



cherbourg-titanic.com

06/12/2011 - La construction du Titanic, la fantastique épopée du R.M.S.

Le R.M.S. Titanic (Royal Mail Steamer, Paquebot Courrier Royal), était le chef d'œuvre de la technologie du début du XXème siècle et l'orgueil de l'Angleterre.

Il était ainsi désigné car le paquebot *Titanic* transportait, outre des passagers, du courrier sous les auspices de Sa Majesté le Roi d'Angleterre George V. Après la construction du Titanic, le fleuron du savoir-faire maritime britannique bénéficia instantanément d'une renommée internationale.



Le Titanic dans la rade de Cherbourg

La construction du *Titanic*, ou la *White Star Line* et la course au gigantisme

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

Le premier est directeur général de la compagnie de navigation *White Star Line* tandis que le second est associé senior de la société *Harland et Wolff*, qui, au-delà de la **construction du Titanic**, est en charge de tous les navires de la *White Star Line*. Leur objectif principal est de contrer la compagnie concurrente la « *Cunard Line* » qui vient de lancer le *Lustania* et le *Mauretania*, qui feront bientôt figure de rafiots, face au **paquebot Titanic**.

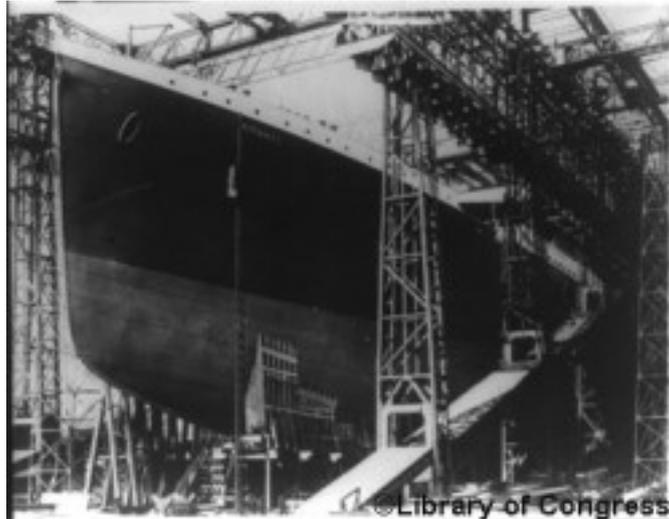
Les deux compagnies britanniques se partagent le marché du transport transatlantique de passagers sur les lignes d'Amérique du Nord. Cependant, la **construction du Titanic** allait révolutionner son ère.

La *White Star Line* souhaite construire 3 « super-paquebots » plus grands, plus sécurisants et plus luxueux qu'aucun autre au monde. Leurs entrées en service s'échelonnent de 1911 à 1914. Ces bâtiments devront transporter 2 400 passagers, et être en mesure d'accueillir 2 000 tonnes de fret à une vitesse moyenne d'environ 22 nœuds. La *White Star Line* mise sur la capacité et le luxe des installations ainsi que sur la régularité et la sécurité plutôt que sur la vitesse.

Avec ces navires, la *White Star Line* pourra proposer un départ de Southampton tous les mercredis et une arrivée à New York 6 jours et demi plus tard. Ainsi fut écrite l'histoire du somptueux paquebot *Titanic*.

Le chantier *Harland et Wolff*, lieu de construction du *Titanic*

Les chantiers navals *Harland et Wolff* situés à Belfast (Irlande du Nord) sont chargés de la **construction du *Titanic*** et des deux autres « super-liners ». Ils emploient plus de 14 000 personnes et peuvent fabriquer simultanément 8 navires. Pour mener à bien le projet, ils entreprennent de transformer 3 formes de radoub (bassin où les navires sont réparés) en 2 bassins géants. Un pont roulant haut de près de 75 mètres, le plus grand jamais réalisé, est érigé au-dessus des nouvelles cales sèches.



Construction du Titanic à BelfastL'architecte Alexander Carlisle et l'ingénieur en chef des chantiers Thomas Andrew définissent les caractéristiques générales des 3 bâtiments. Avec 268 mètres de long et 45 000 tonnes, les 3 nouveaux vaisseaux surclassent le *Lusitania* et le *Mauretania*. Ils seront les plus grands navires du monde et leurs noms sont parlants : L'*Olympic*, le *Gigantic* et le **paquebot Titanic**.

Dans le même temps, J. Bruce Ismay, directeur général de la *White Star Line*, engage des pourparlers avec les responsables du port de New York qui ne disposent pas de quais assez longs pour accueillir ces nouveaux navires. Une chose est certaine, la **construction du Titanic** et de ses petits frères a fait parler.

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

Le 31 mai 1911 à Belfast, le **paquebot** *Titanic* est lancé devant des milliers de spectateurs. L'achèvement des aménagements du transatlantique ne survient qu'en mars 1912. Les essais se déroulent le 1er avril. Deux jours plus tard, le navire arrive à Southampton d'où il appareillera une semaine après pour New York.

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

Les caractéristiques techniques

Le **paquebot** *Titanic* mesurait 269 mètres de long et 28 mètres de large et possédait une passerelle de navigation de 22 mètres, des ponts d'embarcations de 24 mètres, des cheminées de 42 mètres, des mâts de 64 mètres et 11 ponts dont 8 pour les passagers.

Sa propulsion était de 46000 chevaux comprenant :

? 3 hélices d'un poids total de 98 tonnes

(1 hélice quadripale de 5 m de diamètre ; 2 hélices tripales de 7 m de diamètre)

? 2 machines alternatives à vapeur (30000 CV)

? 1 turbine basse-pression (16000 CV)

? Vitesse de croisière : de 21,5 à 22 n?uds

? Vitesse maximale : 24 n?uds (jamais atteinte).

La **construction du *Titanic*** était donc placée sous l'égide d'une technologie révolutionnaire, qui instaurerait sa domination sur tous les navire déjà existants.

Le **paquebot *Titanic*** est si imposant que les réserves de charbon de 3 bateaux sont nécessaires pour le voyage, soit 13000 m³ répartis dans 12 soutes. Il consomme en effet 1,5 kg de charbon pour chaque mètre parcouru.

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

Tous les organes majeurs placés lors de la **construction du *Titanic*** (chaufferies, machines, turbine) sont placés dans des compartiments indépendants. En cas de voie d'eau, 5 pompes de ballast, en liaison avec 3 pompes de cale ont une capacité d'évacuation de 400 tonnes d'eau à l'heure. Par ailleurs, des détecteurs de fumée et de chaleur ont été installés dans tous les locaux névralgiques directement reliés à un centre de sécurité capable d'intervenir dans les plus brefs délais.

Le **paquebot *Titanic*** dispose également d'une installation téléphonique moderne utile pour les passagers (les cabines de luxe peuvent ainsi entrer en communication avec le bar, le restaurant) et pour l'équipage (le mécanicien-chef a la possibilité d'entrer en liaison avec la salle des machines et avec chacune des 6 chaufferies situées dans des compartiments étanches). La **construction du *Titanic*** avait donc été mise en oeuvre, de façon à offrir un maximum de confort et de fiabilité.

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

Le **paquebot *Titanic*** a la capacité d'embarquer 3 503 personnes : 2 603 passagers dont 905 de 1^{re} classe, 564 de 2^e classe, 1134 en 3^e classe ainsi que 885 membres de l'équipage.

Adaptée à la **construction du Titanic**, la capacité en canots de sauvetage était de 1178 personnes. Avec 16 canots (2 de 40 personnes chacun et 14 de 65 personnes chacun) ainsi que 4 radeaux *Englehardt* (embarcations dans lesquelles 47 personnes pouvaient trouver place). Toute porte concrètement à croire, à la **construction du Titanic**, que son surnom, « l'insubmersible » lui porterait bonheur.

Côté provisions : 34 000 kilos de viande, 7 000 laitues, 40 tonnes de pommes de terre, 6 819 litres de lait, 36 000 oranges et 20 000 bouteilles de bière sont embarqués.

De grandes quantités de vaisselle, couverts, verrerie sont également prévues : 12 000 assiettes plates, 2 500 carafes à eau, 12 000 fourchettes, 1 200 plats à pudding... ! Côté linge, sont embarqués 6 000 nappes, 25 000 serviettes de toilette et 45 000 serviettes de table...Nul doute que le **paquebot Titanic** était le symbole d'opulence.

La coque possédait un numéro (390904) qui provoqua presque l'arrêt de la **construction du Titanic**. En le lisant dans un miroir les ouvriers pouvaient voir apparaître les lettres « NO POPE » (« Pas de Pape »). Cette vision fut interprétée comme un mauvais présage par les employés catholiques irlandais des chantiers.

A bord du *Titanic*

Le 10 avril 1912 au matin, **l'avant-gardiste construction *Titanic*** appareille de Southampton en Angleterre avec ses passagers. Le paquebot est guidé jusqu'au chenal conduisant à la mer par 6 remorqueurs de la *Red Funnel Line*. La masse du **paquebot *Titanic*** est si importante que le déplacement d'eau provoque la rupture de 6 aussières du paquebot *New York* amarré à proximité, une man?uvre rapide évite de justesse l'abordage.

Arrivé au terme de la **construction du *Titanic***, toutes les classes sociales sont représentées, classes qui sont alors rigoureusement séparés selon les différents niveaux (1re, 2e et 3e classe). Un cloisonnement rigide qui reflète les inégalités dans les années 1900 puisque le monde était divisé en fonction du milieu d'origine, de leur éducation reçue et de leur fortune. Ainsi, un billet de 1re classe pouvait coûter 4500\$ contre 45\$ pour les 3es classes, et 65\$ pour les 2es classes.

Chaque classe possède sa propre passerelle et des ponts séparés. Le **paquebot *Titanic*** est luxueux et sa décoration raffinée. Les 4 suites royales offrent de somptueux aménagements. Chaque suite comporte ainsi un salon, deux chambres à coucher, deux garde-robes, une salle de bains avec toilettes attenantes. La **construction du *Titanic*** est aménagée pour offrir une architecture éblouissante.

Les passagers de 1re classe (325) composés d'aristocrates et de personnes fortunées disposent d'un gymnase, d'un bain turc, d'une piscine, de cafés et de fumoirs (réservés aux hommes).

Les femmes se rendent dans les salons de lecture et de correspondance. Deux salons de coiffure (l'un en 1re classe et l'autre en 2e) sont également accessibles : les passagers peuvent également y acheter des souvenirs de voyages tels que des cartes postales, des fanions...

Pour se rendre dans la vaste salle à manger (30 mètres de longueur) richement décorée d'alcôves et de fenêtres à vitraux, les passagers de 1re classe empruntent un grand escalier de style Art nouveau, surmonté d'un dôme en verre... La **construction du *Titanic*** avait mise en oeuvre pour offrir luxe et bien-être aux

voyageurs les plus fortunés.



Les passagers de 2e classe (285), parmi lesquels on compte de nombreux professeurs et commerçants, disposent d'installations comparables à celles des passagers de 1re classe sur d'autres paquebots. Les repas servis aux 2es classes sont d'ailleurs préparés dans les mêmes cuisines que ceux des 1res classes ! Dès

la **construction du *Titanic***, les choses avaient été faites de manière à ce que chaque passager conserve un excellent souvenir de sa traversée.

Les 3es classe (706) sont le plus souvent des émigrants partis chercher fortune dans le Nouveau Monde. Sur le **paquebot *Titanic***, ils voyagent dans de meilleures conditions que sur la plupart des autres transports maritimes. Bien que cantonnés dans les parties basses du navire, ils logent dans des compartiments de 4 à 6 couchettes (au lieu des dortoirs traditionnels) et disposent d'une salle à manger où leur sont servis 3 repas par jour (sur les autres bateaux, ils doivent emmener leur nourriture). Ils disposent également d'un salon et d'un fumoir. La **construction du *Titanic*** était donc pensée pour offrir le confort à toutes les couches sociales.



Espace 3e classe