pour «détresse». Le message se lirait ainsi: «À toutes les stations, détresse». Par la suite, on a accolé au code le sens de *come quick danger* ou *come quick distress* – il s'agit de rétroacronymies. Le S.O.S., quant à lui, a été suggéré lors d'une rencontre internationale en 1906. Il a d'abord été choisi parce que sa transcription en morse est facile à transmettre et à reconnaître, et non pas en raison des interprétations populaires qui lui ont été ensuite attribuées (*save our souls* ou *save our ship*). Dans la nuit du 15 avril 1912, le *Titanic* a envoyé son premier C.Q.D. à 0h15, avant d'alterner avec le S.O.S. à partir de 0h45.

Sources: *The Telegraph Office Magazine, Encyclopedia Britannica, National Geographic, Graphic News.*

Un géant des mers... en 1912

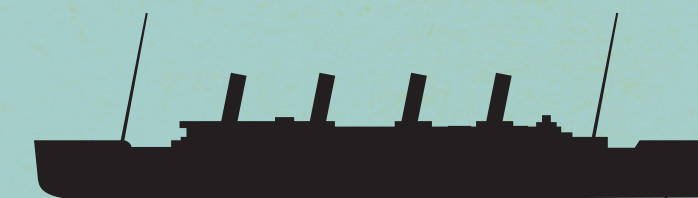
Airbus Autobus Voiture Personne



Allure of the Seas, longueur 362 m



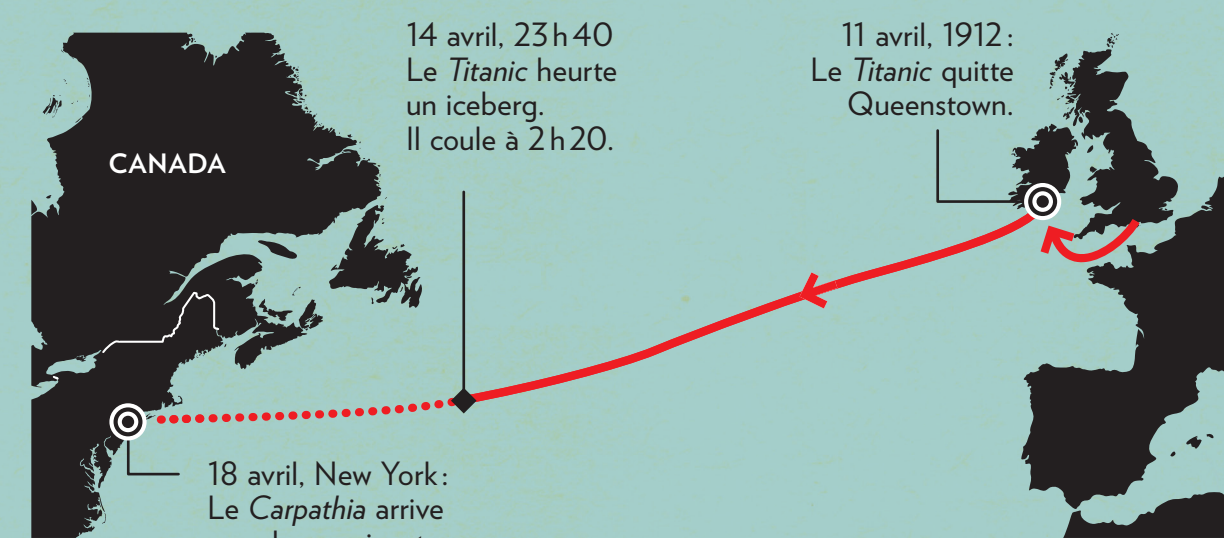
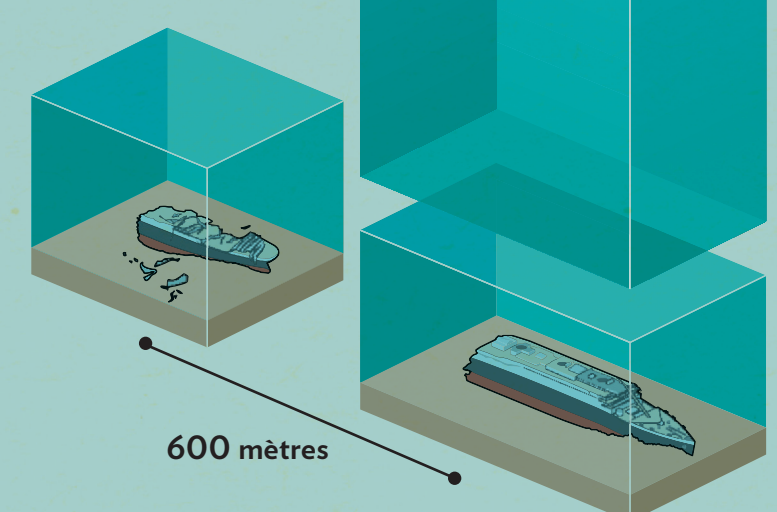
Costa Concordia, longueur 290 m



Titanic, longueur 270 m

À bord du *Titanic* se trouvaient aussi:

36 000 oranges 8000 cigares
1500 gallons de lait 1500 bouteilles de vin
7000 laitues pommées 1 voiture de marque Repault



ENJEUX

UN «SCOOP» MONTRÉALAIS

Témoignages effrayants, spéculations étourdissantes, détails croustillants, procès retentissant... Le naufrage du *Titanic* a fait la une des journaux dès le 15 avril 1912, et pendant de nombreuses semaines. Et «l'exclusivité» de la nouvelle du naufrage appartient... à un journaliste montréalais.



JUDITH LACHAPPELLE

Montréal, 14 avril 1912, 22 h 30. George Hannah termine sa journée. Dans son bureau de la rue de la Commune, l'homme gère les allées et venues des navires du transporteur Allan Steamship Line. Soudain, le *Virginian*, parti de Halifax deux jours plus tôt pour Liverpool, lui relaie un appel de détresse lancé par le *Titanic*. Hannah autorise le navire à dévier de sa route pour aller au secours du paquebot.

À ce moment, raconte l'auteur Alan Hustak dans *Titanic, The Canadian Story* (DV3 Press), 8 canots de sauvetage ont déjà quitté le *Titanic* avec 155 passagers à bord. Ils auraient pu en contenir 400.

Après avoir autorisé le *Virginian* à secourir le *Titanic*, George Hannah fait un autre appel : son ami Edward Stranger, reporter aux actualités maritimes au journal *The Gazette*. Les deux hommes écoutent ensemble les messages de détresse du *Titanic* qui annoncent que le navire «coule rapidement» et que «les femmes sont embarquées dans les canots».

Edward Stranger savait qu'il tenait quelque chose. La *Gazette* ayant une entente de partage d'information avec le *New York Times*, la dépêche du journaliste montréalais se retrouve dans la livraison du

15 avril du grand quotidien américain.

Les journaux montréalais du 15 avril 1912 font presque tous état de la tragédie mais ne s'entendent pas sur sa gravité. La *Gazette* titre que le *Titanic* est «en danger» et est peu optimiste quant à son sort, contrairement au *Daily Star*, qui écrit que le navire «est toujours à flot».

La *Presse*, elle, annonce «un drame en pleine mer» mais garde espoir : elle cite deux dépêches selon lesquelles «tous les passagers du *Titanic* ont été sauvés du paquebot à 3 h 30 ce matin». Dans l'après-midi du 15 avril, d'autres dépêches annoncent que le *Titanic* est remorqué vers Halifax.

Dans les bureaux montréalais de la White Star Line, rue Saint-Jacques, le représentant James Thom est persuadé que le navire ne peut couler. Il «ne peut croire que le désastre ait pu être produit par une collision du *Titanic* avec une banquise. Suivant lui, il n'y a jamais, à cette époque de l'année, de banquise aussi au sud», écrit *La Presse*.

Ce n'est que le soir du 15 avril que les espoirs sont définitivement balayés : le navire *Carpathia*, arrivé à l'aube à la dernière position donnée par le *Titanic* pendant la nuit, «n'a trouvé que des chaloupes et des épaves».

Les nouvelles
vogue lentement

Si les journaux du 16 avril ne laissent plus de doute sur la catastrophe maritime, les détails élémentaires, eux,

mettront plusieurs jours à être connus. Le nombre exact de victimes et de survivants, et surtout leur identité, restent inconnus jusqu'au soir du 18 avril.

Raison : les journaux sont tributaires de la White Star Line, qui cache encore l'ampleur du désastre. Les reporters n'ont plus qu'à attendre l'arrivée du *Carpathia* au port de New York. «L'horrible doute cessera ce soir», titre *La Presse* le 18 avril.

Mais, déjà, le nombre insuffisant de canots de sauvetage est critiqué, tout comme l'imprudence du capitaine, qui avait été averti de la présence des glaces.

En attendant les faits, les journaux spéculent – parfois avec lyrisme – sur ce qu'ont pu vivre les victimes plongées «dans un gouffre glacé aux profondeurs insondables» (*La Presse*, 16 avril 1912) et enjolivent le tout de dessins étonnants de fantasmagorie, comme cette illustration de créatures marines divines brandissant une stèle en hommage aux «héros de la catastrophe» (*La Presse*, 20 avril 1912). «Le *Titanic*, lancé à toute la vitesse de ses puissantes machines, voulait dépasser tous les records du monde», écrit *La Presse* le 19 avril. Il n'a réussi qu'à dépasser celui des désastres.»

Merci à l'équipe du service des archives de *La Presse* pour sa précieuse collaboration.

➤ LAPRESSE.CA

TITANIC, 1912-2012

Notre dossier complet sur le naufrage du *Titanic*, avec un reportage de Tristan Péloquin sur les lieux montréalais qui racontent l'histoire du naufrage sur lapresse.ca/titanic

Des Montréalais à bord



Harry Markland Molson

Harry Markland Molson

Descendant de la célèbre famille des brasseurs de bière, Harry Molson a été le premier maire de Dorval et était, en 1912, président de la Banque Molson. Ce célibataire bon vivant avait, juste avant de quitter Montréal, fait changer son testament pour léguer sa maison de Dorval... à la femme de son cousin. L'histoire ne dit pas, selon l'enquête d'Alan Hustak, la nature des liens qui les unissaient. (Photo La Presse)

La famille Allison

Dans les premières classes, un seul enfant a perdu la vie : Loraine Allison, 3 ans, de Montréal. Son petit frère Trevor, âgé de 11 mois à l'époque et rescapé avec sa nounou, est le seul membre de la famille Allison qui ait survécu au naufrage. (Photo : Tirée de *Titanic, the Canadian Story* (DV3 Press))

La famille Baxter

Sur le boulevard Saint-Laurent, au sud de l'avenue des Pins, se trouve toujours le Baxter Block, du nom de son promoteur, James Baxter. La femme de M. Baxter, Hélène Lanaudière-Chaput, ainsi que ses deux enfants de 27 et 24 ans, Mary Hélène et Quigg, revenaient d'un séjour à Paris. Quigg, hockeyeur et ancien étudiant de McGill, n'a pu monter à bord du canot où sa sœur et sa mère embarquaient. «Au revoir, bon espoir vous autres», leur a-t-il dit en français pendant qu'elles quittaient le paquebot. (Photo La Presse Canadienne)

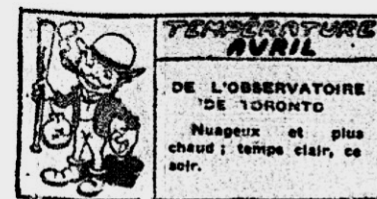
Charles M. Hays

Le président de la compagnie ferroviaire Grand Tronc, l'ancêtre du Canadien National, est à bord du navire avec sa femme, sa fille et son gendre. Le corps de M. Hays, retrouvé le 26 avril, est aujourd'hui inhumé au cimetière Mont-Royal.

Source : *Titanic, the Canadian Story*, Alan Hustak (DV3 Press)



Quigg Baxter sur le lac Saint-Louis, 1911



28me ANNEE N

UN DRA

LE "TITANIC" EST SUR UN ABIME

A 10 hrs 25, la nuit dernière, le nouveau paquebot de la ligne White-Star, était signalé comme étant dans la plus grande détresse... Il sombrait de l'avant à 11 heures.

LA NOUVELLE FUT CONNUE TOUT D'ABORD A MONTREAL

On peut s'imaginer l'angoisse profonde qui s'est emparée du monde maritime, la nuit dernière, lorsqu'on apprit que le "Titanic", le gigantesque paquebot dernier modèle de la ligne White Star, sorti ce matin,



LE CAPITAINE GAMBELL

Celui qui a adressé à Montréal, la première dépêche du naufrage du "Titanic".

temps des chantiers de Belfast, et parti de Southampton le 11 avril était signalé de Cap Race, Terre-Neuve dans la plus grande détresse à 10 heures et 25 minutes.

On s'ajuta de l'angoisse à l'honneur, lorsqu'un nouveau message une demi-heure après, signalait que le "Titanic" coulait de l'avant et qu'en toute hâte on embarquait les femmes dans des chaloupes de sauvetage.

L'une seule chose venait mettre quelque espoir dans les coeurs : c'est que le temps était clair et calme. On escomptait aussi le secours qu'apportait à toute vitesse le "Virginian" de la ligne Allan, qui se trouvait à 150 milles du théâtre du sinistre.

Quel instant épouvantable que celui où on annonçait, à minuit et 27 minutes, que le télégraphiste, avait

avait soudainement cessé de fonctionner.

Ce fut une nuit terrible pour tous, surtout pour les victimes du sinistre, et pour tous ceux qui s'intéressaient le plus directement à leur sort : les parents et les amis.

Un immense soupir de soulagement accueillit la courte dépêche suivante, venue de New York, ce matin :

(Spécial à la PRESSE)

New York, 15. — Une dépêche reçue ici d'Halifax, N. E., ce matin, annonce que tous les passagers du "Titanic" ont quitté le paquebot, à 3 heures 30, ce matin.

C'était un rayon de soleil dans le ciel sombre, et cette consolante nouvelle était confirmée par la dépêche suivante de Londres :

(Spécial à la PRESSE)

Londres, 15. — Tous les passagers du "Titanic"

ont été saurés du paquebot à 3 heures 30 ce matin, d'après un marconigramme d'Halifax N. E., adressé à une agence d'ici. Tout est donc à l'espoir.

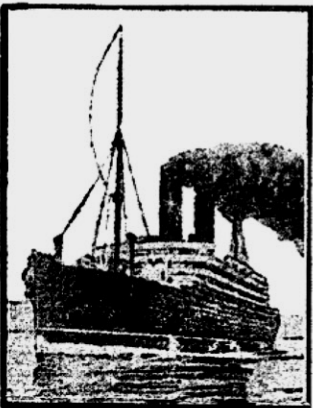
DEPECHE DE LA PREMIERE HEURE

(Dépêche spéciale à la PRESSE)

Cap Race, 15 — A 1025 heures, hier soir, le paquebot "Titanic" annonça qu'il avait frappé un iceberg et qu'il avait besoin d'être secouru immédiatement.

L'appel était le suivant : "C. Q. D.", c'est-à-dire, "Come Quick, Danger", ou "Venez vite; nous sommes en péril".

Une demi-heure plus tard, un autre message annonça que l'avant du "Titanic" s'enfonçait et que les femmes étaient placées dans les chaloupes de sauvetage. Le télégraphiste du "Titanic" disait que le temps était calme et clair, et que la position du navire était celle-ci : 41,46 latitude-nord et 53,14 longitude-ouest. Le télégraphiste de la station de marconigr-



Le "Garmania" de la ligne Cunard, est entré ce matin dans le port de New York, après un voyage pénible à travers les "icebergs".

envoyé au "Virginian" son dernier marconigramme conçu ainsi : "Le paquebot s'enfonçait" et que l'appareil

phiste de la station de marconigr-

sans e-

LE "PARISIAN"

N QUI AVEC LE "CARPATHIA" A ETE

DU "TITANIC" POUR SAUVER LES PA

LE "P

LE "P

LE "P

LE "P

LE "P

LE "P

LE "P

LE "P

LE "P

LE "P

LE "P

LE "P

LE "P

ENJEUX



LES VRAIS
chercheur
vent par l
nonces dans

A PRESSE

137

MONTREAL, LUNDI, 15 AVRIL 1912

16 PAGES—UN CENTIN

AME EN PLEINE MER

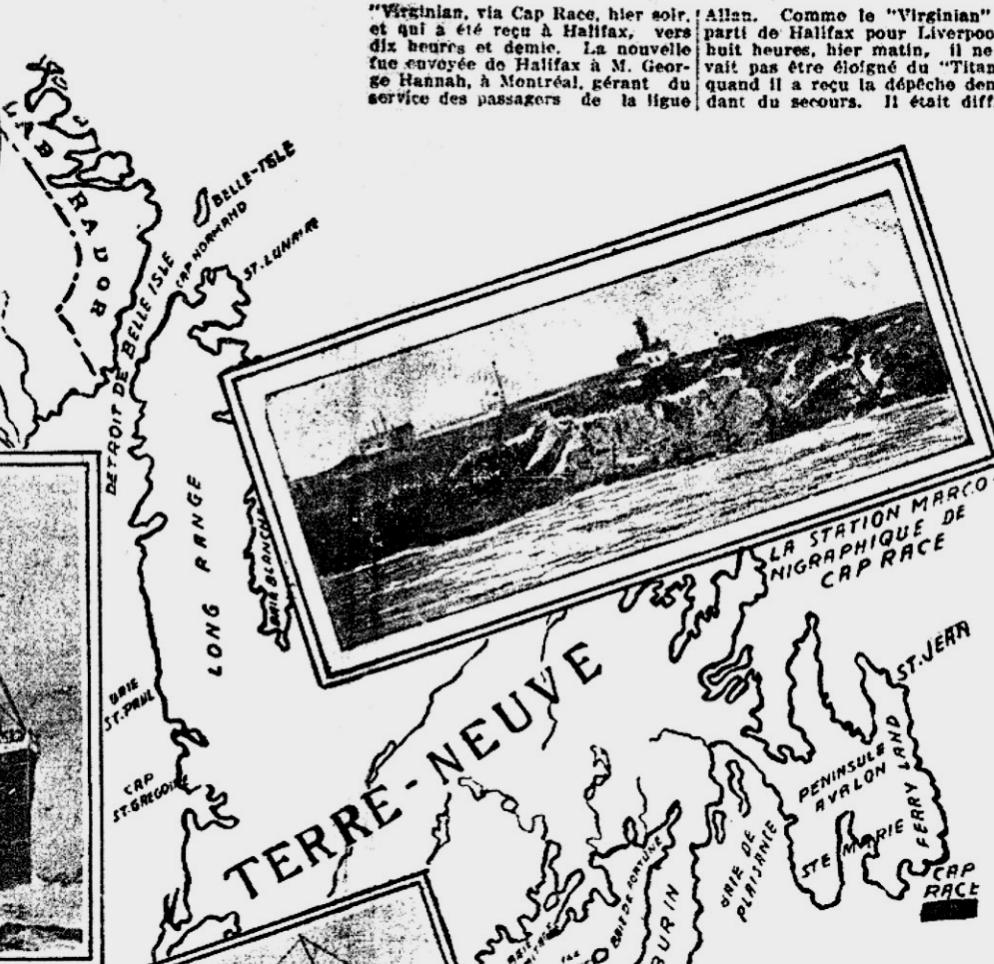


SPITRINE C.J. SMITH
DU "TITANIC"



LE PAQUEBOT
NAUFRAGE,
"TITANIC"

de Cap Race apprit la sinistre
veille au paquebot "Virginian", de
Allan. Le capitaine du "Vir-
" répondit qu'il se dirigeait
de suite vers le nord de la ca-
noble. Le "Virginian" était à 150
milles du "Titanic", qu'il devait at-



LE "BALTIC" AU SE-
COURS DU "TITANIC"



LE "VIRGINIAN" AU SE-
COURS DU "TITANIC"



L'ICEBERG, OÙ LA FATALE
BANQUISE DE GLACE.

L'ESPOIR RENAÎT DANS LES AMES

Car, ce matin, on annonce que tous les passagers
ont été sauvés, à 3 hrs 30.—On espère que
le vaisseau qui portait pour \$5,000,000
de diamants, ne périra pas
corps et biens.

IL AVAIT A SON BORD AU- DELA DE 1,300 PASSAGERS



M. C. N. Hays, président du Grand
Tronc l'un des passagers du "Tita-
nic."

ampton le 10 avril, pour entrepren-
dre son premier voyage à New
York, appartient à la compagnie
White Star. Il a 1,300 passagers,
dont 350 en première. Parmi les
passagers de première, on compte
M. F. D. Millet, Artiste, président
de la "Consolidated American Aca-
demy", à Rome; le major Arch-
bald Butt, Aide-de-camp du prési-
dent Taft; M. C. M. Hays, prési-
dent de la Compagnie du Grand
Tronc; J. Bruce Ismay, président
et directeur-gérant de la compagnie
White Star; Henry B. Harris, gé-
rant de théâtre; W. T. Stead, Mme
Isador Strauss; M. et Mme John
Jacob Astor; M. et Mme George D.
Widener, Benjamin Guggenheim et
M. et Mme Harry Widener.

A suivre sur la page 3



M. H. Markland Molson, banquier, bien
connu de Montréal, l'un des passagers
du "Titanic".

LE "TITANIC"

LIGNE.—"White Star".
LONGUEUR.—882 pieds.
LARGUEUR.—82 1/2 pieds.
TONNAGE.—45,000 ton-
nes.
DEPLACEMENT.—36,000
tonnes.
FORCE MOTRICE.—45,
000 chevaux-vapeur.
VITESSE.—21 nœuds.
LANCÈMENT.—A Bos-
ton, Irlande, le 31 mai
1912.
PREMIER VOYAGE.—
à Southampton, Angles-
terre, pour New York, le 10
avril.
EN MER.—En détresse,
le 14 avril, au large de Terre-
Neuve; latitude nord 41.48°;
longitude, 50.14 ouest.
PASSAGERS A BORD.—
900 dont 350 de première
classe.
COMPARAISON.—Si on
le comparait en longueur le
"Titanic" avec la hauteur
des tours de Notre-Dame,
il dépasserait de 658 pieds.

HEURES D'ANGOISSES

Halifax, 15. — Le "Titanic" a
frappé un iceberg et il demande
par marconigramme, d'être secouru.
Le "Virginian" va à l'aide
du "Titanic". Tel est le marconi-
gramme qui a été envoyé par le

LE THEATRE DU SINISTRE



La carte ci-dessus fait voir à quel endroit de l'océan se trouvait le "Titanic", lorsqu'il a été signalé en détresse; il se trouvait à l'intersection des lignes 41.48 degrés de latitude nord et 50.14 degrés de longitude ouest, c'est-à-dire à 450 milles au sud de Cap Race, Terre-Neuve et à 1,150 milles de New York. Les flèches indiquent les distances approximatives du "Virginian", de l'"Olympic" et du "Baltic" qui ont été demandées, d'après les dernières dépêches, par le "Virginian" et le "Car-

patin".

HEURES D'ANGOISSES

DIMANCHE SOIR, 10 HEURES 25. — Le "Titanic" frappe
un iceberg et est signalé en grand danger (C. Q. D.) à la
station marconigraphique de Cap Race.
DIMANCHE SOIR, 10 HEURES 35. — Un autre message
annonce que le paquebot sombre de l'avant et qu'on em-
barque à la hâte les femmes dans les chaloupes de sauve-
tage. Le temps est calme et clair.
DIMANCHE SOIR, 11 HEURES. — La station marco-
nigraphique de Cap Race avertit le "Virginian", de la ligne
Allan, qui se hâte vers le lieu du sinistre. Le capitaine
Gamble transmet la dépêche à M. Geo. Hannah, de Mont-
réal.
MINUIT. — Le "Virginian" est à 150 milles du "Ti-
tanic" qu'il espère atteindre à 10 heures lundi matin (ce
matin).
CE MATIN, DE BONNE HEURE. — L'"Olympic" est
en communication directe avec le "Titanic". Le "Baltic" en
est à 200 milles.
MINUIT ET 27 MINUTES. — Le "Virginian" reçoit les
derniers signaux du "Titanic". L'opérateur de la télégra-
phie sans fil dit que ces signaux étaient donnés par se-
courses et qu'ils ont été interrompus soudainement.

1,300 PASSAGERS

Le "Titanic", qui a quitté South-

LE LAC DES DEUX-MONTAGNES GARDERA-T-IL SES VICTIMES?

(De l'envoyé spécial de la PRESSE)

Oka, 15. — Bien que la glace soit
encore solide sur le lac des Deux-
Montagnes (elle a une épaisseur de
vingt-huit pouces) on songe déjà à
organiser la recherche des cadavres
des victimes qui ont péri la vie au
cours de la terrible catastrophe du
mois de décembre dernier, près de
Como.
Le frère du malheureux cour-
rier, M. Albert Laberge, est arrivé d'Es-
clair, province d'Ontario, ces jours
derniers, précisément dans ce but. Il
a déclaré qu'il n'attendait plus que le
départ des glaces pour mettre des
hommes à l'œuvre. M. Laberge a dit
à l'envoyé spécial de la "Presse"

Le frère d'une des victimes de la tragédie de dé-
cembre dernier est à Oka pour s'occuper
des recherches que l'on va tenter

UN MEDIUM PRETEND AVOIR LOCALISE LES CADAVRES

qu'il était touché de ce que le
"Presse" a fait, après la catastrophe
pour les familles des victimes. Com-
me on le sait, la direction du journal
n'a pas hésité à s'inscrire sur la liste
de souscription qui fut alors ouverte.
Six citoyens d'Oka perdirent alors
la vie: Hormidas Laberge, courrier
du département des postes; John
Burns, Simon Tawasha, Pierre Igna-
ce, Ignace Simon et un inconnu dont
on n'a pu encore découvrir le nom.
Les trois premiers laissent plusieurs
enfants. Pierre Ignace et Ignace Si-
mon furent tous deux trouvés accro-

A suivre sur la page 13



Tout-à-fait au haut de la vignette nous voyons le nouveau courrier qui a remplacé le malheureux Hormidas La-
berge, traversant le lac des Deux-Montagnes avec les chiens et les sacs de la maille qu'il emporte dans son
train. Dans le médaillon, M. Albert Laberge, frère de l'un des victimes qui dirigera la recherche des
corps. — Croquis de l'artiste de la "Presse".



LE PREMIER TRANSLAN-
TIEN.

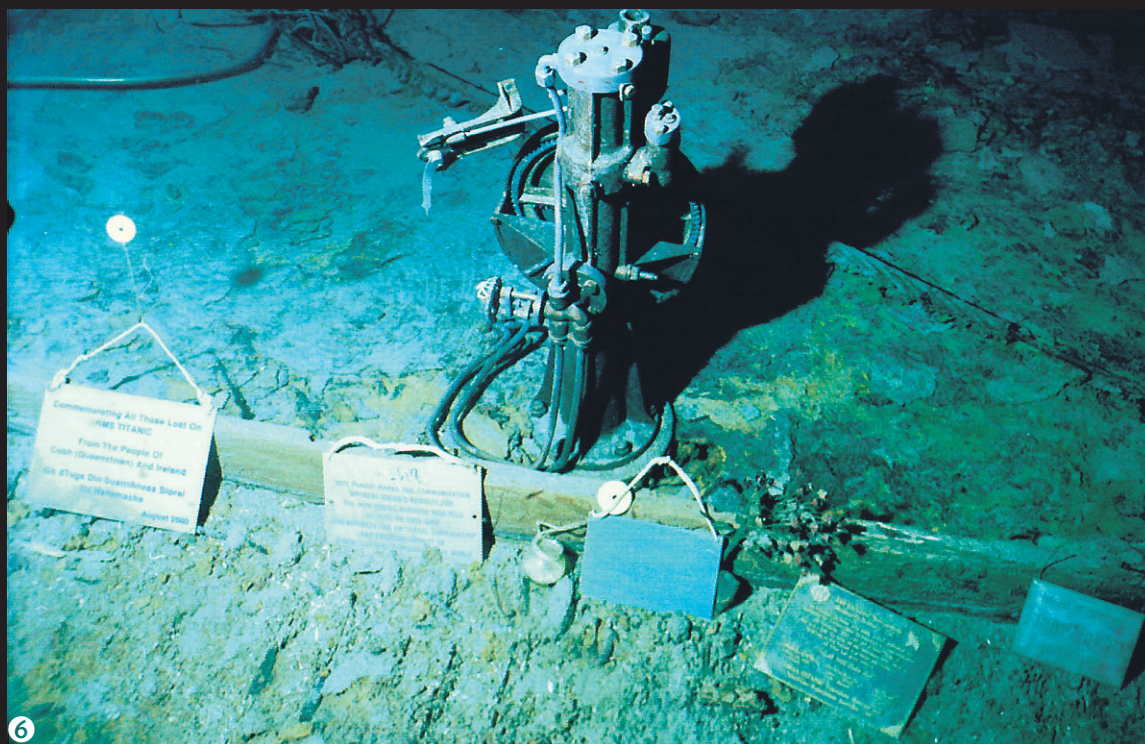
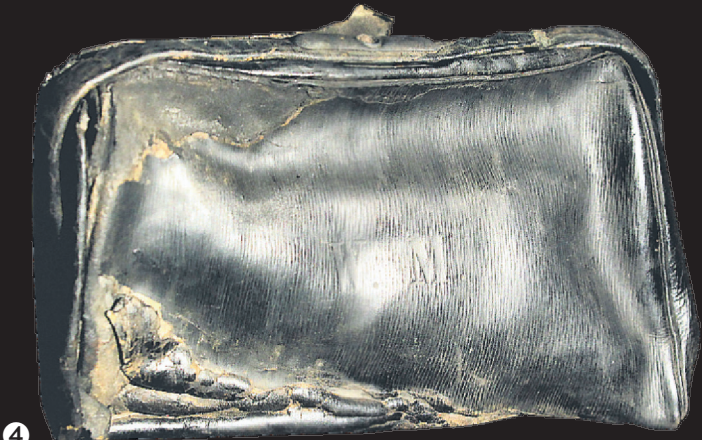
ZOOM

TOURISME DE
CATASTROPHE

SACRÉE ÉPAVE

JUDITH LACHAPPELLE

Une chaussure de femme. Puis trois grands peignes, avec un petit miroir. Et une autre paire de chaussures, toutes petites celles-là. Robert Ballard, qui a découvert l'épave du *Titanic* le 1^{er} septembre 1985, a été bouleversé par les objets qu'il y a trouvés. Depuis, des centaines d'expéditions ont mené scientifiques, chasseurs de trésors et autres touristes à la célèbre épave. Ballard, qui considère l'endroit comme une « tombe sacrée », est aujourd'hui consterné par la folie commerciale qui entoure le navire. « Un cirque », a-t-il déclaré dans le *National Geographic* en 2004.



À QUI APPARTIENT LE TITANIC?

Immergé à quelque 3800 m de profondeur dans les eaux internationales, le *Titanic* n'appartient à personne. Son propriétaire d'origine, la White Star Line, a disparu à l'aube des années 50. Depuis 1987, la société privée RMS Titanic a mené huit expéditions à l'épave et en a rapporté plus de 5500 objets qui font aujourd'hui partie d'une exposition itinérante. Des centaines d'autres expéditions y ont été menées, collectant d'autres objets, dégradant l'épave, laissant derrière elles des déchets, des fleurs de plastique et des plaques commémoratives. Robert Ballard est retourné au *Titanic* en 2004 et en est revenu consterné par son état. « Les grands fonds marins sont le plus grand musée du monde... et il n'y a toujours aucune serrure sur la porte. »

PROTÉGÉ... EN PRINCIPE

En novembre 2001, l'UNESCO a adopté la convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique. Et maintenant que le *Titanic* a 100 ans, il tombe sous la protection de cette convention. Quarante pays y ont adhéré... mais pas les États-Unis, la France, la Grande-Bretagne, la Russie, la Chine, ni le Canada. Dans une entrevue accordée l'automne dernier à la BBC, Tim Curtis, de l'UNESCO, avait déploré le peu de respect accordé aux sites archéologiques marins. « Le pillage du tombeau de Toutankhamon est maintenant considéré comme inacceptable, alors pourquoi ne serait-ce pas le cas avec le pillage des épaves ? »

LE TITANIC SE MEURT. ENCORE.

Mais la célèbre épave, déjà dépouillée de quantité d'objets, n'offrira bientôt plus grand-chose à voir aux touristes. Lentement mais sûrement, les bactéries mangeuses de métal en grignotent la carcasse – plus précisément, une espèce de bactérie inconnue qu'on a baptisé les *Halomonas titanicae*. Si, aux dernières nouvelles, la proue est encore en assez bon état, la poupe est sur le point de s'effondrer.

LA CROISIÈRE (SOUS-MARINE) S'AMUSE

Sur son site internet, la société Deep Ocean Expedition annonce une croisière à l'été jusqu'à l'épave du *Titanic*.

Durée : 12 jours en mer

Forfait économique (cabine semi-privée, sans plongée) : 10 000 \$US

La totale (avec plongée de trois heures dans un sous-marin russe *MIR*) : 59 680 \$US (alcool non compris...)

1. Un rasoir appartenant au premier officier William Murdoch, mort dans le naufrage, et qui était aux commandes du navire lorsque celui-ci a percuté l'iceberg. PHOTO AP/DAVID GOLDMAN

2. Une médaille commémorative décernée aux membres d'équipage du paquebot *RMS Carpathia*, le premier à recueillir les survivants du naufrage du *Titanic*. PHOTO AP/BONHAMS LONDON

3. Une montre de poche retrouvée sur le corps du steward Sidney Sedunary. Elle s'est arrêtée à 1h 50, une demi-heure avant que le paquebot ne coule. PHOTO AP/KIRSTY WIGGLESWORTH

4. Une pochette de cuir portant les initiales « W.M. », appartenant au premier officier William Murdoch. Retrouvée dans l'épave, elle contenait des effets personnels dont une brosse à chaussures, un rasoir et une pipe. PHOTO AP/DAVID GOLDMAN

5. La baignoire du commandant Edward Smith, ainsi que le robinet et la tuyauterie. PHOTO AP/NATIONAL OCEAN AND ATMOSPHERIC ADMINISTRATION

6. Des plaques commémoratives laissées par les équipes d'expédition. Elles sont posées près du téléporteur de passerelle. PHOTO AP

7. Un gilet de sauvetage marqué du nom du *Titanic*. La grande majorité des naufragés en portaient un lors du naufrage. PHOTO PC/HO-CHRISTIE'S IMAGES LTD

8. Une pipe appartenant au premier officier William Murdoch. PHOTO AP/DAVID GOLDMAN

