

DOSSIER DE PRESSE

TITANIC – L'EXPOSITION

Du 10 octobre au 21 décembre 2014 à Genève
Palexpo – Halle 7



relations presse
Ivana Goretta
presse@titanic-expo.ch
+41 79 306 64 49

TITANIC

L'EXPOSITION



DOSSIER DE PRESSE

Communiqué de presse	3
La naissance d'une légende	4
Chronologie des événements	5
Chiffres et anecdotes	6
La saviez-vous ?	9
Deux célébrités du Titanic	10
Les Suisses à bord	11
Portrait de Paul-Henri Nargeolet, directeur des recherches sous-marines et présentation des experts locaux	12
L'état de l'épave	13
Les questions fréquentes à propos du Titanic	14
Visuels destinés à la presse	17
À propos de RMS Titanic Inc.	18
Informations pratiques	19



Communiqué de presse

LE TITANIC JETTE L'ANCRE À GENÈVE

Genève accueille pour la première fois en Suisse plus de 200 objets authentiques remontés de l'épave du *Titanic*. La reconstitution du Grand Escalier, la délicatesse des objets exposés ainsi que les récits des passagers permettent de revivre le destin du plus célèbre paquebot de tous les temps. Découverte par 25 millions de visiteurs à travers le monde, l'exposition fait halte à Palexpo du 10 octobre au 21 décembre 2014.

Dans la nuit glaciale du 14 au 15 avril 1912, le célèbre navire britannique *Titanic* entre en collision avec un iceberg au large de Terre Neuve. Parti de Southampton pour New York, le palace flottant accueille pour cette croisière inaugurale 2'200 personnes à son bord. En sombrant dans les eaux noires de l'Atlantique Nord, le *Titanic* entraîne dans son sillage les rêves de 1'500 passagers et membres d'équipage. De ce naufrage célèbre est née une grande exposition. Elle propose au visiteur un voyage inédit dans l'histoire du plus grand et du plus luxueux paquebot de son époque.

De vrais objets, de vraies histoires

Plus de 200 objets authentiques sont présentés au public. Découverts au fond de l'océan, ils ont été remontés de l'épave du *Titanic* et soigneusement restaurés. De délicats flacons de parfum, de la porcelaine de Chine frappée du sigle de la *White Star Line* et bien d'autres trésors sont ainsi révélés au public. Emouvants et souvent poétiques, ces objets livrent un témoignage poignant de ces vies soudainement interrompues ou à jamais bouleversées par la plus célèbre tragédie maritime de tous les temps.

Les Suisses à bord

Vingt-sept personnes à bord du *Titanic* venaient de Suisse. Une installation conçue spécialement pour Palexpo présente les destinées de ces 19 passagers et 8 membres d'équipages, issus de tout le pays, et explique la raison de leur présence à bord. Elles s'appelaient Frölicher, Kink ou Arnold. De conditions très différentes, les familles suisses du *Titanic* partageaient le même rêve : vivre la grande aventure en Amérique. Les portraits de ces passagers figurent sur les cartes d'embarquement remises aux visiteurs à l'entrée. Le mur du souvenir situé à la fin de l'exposition permet de retrouver les noms de toutes les personnes à bord et de savoir si elles ont survécu au naufrage ou non.

Le phénomène *Titanic*

L'exposition « *Titanic : The Artifact Exhibition* » voyage dans le monde entier et a été vue par 25 millions de visiteurs à ce jour. Seule société autorisée légalement à récupérer des objets dans la zone de naufrage du *Titanic*, la société américaine *RMS Titanic Inc.* a remonté à la surface plus de 5'500 objets afin de préserver l'héritage culturel du navire.

TITANIC

L'EXPOSITION



La naissance d'une légende

Conception

Le paquebot a été imaginé par Thomas Andrews pour la Compagnie de navigation britannique White Star Line. Sa construction a débuté le 31 mars 1909 et a duré deux ans.

Taille

Le Titanic était le plus grand navire construit avant 1912 et le plus grand objet mobile construit par l'homme.

Longueur : 269 mètres
Largeur : 28 mètres
Hauteur : 53 mètres, soit un immeuble de 11 étages
Poids : 46'329 tonnes
Vitesse : 23-24 nœuds (52 km/h)
Capacité : 3'320 membres d'équipage et passagers
Canots: 14 canots de sauvetage principaux,
2 canots d'urgence,
4 canots pliables.
capacité totale des canots : 1'178 personnes

Mécanique

Le Titanic était équipé de 3 hélices en bronze d'un poids total de 92 tonnes. Il possédait quatre cheminées, trois d'entre elles servant à évacuer les fumées des chaudières qui alimentaient les moteurs. La quatrième cheminée avait été ajoutée afin d'harmoniser l'allure du navire et le rendre encore plus grandiose.

Coque

La coque du navire était constituée de 2'000 plaques d'acier d'une épaisseur de 2,5 cm maintenues ensemble par plus de 3 millions de rivets. Elle pesait 26 000 tonnes.

Hublots

Le navire comptait plus de 2'000 hublots.

Escalier

Le Grand Escalier traversait le navire du pont jusqu'à la salle de bal située à l'extérieur de la salle à manger sur le pont D, puis jusqu'au pont E. L'escalier était décoré de panneaux en chêne et comportait une verrière en fer forgé.

Aménagements et décoration

Les aménagements intérieurs recouvraient différents styles : Louis XIV, Renaissance italienne, Géorgien, Régence, Reine Anne et traditionnel néerlandais. La décoration du Titanic a nécessité dix mois de travail.



Chronologie des événements

2 avril 1912, 20h00 : L'équipage du Titanic effectue des essais en mer avant de quitter Belfast, où le navire a été construit, et de faire route vers Southampton.

10 avril 1912, 06h00 : Juste après le lever du soleil, les premiers membres d'équipage embarquent à bord du Titanic. Tous les officiers ont passé la nuit à bord, à l'exception du Capitaine Smith qui arrive vers 07h30.

10 avril 1912, 12h00 : Le Titanic entame son voyage inaugural. Il quitte Southampton et se dirige vers Cherbourg, en France. Il effectuera une ultime étape à Queenstown (Cobh), en Irlande.

11 avril 1912, 13h30 : Le Titanic lève l'ancre pour l'Amérique et quitte Queenstown.

14 avril 1912 au matin : Les exercices impliquant les canots de sauvetage sont négligés après les offices religieux alors que l'équipage doit terminer la procédure.

14 avril 1912, 22h55 : Le Californian, totalement encerclé par la glace, s'arrête pour la soirée et avertit le Titanic de la présence d'un danger imminent.

14 avril 1912, 23h40 : Frederick Fleet, le marin de veille, aperçoit un iceberg.

- Le Premier officier Murdoch ordonne de mettre la barre à tribord toute, d'arrêter les moteurs et de faire machine arrière. Il active le levier qui ferme les portes étanches.
- Le navire, se déplaçant à une vitesse d'environ 20 nœuds (48 km/h), dévie légèrement à gauche évitant ainsi une collision frontale. Sous la surface, l'iceberg perce la coque.
- Cinq, puis six compartiments étanches du Titanic sont inondés.
- Le Capitaine Smith évalue les dégâts et ordonne à ses opérateurs radio d'envoyer le signal de détresse «CDQ» (Come Quickly Distress) après avoir estimé que le navire flotterait encore pendant deux heures.

15 avril 1912, 00h15 : Le Capitaine Smith évalue à nouveau les dégâts. Il ordonne à ses opérateurs radio d'envoyer le signal de détresse «CDQ» après avoir estimé que le navire flotterait encore pendant 2 heures. Il ordonne de préparer les canots de sauvetage et d'évacuer les femmes et les enfants.

15 avril 1912, 00h45 : Le premier canot de sauvetage est mis à l'eau avec seulement 19 personnes à son bord alors qu'il peut en contenir 65.

15 avril 1912, 02h05 : La Proue du Titanic commence à couler alors que le dernier canot de sauvetage est mis à l'eau. Selon les estimations, 1'500 personnes sont abandonnées sur le navire qui commence à couler.

15 avril 1912, 02h20 : Le Titanic sombre dans les eaux de l'Atlantique Nord.

TITANIC

L'EXPOSITION



Chiffres et anecdotes

	sauvés	disparus	total
Passagers de première classe	199	125	324
Passagers de deuxième classe	116	168	284
Passagers de troisième classe	181	529	710
Equipage	209	701	910
Total	705	1523	2228
Suisses à bord	12	15	27

Cargaison du Titanic

Nourriture à bord

1. Viande fraîche : 34 tonnes
2. Poisson frais : 5 tonnes
3. Bacon et jambon : 3,4 tonnes
4. Œufs frais : 40'000
5. Crème glacée : 1'650 litres
6. Café : 1 tonne
7. Thé : 360 kilogrammes
8. Farine : 200 barils
9. Oranges : 36'000
10. Citrons : 16'000
11. Lait frais : 5'600 litres
12. Beurre : 2,7 tonnes
13. Tomates : 2,75 tonnes
14. Pommes de terre : 40 tonnes
15. Bière : 20'000 bouteilles
16. Vin : 1'500 bouteilles
17. Spiritueux : 850 bouteilles
18. Champagne : 63 caisses

Ustensiles de service

1. Tasses à thé : 3'000
2. Assiettes : 12'000
3. Assiettes à crème glacée : 5'500
4. Assiettes à soufflé : 1'500
5. Verres à vin : 2'000
6. Salières : 2'000
7. Assiettes à pudding : 1'200
8. Rince-doigts : 1'000
9. Fourchettes à huîtres : 1'000
10. Casse-noisettes : 300
11. Cuillères à œuf : 2'000
12. Ciseaux à raisin : 1'500
13. Pincettes à asperges : 400

Objets habituels et inhabituels

1. 3'364 sacs de courrier et entre 700 et 800 paquets.
2. Une Renault 35 hp appartenant à un passager, William Carter.
3. Une machine à confiture appartenant à une passagère, Edwina Trout.
4. Une caisse de dentifrice pour Park & Tilford.
5. 3 caisses de savon parfumé.
6. 8 caisses d'orchidées.
7. 11 ballots de caoutchouc pour la National City Bank de New York.
8. Une caisse de porcelaine destinée à Tiffany's.
9. 34 caisses d'articles de sport destinées à A.G. Spalding.
10. Un exemplaire couvert de pierres précieuses du «Rubáiyát» d'Omar Khayyâm, avec des illustrations d'Elihu Vedder, vendu, lors d'une vente aux enchères, pour la somme de 405 livres Sterling en mars 1912 à un Américain. La reliure avait nécessité 2 années de travail et l'ouvrage était décoré de 1'050 pierres précieuses, montées sur de l'or fin.
11. 4 caisses d'opium.



À bord du Titanic

- Le prix d'un billet en première classe sur le Titanic à destination de New York était de 2'500 dollars, soit environ 57'200 dollars au cours actuel. Le tarif des chambres les plus chères représenterait plus de 103'000 dollars au cours actuel.
- Un billet en troisième classe coûtait 40 dollars, soit environ 900 dollars au cours actuel. En troisième classe, les cabines pouvaient accueillir jusqu'à 10 personnes. Les hommes et les femmes étaient séparés, les familles se trouvaient souvent réparties dans des chambres différentes.
- En première classe, les loisirs mis à la disposition des passagers de première classe étaient payants : l'entrée à la piscine coûtait 25 cents alors que l'utilisation d'un court de squash (ainsi que les services d'un joueur professionnel) se montait à 50 cents.
- 60 chefs et sous-chefs travaillaient dans les cinq cuisines du Titanic. Ce chiffre comprenait aussi bien les potagers et les rôtisseurs que les pâtisseries et les entremétiers. Un chef casher était chargé de préparer les repas des passagers juifs.
- Le Titanic possédait son propre journal : l'Atlantic Daily Bulletin, édité à bord. En plus des nouvelles et des publicités, il contenait le menu du jour, les derniers cours de la Bourse, les résultats des courses hippiques et des potins mondains.
- Le navire ne comptait que deux baignoires pour les 700 passagers de troisième classe.
- La partie avant du pont était réservée à la promenade des passagers de première classe et la partie arrière était réservée aux passagers de deuxième classe. Les membres de ces deux classes ont eu plus de chance de prendre place à bord d'un canot de sauvetage, il leur était plus facile et rapide d'y accéder.

La catastrophe

- Si tous les canots de sauvetage avaient été remplis au maximum de leur capacité, ils auraient pu transporter 1'178 personnes.
- Dans un premier temps, les passagers ne croyaient pas que le Titanic était réellement en train de sombrer, cela explique que seules 19 personnes aient embarqué dans le premier canot de sauvetage alors qu'il pouvait en accueillir 65.
- Le Titanic a été l'un des premiers navires en détresse à émettre un «SOS», l'officier radio a envoyé un «SOS» après avoir utilisé le code traditionnel «CQD» suivi de l'indicatif du navire.
- Dorothy Gibson, actrice de cinéma muet de 28 ans, était la vedette à bord du Titanic. Par la suite, elle a joué dans « Saved from the Titanic », un film tourné un mois après la catastrophe. Elle portait à l'écran la même robe qu'elle avait sur elle la nuit du naufrage.

TITANIC

L'EXPOSITION



- Partis de Genève, le joueur de tennis Robert Norris Williams et son père Charles Duane ont trouvé qu'il faisait trop froid pour rester sur le pont alors que le navire s'apprêtait à sombrer. Ils sont allés faire du vélo dans la salle de sport du navire pour se réchauffer.
- Lors du naufrage, la température de l'eau n'était que -2°C. La plupart des personnes qui se sont jetées à l'eau avec leurs gilets de sauvetage ont succombé à une hypothermie, les autres ont probablement été victimes de crises cardiaques.
- Dans un premier temps, la presse a mentionné par erreur que tous les passagers avaient survécu et que le navire avait été remorqué vers la terre ferme.
- La White Star Line n'a pas été jugée responsable du naufrage du Titanic. La Chambre de Commerce a tout fait pour éviter les poursuites judiciaires : elle craignait pour les finances de la compagnie et la réputation de l'industrie navale britannique. En cas de poursuites, des milliers de clients auraient pu se tourner vers des compagnies françaises ou allemandes.
- Dans le roman de 1898 intitulé « Futility », soit 14 ans avant le naufrage du Titanic, Morgan Robertson a imaginé l'histoire d'un navire, le Titan, qui entrerait en collision avec un iceberg. Plusieurs similitudes troublantes existent entre ce roman et le drame qui a touché le Titanic : le mois d'avril, la longueur du navire (Titanic 269 m, Titan 240 m), et le nombre de passagers à bord (Titanic 2'200, Titan 2'000).



Le saviez-vous ?

- La quatrième cheminée du Titanic était fausse. On raconte qu'elle aurait été installée parce qu'elle rendait le navire plus grandiose et rassurant. En réalité, elle servait à évacuer les fumées de la salle des machines et des énormes fours à charbon de la cuisine principale.
- Lors de l'exploration de l'épave, certains mythes ont été confirmés ou infirmés :
 - o La coque ne comportait pas d'entaille de 90 mètres de long.
 - o La position supposée de l'épave était fausse. En fait, elle se trouvait à près de 20 km de là.
 - o Le navire s'était effectivement brisé en deux. Il y a eu des incohérences dans les témoignages de nombreux passagers à ce sujet.
- Le numéro de chambre « 13 » n'existait pas sur le navire.
- Le Titanic transportait du sang-de-dragon : la société Brown Brothers and Company en avait expédié 76 caisses aux États-Unis sur le Titanic. Le sang-de-dragon est une substance résineuse extraite d'un type de palmier originaire des îles Canaries. Il est utilisé comme pigment pour colorer le vernis à bois et le maquillage.
- L'un des objets les plus exotiques présents à bord du Titanic était le «Rubaiyat» d'Omar Khayyâm, un livre contenant d'anciens poèmes. Il était orné de 1'050 pierres précieuses montées sur de l'or fin.
- Le journaliste William T. Stead était à bord et avait rédigé des articles prédisant une grave catastrophe maritime si jamais les navires continuaient à partir en mer sans disposer d'un nombre suffisant de canots de sauvetage. Lorsque Stead réalisa qu'il ne pourrait pas prendre place à bord de l'un des canots, il se rendit au fumoir où il s'assit sur un fauteuil en cuir pour lire un livre.
- Millvina Dean, qui était âgée de deux mois au moment du drame, était la plus jeune passagère à bord. Doyenne des survivants du Titanic, elle est décédée le 31 mai 2009 à l'âge de 97 ans.

TITANIC

L'EXPOSITION



Deux célébrités du Titanic



Capitaine Edward J. Smith
Commodore, White Star Line

D'origine modeste, son père était potier, Edward Smith, 62 ans, avait lentement mais sûrement gravi les échelons au sein de la White Star Line. En 1904, il est devenu Commodore de la flotte de la White Star. En 1908, la tradition au sein de la société a voulu qu'il commande les derniers-nés de la flotte pour leurs voyages inauguraux. Charismatique et jovial, Smith a su conquérir le cœur de grand nombre de passagers. Ils étaient nombreux à préférer voyager sur les navires placés sous son commandement. On le surnommait «le capitaine des millionnaires».

Le Capitaine Smith avait prévu de prendre sa retraite en 1911, mais la White Star l'a convaincu de rester pour superviser la première traversée transatlantique du Titanic. Il devait s'agir du dernier voyage en mer du capitaine Smith. Après 38 années de bons et loyaux services au sein de la White Star Line, il devait prendre sa retraite après cette traversée. Il l'avait promis à sa femme, Eleanor, et à sa fille, Helen.



Dorothy Gibson
Actrice et mannequin

Dorothy Gibson, 22 ans, était mannequin à New York et une célèbre actrice du cinéma muet. De 1907 à 1911, Gibson chantait et dansait dans de nombreux spectacles à Broadway. En 1909, elle s'est lancée dans le mannequinat devenant l'égérie du photographe Harrison Fisher. Rapidement, son visage est apparu sur des couvertures, cartes postales et d'autres produits. Elle a ensuite commencé à jouer des petits rôles dans des films muets. En 1911, la société française Éclair Film en a fait l'une de ses têtes d'affiche.

Après avoir tourné dans plusieurs films pour Éclair, à Fort Lee, dans les studios du New Jersey, Dorothy et sa mère, Pauline, partirent en vacances en Europe. Un mois plus tard, elles décidèrent de rentrer aux États-Unis et réservèrent un voyage en première classe sur le Titanic. Dorothy jouera son propre rôle « Saved from Titanic », un film américain d'Etienne Arnaud sorti le 14 mai 1912, un mois seulement après la tragédie.

TITANIC

L'EXPOSITION



Les Suisses à bord

Il y avait vingt-sept Suisses à bord du Titanic. Dix-neuf passagers et huit membres d'équipage, originaires de tout le pays. L'exposition « Les Suisses à bord » évoque les destins de femmes et d'hommes de conditions très différentes, liés par le même rêve : vivre la grande aventure en Amérique.



Alfons Simonius

23 octobre 1855 – 26 mai 1920

Passager en première classe

À 56 ans, Alfons Simonius présidait la *Société de Banque Suisse*. Ce colonel de l'armée bâlois se rendait à New York pour affaires avec Max Staehelin, son juriste. Ensemble, ils souhaitaient contrôler les activités de la compagnie *Arnold B. Heine & Cie*, filiale de la grande banque suisse, dont le bureau se trouvait à New York. Lors du naufrage du *Titanic*, ils eurent la chance d'accéder au canot de sauvetage numéro 3 et de se faire secourir par le *Carpathia*.

Alfons expédia un télégramme de son hôtel le soir du 18 avril 1912 pour rassurer ses proches. Après avoir fait le point comme prévu avec les dirigeants de *Heine & Cie*, Alfons et Max rentrèrent en Europe. Ils embarquèrent le 7 mai 1912 à bord du vapeur allemand *Victoria Luise*. Le colonel Simonius quitta l'armée l'année suivante. Le 26 mai 1920, il mourut d'un arrêt cardiaque à Lucerne, laissant derrière lui son épouse Alice et ses cinq enfants. Il avait 65 ans.



Marie Jerwan-Thuillard

28 mai 1888 – 14 septembre 1974

Passagère en deuxième classe

Originaire du Val-de-Travers, Marie Thuillard émigra aux Etats-Unis en 1909. Elle y rencontra son futur mari, Armin Jerwan. Ils se marièrent un an plus tard et s'installèrent ensemble à New York. Sans occupation, Marie décida de rendre visite à sa famille restée en Suisse. Heureuse de retrouver ses proches, la jeune femme de 23 ans passa de beaux moments dans la ferme familiale du Mont-de-Couvet.

Marie Jerwan-Thuillard devait rentrer à New York avec le vapeur *Olympic*, mais suite à une avarie du bateau, la compagnie lui proposa d'effectuer la traversée à bord du *Titanic*. Sauvée par des amis qui l'enjoignirent de monter dans le canot numéro 11, Marie Jerwan ne se remit jamais vraiment du naufrage. En état de choc des semaines encore après la tragédie, elle fit des cauchemars terribles pendant des années et refusa toute sa vie de monter à bord d'un bateau. Elle prit l'avion pour retourner en Suisse à l'occasion de l'exposition universelle de 1964. Cette femme sensible décéda en 1974 à New York, après avoir combattu le cancer de nombreuses années.



Portrait de Paul-Henri Nargeolet, directeur des recherches sous-marines



Paul-Henri Nargeolet occupe la fonction de Directeur des Recherches Sous-marines pour Premier Exhibitions, Inc. Il entretient une incroyable relation avec le Titanic depuis de longues années. Considéré par tous comme l'autorité compétente sur le site de l'épave, Paul-Henri a mené six expéditions sur le Titanic. Il a effectué lui-même 30 plongées à bord du submersible et il a supervisé la remontée à la surface de 5'000 objets, dont la récupération de la "Big Piece" (le gros morceau), une partie de la coque du Titanic pesant 20 tonnes et actuellement exposée à Las Vegas.

En 2010, Paul-Henri a dirigé l'expédition d'exploration du Titanic la plus pointue d'un point de vue technologique et a supervisé la réalisation de la première cartographie complète du navire, recréant notamment des images des parties avant et arrière du bateau, ainsi que de toute la zone de débris avec un sonar haute résolution et une imagerie optique 3D. Ces données constitueront la base d'un plan de gestion archéologique du site qui permettra de protéger le Titanic et d'offrir au public la première image virtuelle du navire dans son état actuel.

Né à Chamonix en 1946, Paul-Henri a vécu en Afrique avec sa famille pendant 13 ans. À l'âge de 16 ans, il retourne en France pour terminer ses études à Paris. Il embrasse ensuite une carrière de 22 ans dans la Marine Nationale et accède au grade de commandant. En 1986, Paul-Henri quitte la Marine et rejoint l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (IFREMER) en tant que Responsable des submersibles «grands fonds» Nautile et Cyana. Paul-Henri Nargeolet a dirigé en 1987 la première expédition de récupération menée sur le Titanic.

Experts locaux

Günter Bähler, spécialiste mondial du Titanic, auteur de « Reise auf der Titanic, das Schicksal der Schweizer » et fondateur de la Société Suisse du Titanic (Zurich).

Evelyne Lüthi-Graf, historienne et archiviste, Directrice des archives hôtelières suisses auprès de « Swiss Tourism Heritage » (Montreux).

Franck Gavard-Perret, historien, spécialiste du Titanic et des passagers français à bord (Chambéry).

Gérard Piouffre, historien, spécialiste de nautisme et d'aviation (Paris).

Contacts auprès du service de presse.



L'état de l'épave

Le Titanic risque-t-il de s'effondrer sur lui-même ?

Oui, mais nous ne savons pas avec précision quand. Depuis la découverte de l'épave, nous avons constaté un tassement des ponts de la poupe et un délabrement de la superstructure.

Dans quel état se trouve l'intérieur du navire ?

La plupart du bois utilisé lors de la construction du Titanic, dont les cloisons en pin entre les cabines, a disparu dans tout le navire. L'intérieur du navire est une énorme caverne d'acier et une épaisse couche de boue marron recouvre les ponts. Il reste encore des vestiges de la décoration d'autrefois, surtout dans les parties de l'épave où les eaux sont calmes et où l'absence de courant empêche la prolifération d'organismes s'attaquant au bois. Les parties les mieux préservées sont le plafond, les cloisons, les boiseries et les encadrements décoratifs des fenêtres dans la salle de bal et dans quelques suites des ponts supérieurs.

À qui appartient l'épave ?

Aux termes de la loi de l'amirauté, le propriétaire d'un navire conserve ses droits sur l'épave sauf en cas d'abandon ou si une période de temps inhabituellement longue s'écoule depuis le naufrage. Il est généralement admis que lorsque la White Star Line a vendu la société à Cunard, le Titanic n'était pas inclus dans la vente puisqu'il avait sombré et ne pouvait pas être récupéré. Une partie de la coque était assurée par plusieurs compagnies d'assurance mais aucune d'entre elle n'a effectué de démarches pour revendiquer la propriété. Jusqu'à ce jour, aucun tribunal n'a octroyé de droit de propriété à une autre société que RMS Titanic Inc. suite à cette renonciation.

De quelle manière RMS Titanic, Inc. (RMST) a obtenu des droits sur le Titanic ?

RMST, conformément au droit de l'amirauté, a remonté à la surface des objets trouvés sur le site de l'épave en 1993 et les a présentés à une cour d'amirauté à Norfolk, dans l'état américain de Virginie. Le 7 juin 1994, le tribunal du district Est de Virginie a déclaré RMST «sauveteur en possession» de l'épave et du site entourant l'épave du RMS Titanic, empêchant ainsi quiconque de s'y rendre afin de remonter des objets à la surface. RMST est la seule société à avoir remonté des objets du Titanic à la surface et à les avoir conservés.

Combien d'expéditions ont été effectuées par RMS Titanic, Inc. ?

RMS Titanic, Inc. a mené huit expéditions de recherche et de récupération sur le site de l'épave entre 1987 et 2010.

Combien d'objets ont été remontés à la surface par RMS Titanic, Inc. ?

À ce jour, RMS Titanic Inc. a remonté à la surface plus de 5'500 objets. Cela concerne aussi bien de fragiles assiettes en porcelaine qu'une partie de la coque de 17 tonnes.

En quoi est-ce important de remonter à la surface des objets du site de l'épave ?

Avec le temps, les objets fabriqués par l'homme seront rongés par les bactéries, les sédiments, le sel et les acides. Le navire est lentement détruit par des micro-organismes se nourrissant de fer et il s'effondrera sur lui-même au fond de l'eau. Les objets présents sur le site de l'épave qui ne sont pas remontés à la surface seront perdus à tout jamais. RMS Titanic Inc. met tout en œuvre pour préserver et exposer les objets retrouvés sur le site de l'épave du Titanic afin de perpétuer la mémoire physique du navire et de toutes celles et ceux qui ont perdu la vie durant cette catastrophe. Les gens du monde entier peuvent ainsi voir de vrais objets et appréhender la dimension humaine de cette tragédie.



Les questions fréquentes à propos du Titanic

Pourquoi construire le Titanic ?

Bien que le Titanic soit plus connu pour avoir transporté des personnalités riches et célèbres, il avait en réalité plusieurs missions :

1. Transporter le courrier, d'où son nom complet : le RMS (Royal Mail Ship) Titanic.
2. Transporter des marchandises et de la viande congelée (à cette époque l'Europe ne disposait pas de suffisamment de bétail pour satisfaire ses propres besoins).
3. Transporter des passagers de première classe dans le plus grand luxe, des passagers de deuxième classe dans un grand confort et des passagers de troisième classe à des tarifs économiques.
4. Porter haut le pavillon de la Grande-Bretagne et défendre fièrement l'honneur national. Bien que le Titanic soit au final détenu par des entreprises américaines, le navire avait été construit dans un chantier naval britannique, sous la direction de sujets britanniques et avec un équipage britannique. Il était donc considéré par le public comme un navire britannique.

Quelle était la taille du paquebot ? Combien de membres d'équipage se trouvaient à bord ?

Le Titanic mesurait 269 mètres de long et 28 mètres de large. Il pesait 46'329 tonnes. Lors de son voyage inaugural, il accueillait au total 1'316 passagers : 325 en première classe, 285 en deuxième classe et 706 en troisième classe. Au moment de son naufrage, l'équipage était constitué de 885 hommes et femmes répartis en 3 départements :

le Pont : 66 personnes,

le Moteur : 325 personnes,

l'Avitaillement (préposés aux passagers) : 431 personnes.

À cette liste s'ajoutent les 8 membres de l'orchestre du navire qui étaient employés par une autre société et bénéficiaient de billets de deuxième classe.

Qui a construit le navire ?

Le Titanic a été construit par l'entreprise de construction navale Harland & Wolff dans le chantier de Queen's Island à Belfast (Irlande). Edward Harland avait fait l'acquisition de ce chantier naval en 1859. Quelques années plus tard, G. W. Wolff avait fait son entrée dans la société et, en 1862, le nom de ce chantier naval était devenu Harland and Wolff. Au moment de la construction du navire, les deux hommes étaient décédés ou partis à la retraite. La société était sous la direction de Lord Pirrie.

Pourquoi disait-on du Titanic qu'il était insubmersible ?

Le Titanic était décrit, dans la presse populaire, comme « pratiquement insubmersible ». Cela n'a rien d'inhabituel. Depuis des décennies, les navires étaient équipés de compartiments étanches afin de limiter les inondations en cas d'accident et la presse utilisait ce qualificatif de manière routinière. Après le naufrage du Titanic, cette histoire s'est transformée en fable moderne et le qualificatif initial, à savoir « pratiquement insubmersible », est devenu tout simplement « insubmersible » afin de renforcer la morale de l'histoire. En 1912, aucune personne cultivée n'était convaincue que le Titanic était réellement « insubmersible » mais il était difficile d'imaginer un accident si grave qu'il irait reposer au fond de l'océan.



L'équipage du Titanic a-t-il été averti de la présence d'icebergs dans la zone ?

Oui, le premier avertissement a été transmis par radio à 09h00 le matin de la collision par le Caronia, un paquebot de Cunard. Au fur et à mesure de la journée, plusieurs autres avertissements ont été transmis par des navires naviguant à proximité.

Combien de temps le bateau a-t-il mis pour couler ?

Le Titanic est entré en collision avec l'iceberg à 23h40 le dimanche 14 avril 1912 et a sombré 2 heures et 40 minutes plus tard à 02h20 le jour suivant.

Où repose l'épave ?

L'épave du Titanic se trouve à 1 550 kilomètres au nord-est de New York et 730 kilomètres au sud-est des côtes de Terre-Neuve. Il repose à 4 kilomètres sous le niveau de la mer où la pression est de 420 kg par centimètre carré.

Quels navires sont venus à l'aide du Titanic et quels navires ont refusé de lui porter secours?

L'appel de détresse du Titanic a été reçu par plusieurs navires, notamment le Carpathia, le Mount Temple, le Virginian, le Baltic, le Caronia, le Prinz Friedrich Wilhelm, le Frankfurt et le navire jumeau du Titanic, l'Olympic. À l'origine, plusieurs de ces navires avaient modifié leur trajectoire pour se rendre sur le site de la collision, mais lorsqu'il est devenu évident que seul le Carpathia parviendrait à s'y rendre dans un délai raisonnable, ils ont tous repris leur trajectoire initiale. Un seul navire, le Californian de Leyland Line, se trouvait à quelques kilomètres du Titanic. Le Californian s'était arrêté pour la nuit au milieu des icebergs parce que son Capitaine pensait qu'il était trop dangereux de traverser un champ de glace en pleine nuit. Bien qu'équipé d'une radio, l'opérateur du Californian avait quitté son poste pour la nuit et n'a donc pas entendu l'appel de détresse. Une controverse fait rage, encore aujourd'hui, pour savoir si les officiers présents sur le pont du Californian ont fait preuve de négligence en n'enquêtant pas de manière plus approfondie sur les fusées et les lumières qu'on pouvait apercevoir malgré la distance.

Pourquoi le Titanic ne disposait-il pas de suffisamment de canots de sauvetage ?

La capacité des canots de sauvetage à bord était régie par les règles de la Chambre de Commerce britannique qui dataient de 1894. En 1912, ces règles étaient donc largement obsolètes. Le Titanic était quatre fois plus grand que le plus grand navire des classifications mises en place par ces règles et, légalement, il n'était pas obligatoire de disposer de plus de 16 canots de sauvetage, quel que soit le nombre réel de personnes à bord. Lorsqu'il a quitté Southampton, il transportait plus de canots de sauvetage que la loi ne prévoyait : 16 canots de sauvetage et 4 canots pliables supplémentaires.

L'industrie navale avait conscience que ces réglementations allaient bientôt être modifiées et le pont et les bossoirs du Titanic avaient été conçus en prévision de la future réglementation appelée « des embarcations pour tous ». Mais tant que la législation n'avait pas été promulguée, la White Star ne comptait pas les installer. Cette décision semble difficile à comprendre de nos jours mais, en 1912, l'attitude face à la prévention des accidents était bien différente.

Au début du siècle, les armateurs étaient réticents à l'idée de faire plus que le minimum légal parce que les canots de sauvetage occupaient une grande partie de l'espace sur les ponts de première et deuxième classe. Les coûts d'acquisition et d'entretien étaient élevés et ils nuisaient à la stabilité d'un navire. Pour finir, dans les années qui ont précédé la catastrophe du Titanic, le sentiment était que la seule présence d'un grand nombre de canots de sauvetage suggérait que, quelque part, le navire n'était pas sûr. Curieusement, une même réticence a été constatée dans les années 50 à l'égard des ceintures de sécurité dans les voitures. Les constructeurs automobiles, à cette époque, rechignaient également à en installer parce que cela semblait laisser entendre que la voiture n'était pas fiable.



Les passagers de troisième classe ont-ils été délibérément confinés dans les ponts inférieurs ?

Les enquêtes menées par les autorités américaines et britanniques ont conclu que rien ne permettait de suggérer que les passagers de troisième classe avaient été délibérément confinés dans les ponts inférieurs, même s'il est vrai que ceux-ci n'ont réussi à rejoindre le pont du navire que lorsqu'il était prêt à sombrer. Cela peut raisonnablement s'expliquer par le fait que les officiers se sont laissés submerger par les événements et ont simplement oublié de donner des ordres spécifiques en vue de l'évacuation de la troisième classe. La White Star n'avait pas préparé de plan d'urgence pour ce type d'accident et les officiers étaient occupés à gérer la crise et la mise à l'eau des canots de sauvetage. Tentant d'organiser l'évacuation, les stewards de troisième classe ont confiné les passagers dans les niveaux inférieurs dans l'attente d'ordres qui n'ont jamais été donnés.

Les femmes et les enfants étaient-ils seuls autorisés à prendre place dans les canots de sauvetage ?

Par tradition, les premiers à prendre place dans les canots de sauvetage sont les femmes et les enfants. Les hommes arrivent en dernier. Du fait de la pénurie de canots de sauvetage sur le Titanic, cette tradition est la raison pour laquelle la liste des victimes était principalement composée d'hommes. Sur la partie bâbord du Titanic, la mise à l'eau des canots était supervisée par l'Officier Lightoller, qui a pris cet ordre au pied de la lettre et empêché tous les hommes de prendre place à bord, à l'exception des membres d'équipage. Au début du naufrage, les femmes étaient tout naturellement réticentes à l'idée d'abandonner un navire qui ne semblait pas du tout en péril et, de ce fait, de nombreux canots ont été mis à la mer alors qu'ils n'étaient que partiellement remplis. Sur le côté tribord, l'Officier Murdoch a interprété cet ordre comme signifiant «les femmes et les enfants d'abord sur le pont» et ce n'est que lorsque toutes les places ont été proposées aux femmes que les hommes présents et souhaitant embarquer ont été autorisés à le faire.

Combien de survivants sont toujours en vie à l'heure actuelle ?

Il n'y a plus de survivants aujourd'hui. La dernière passagère encore en vie, Millvina Dean, est décédée le 31 mai 2009 à l'âge de 97 ans.

L'épave du Titanic peut-elle être remontée à la surface ?

Malheureusement, même s'il existait une technologie permettant de le renflouer, l'épave est bien trop fragile pour supporter la remontée et le transport.

Qui a découvert l'épave ?

La position géographique de l'épave a été déterminée par Robert Ballard et Jean-Louis Michel dans le cadre d'une expédition franco-américaine le 1er septembre 1985 à 01h05.

TITANIC

L'EXPOSITION



Exemples de visuels destinés à la presse

Téléchargez les photos sur l'espace presse du site de l'exposition : www.titanic-expo.ch

Crédit photo: RMS Titanic Inc.



Cabine de première classe



Cabine de troisième classe



Sac de voyage « Gladstone »



Vaisselle de troisième classe



Fioles de parfum



Hublot brisé



Billet de banque



Chandelier



Carte d'embarquement



À propos de RMS Titanic, Inc.

RMS. Titanic, Inc., est une filiale détenue à 100 % par Premier Exhibitions, Inc. La société s'est vue octroyer les droits sur l'épave du RMS Titanic par une Cour fédérale des États-Unis en 1994, une décision ensuite confirmée en 1996. Cette décision inclut les droits exclusifs l'autorisant à récupérer des objets dans la zone entourant l'épave.

En associant les objets du Titanic à des données scientifiques et historiques, RMS Titanic, Inc. a donné vie à l'exposition intitulée **Titanic: The Artifact Exhibition**.

Rôle de RMS Titanic, Inc.

RMS Titanic, Inc. a été créée afin d'explorer l'épave du Titanic et les zones sous-marines qui l'entourent et ainsi recueillir des données océanographiques et scientifiques. Ces informations et les objets remontés à la surface ont été ensuite utilisés pour vérifier les faits historiques, éduquer la communauté scientifique et sensibiliser le public. La société tient aussi des archives des objets récupérés, documente et photographie en détail le Titanic et possède donc un volume important de documents.

Combien d'explorations sous-marines ont été effectuées par RMS Titanic, Inc. ?

RMS Titanic, Inc. a mené huit expéditions de recherche et de récupération entre 1987 et 2010. La plus récente expédition menée sur le site de l'épave a eu lieu au cours de l'été 2010 et est indubitablement considérée, d'un point de vue technologique, comme l'expédition scientifique la plus pointue de l'histoire effectuée sur le site. RMS Titanic, Inc. a réuni une équipe d'archéologues, d'océanographes et de scientifiques de renom, notamment le Woods Hole Oceanographic Institution et l'Institut Waitt, afin de prendre de nouvelles mesures dans le but de tenter de remonter le navire à la surface et ainsi préserver à tout jamais l'héritage historique qu'il constitue. L'objectif de la société est de perpétuer la mémoire du Titanic et de tous ceux qui ont péri avec lui et de promouvoir cet héritage en faisant preuve du respect et de la considération dus à l'importance historique et maritime du navire.



Informations pratiques

Titanic-L'exposition

Palexpo – Halle 7

Route François-Peyrot 30 - CH-1218 Grand-Saconnex (Genève)

Accès

Voiture : parking à disposition P12 (Palexpo)

Train : arrêt Genève-Aéroport

Bus : 5, 28 et Y, arrêt Arena-Halle 7 / 10, 23 et 57 : arrêt Aéroport

Dates

Du 10 octobre au 21 décembre 2014

Horaires

Ouvert tous les jours de 10h à 19h, dernière entrée à 17h30

Tarifs

De CHF 16.- à 25.- (de 14 à 21 Euros)

Audio-Guide

Inclus dans le prix du billet. Disponible en français, allemand et anglais.

Audio guide spécial enfants sur demande.

Réservations et renseignements

www.titanic-expo.ch et points de vente Ticketcorner et FNAC.

Pour la France : Fnac, Carrefour, Géant, réseau France Billet

Catalogue

Titanic – l'Exposition, CHF 18.-

Sponsor

Cornèrcard

Production

Premier Exhibitions, Opus One, Encore B

Partenaires

Palexpo, Securitas, SBB CFF Offre Railway, TPG Pub

Partenaires presse

Le Matin, L'Illustré, Le Dauphiné Libéré, One FM, LFM

Contact presse

Ivana Goretta, presse@titanic-expo.ch, +41 79 306 64 49