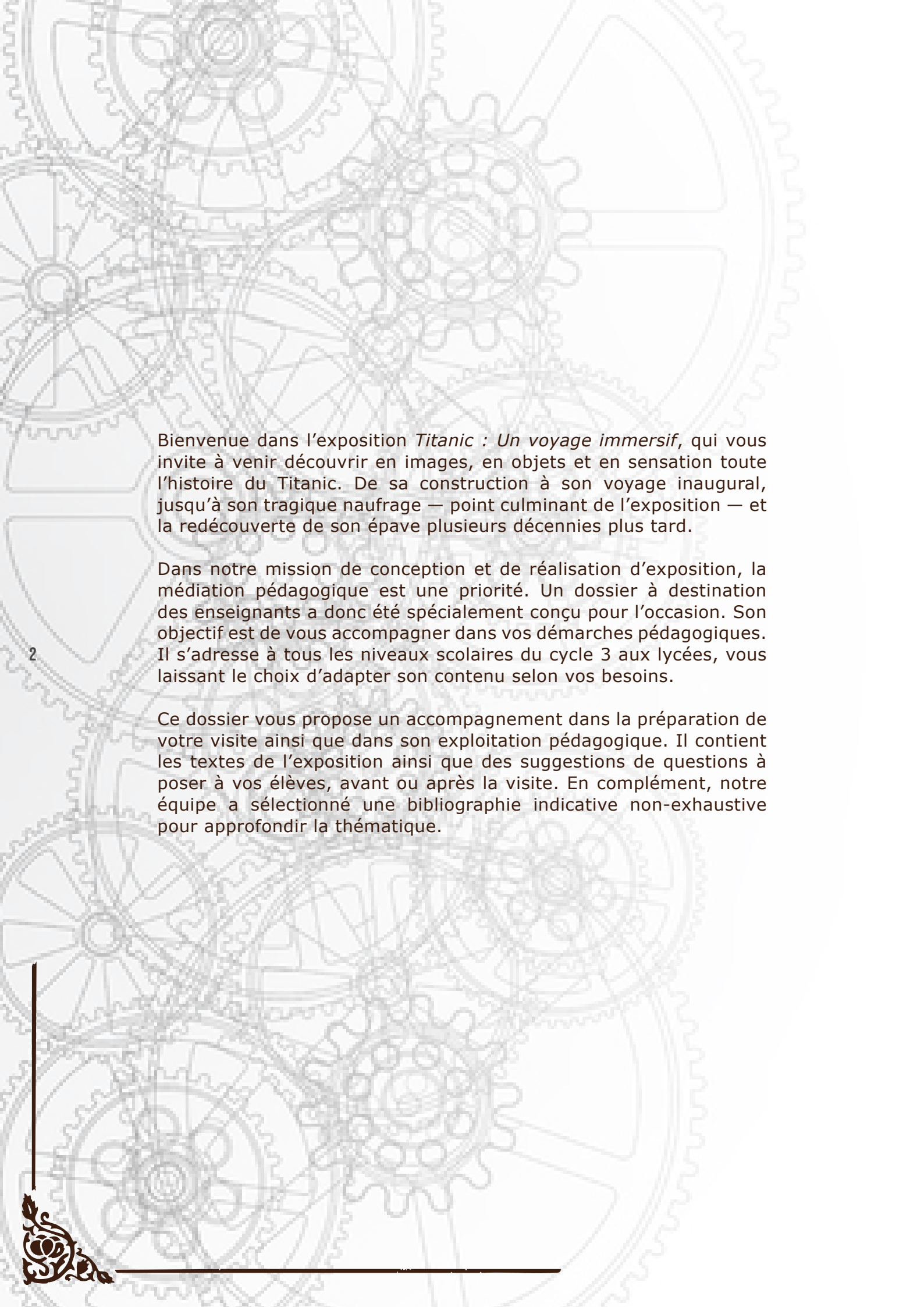




TITANIC

UN VOYAGE IMMERSIF

GUIDE DE L'ENSEIGNANT



Bienvenue dans l'exposition *Titanic : Un voyage immersif*, qui vous invite à venir découvrir en images, en objets et en sensation toute l'histoire du Titanic. De sa construction à son voyage inaugural, jusqu'à son tragique naufrage — point culminant de l'exposition — et la redécouverte de son épave plusieurs décennies plus tard.

2 Dans notre mission de conception et de réalisation d'exposition, la médiation pédagogique est une priorité. Un dossier à destination des enseignants a donc été spécialement conçu pour l'occasion. Son objectif est de vous accompagner dans vos démarches pédagogiques. Il s'adresse à tous les niveaux scolaires du cycle 3 aux lycées, vous laissant le choix d'adapter son contenu selon vos besoins.

Ce dossier vous propose un accompagnement dans la préparation de votre visite ainsi que dans son exploitation pédagogique. Il contient les textes de l'exposition ainsi que des suggestions de questions à poser à vos élèves, avant ou après la visite. En complément, notre équipe a sélectionné une bibliographie indicative non-exhaustive pour approfondir la thématique.





TABLE DES MATIÈRES



FRISE CHRONOLOGIQUE

PARCOURS DE L'EXPOSITION : LES TEXTES PRÉSENTÉS

PISTES PÉDAGOGIQUES

QUESTIONNAIRE ET QUIZ

RESSOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

INFORMATIONS PRATIQUES

FRISE CHRONOLOGIQUE

1909 : Début de la construction du Titanic, sur le chantier naval de Belfast

31 mai 1911 : Mise à l'eau du Titanic

Début du mois d'avril 1912 : Achèvement du bateau

10 avril 1912 : Départ de Southampton

11 avril : Début de la traversée de l'Atlantique

14 avril, 23h40 : Collision avec un iceberg

15 avril, 0h45 : Envoi du signal SOS

15 avril, 2h20 : Disparition du navire

15 avril, 4h : Arrivée du Carpathia sur les lieux du naufrage

15 avril, 18h15 : Nouvelle du naufrage transmise à New York

18 avril : Arrivée des survivants à New York

2 mai : Début des commissions d'enquêtes

Dès le 3 mai : Enterrement des dépouilles à Halifax au Canada

1^{er} septembre 1985 : Découverte de l'épave par Jean-Louis Michel et Robert Ballard

1987 : Début de l'exploration de l'épave avec le sous-marin Nautilus

1997 : Sortie du film de James Cameron qui obtient 11 oscars





PARCOURS DE L'EXPOSITION : LES TEXTES PRÉSENTÉS

FOYER

1. ENTREZ DANS LA LÉGENDE

Nous sommes toutes et tous fascinés par le Titanic. D'une manière ou d'une autre. Certains sont intéressés par l'histoire de son époque. D'autres, par l'architecture navale. D'autres encore, par les histoires des quelque 2 240 passagers et membres d'équipage qui ont navigué à son bord. Mais quelle que soit la raison pour laquelle vous, vous êtes fasciné par le Titanic, vous ne pourrez probablement pas résister à l'envie d'ouvrir grand vos bras à sa proue. Ni de ressentir cet incroyable sentiment de liberté en fendant les flots à bord du plus luxueux navire à vapeur jamais construit. Même si ce n'est qu'un effet de votre imagination.

2. TITANIC ET CULTURE POPULAIRE

Bien qu'il ait disparu il y a plus de 110 ans, le Titanic n'est jamais loin de nous. L'ombre qu'il projette sur la culture populaire est sans doute plus grande que l'Atlantique Nord où son épave gît désormais.

L'histoire du Titanic occupe en effet une place titanesque dans la culture populaire. À ce jour, au moins 73 films, documentaires et récits télévisés sont nés de sa tragédie. Plus de 150 livres ont été écrits sur ce mythique paquebot et il a inspiré au moins 10 poèmes d'auteurs célèbres. Au-delà de ces interprétations médiatiques, sa popularité s'étend aux jouets et produits dérivés, dont les ventes annuelles sont estimées à plus de 500 millions de dollars (près de 427 millions d'euros). Parmi ces produits dérivés, on compte au moins 18 jeux de société et 5 jeux vidéo majeurs, dont le premier, développé en MS-DOS puis porté sur le Commodore 64, a vu le jour en 1989.

3. LA LÉGENDE CONTINUE

Peu importe qui nous sommes ou d'où nous venons, nous avons tous un lien particulier avec le Titanic. Et, à bien des

égards, ce paquebot est plus célèbre aujourd'hui, 113 ans après son naufrage, qu'il ne l'était le jour où il a pris la mer. Bibelots, jeux, expressions verbales, événements, fêtes, séances de photos et films sur le thème du Titanic peuplent notre univers. Mais pourquoi le Titanic est-il toujours aussi important pour nous ? Qu'est-ce qui fait que ce navire et son histoire continuent de nous captiver ? *Titanic : Un voyage immersif* vous invite à venir en découvrir les réponses par vous-même.

4. LA COLLECTION

Titanic : Un voyage immersif met en scène la collection d'objets liés au Titanic la plus complète qui soit. Cette formidable collection que vous allez découvrir aujourd'hui est riche de plus de 2 000 pièces, sélectionnées afin de vous offrir le récit le plus détaillé et le plus approfondi possible sur l'histoire de ce mythique paquebot. Mais ces objets racontent bien plus que l'histoire du Titanic. Ils racontent l'histoire du lieu où il a été construit, des hommes qui l'ont fabriqué, de son jumeau identique, l'Olympic, de ses passagers et membres d'équipage, du navire Carpathia qui est venu à sa rescousse et des autres navires qui ont participé aux travaux de recherches. Cette expérience ne serait pas possible sans l'intense travail mené durant des décennies par John White et David Scott-Beddard (de la société White Star Memories), Kevin Saucier et Spencer Knarr, qui ont consacré leur vie à s'assurer que l'histoire du Titanic puisse être racontée aux générations à venir.

5. NATIONS EN MOUVEMENT

Le tournant du XX^e siècle (fin 1800 - début 1900) est une époque de progrès et de promesses incroyables. Des inventions telles que l'avion, la radio et le cinéma changent le monde à jamais. Les villes se développent en s'appuyant sur la brique et l'acier. Les exploitations agricoles s'étendent grâce au

tracteur. Un sentiment de destinée semble flotter dans l'air, en particulier en Amérique.

Attirées par cette énergie créatrice, une foule innombrable de personnes originaires du monde entier jettent leur dévolu sur les États-Unis.

Aspirant à une vie meilleure pour elles-mêmes et pour leurs enfants, elles traversent l'Europe, la Russie, le Moyen-Orient par voie terrestre pour atteindre les rives de l'Atlantique, en quête d'un bateau qui les emmènerait réaliser leur rêve américain. Au total, plus de 15 millions de personnes émigrent vers les États-Unis entre 1900 et 1915. C'est plus que la somme de personnes arrivées en Amérique au cours des 40 années précédentes. Ce nombre impressionnant de migrants nécessite un nombre tout aussi impressionnant de navires pour les transporter, ce qui promet d'être une affaire très rentable pour les compagnies maritimes capables de suivre le rythme.

6. ROUTES DE MIGRATION

6 Le début des années 1900 est marqué par une vague de migration massive de l'Europe vers les États-Unis. Au milieu des années 1800, la majorité des immigrants venaient d'Angleterre et d'Irlande. Mais la situation change au début du XX^e siècle, où de plus en plus de personnes ne parlant pas anglais pensent trouver un avenir meilleur en Amérique. De jeunes hommes célibataires et de jeunes familles arrivent en quantités de plus en plus importantes d'Europe de l'Est et du Sud, ainsi que de Russie.

7. DIFFÉRENTS NAVIRES, DIFFÉRENTES LIGNES

La concurrence est féroce entre les compagnies de navigation à vapeur qui cherchent à attirer ces immigrants dont le nombre ne cesse de croître. Quatre grandes compagnies transportent alors la majorité des migrants transatlantiques et rivalisent d'ardeur pour capter cette clientèle. Les compagnies Norddeutscher Lloyd et Hamburg America Lines transportent principalement des passagers d'Europe

centrale et d'Allemagne où elles sont basées, tandis que la Cunard et la White Star Lines se disputent le trafic de migrants originaires du Royaume-Uni, de Scandinavie et d'Europe méridionale.

La Cunard prend une longueur d'avance sur les autres lorsque ses navires Lusitania et Mauritania enregistrent la traversée de l'Atlantique la plus rapide jamais réalisée. Ce qui signifie que les voyageurs de la classe 'Steerage' ('entrepont' ou 3^e classe), soit la majorité des immigrants, peuvent atteindre le Nouveau Monde plus rapidement.

8. NAISSANCE D'UN TITAN

Se sentant exclue du marché, la White Star Line, principale concurrente de la Cunard, comprend qu'elle doit voler la vedette aux traversées rapides du Mauritania et du Lusitania. Faute de pouvoir inspirer une confiance nouvelle dans ses navires et d'obtenir de précieux échos dans la presse, la White Star Line risque d'être bientôt distancée. Le 30 avril 1907, Lord Pirrie, président du chantier naval irlandais Harland & Wolff, propose un plan ambitieux au président de la White Star Line, Bruce Ismay. L'idée est que la White Star Lines construise une magnifique classe de navires destinée à attirer l'attention du monde entier d'une manière nouvelle : en jouant la carte du luxe. Bien que rapide, cette nouvelle flotte ne sera pas la plus rapide, mais ses navires seront les plus grands et les plus opulents qu'on ait jamais vus. Ils seront construits à Belfast sur le chantier naval attiré de la White Star, Harland & Wolff, et la construction pourrait commencer sans délai. Cette nouvelle classe de navires rivalisera avec les prouesses de dieux grecs d'autrefois, d'où les noms olympiens dont ils seront baptisés : Olympic, Gigantic et... Titanic.

9. LES HOMMES QUI ONT CONSTRUIT LE TITANIC

Plus de 3 000 hommes travaillent sur le Titanic durant trois ans. Les vastes installations de Harland & Wolff leur





permettent de prendre part à tous les aspects de la construction du navire. Qu'il s'agisse des hublots, des énormes chaudières ou des boiseries ornementales, quasi toutes les pièces du Titanic sont réalisées sur le site du chantier naval. Chez Harland & Wolff, les hommes sont généralement engagés selon l'un de ces trois statuts : en tant que travailleur journalier, en tant qu'apprenti de base ou en tant qu'apprenti premium. Les travailleurs journaliers sont sélectionnés quotidiennement parmi les hommes qui se présentent aux portes du chantier naval et auxquels on confie des tâches de base. Les apprentis de base sont ceux qui montrent des aptitudes pour des tâches plus qualifiées, telles que la menuiserie ou l'électronique, et qui peuvent décrocher un emploi à vie. Les apprentis premium, eux, sont généralement issus de familles plus aisées et paient 100 livres (un peu plus de 12 000 euros actuels) pour apprendre tous les aspects de la construction navale, dans l'espoir d'accéder un jour à la direction du chantier. Thomas Andrews, l'architecte en chef du Titanic, a lui-même commencé sa carrière comme apprenti premium.

10. CONSTRUCTION D'UNE LÉGENDE

La construction du Titanic démarre réellement le 31 mars 1909, lorsque des ouvriers posent le premier élément en acier de ce qui allait devenir la quille du Titanic. Au fur et à mesure que cette impressionnante colonne vertébrale, progresse sur la cale de construction, d'énormes nervures métalliques s'élèvent, soutenues par une charpente interne. Ces nervures qui définissent la coque du Titanic sont bientôt recouvertes de milliers de plaques de deux mètres de haut et neuf mètres de large. Pesant près de trois tonnes chacune, ces tôles d'acier de 2,5 cm d'épaisseur, assemblées par trois millions de rivets, assurent l'étanchéité du Titanic et le mettent à l'abri des assauts de la mer.

STEAM

1. À TOUTE VAPEUR

Dans la soirée du 14 avril 1912, le Titanic se trouve dans l'Atlantique Nord, à destination de New York. L'air s'est terriblement refroidi et les étoiles brillent dans une nuit sans lune, sur une mer calme et plate.

Le capitaine E.J. Smith, après avoir été l'invité d'honneur d'un somptueux dîner au restaurant à la carte, s'entretient avec son premier officier William Murdoch afin de s'assurer que tout se passe bien sur la passerelle de navigation, centre de commandement du Titanic. Murdoch assure au capitaine que tout est en ordre, mais lui fait savoir que toute présence de glace dans la zone sera plus difficile à repérer vu les circonstances. Le capitaine Smith se retire alors dans ses quartiers, après avoir signalé à son officier : *« Si vous avez le moindre doute, faites-le moi savoir immédiatement »*.

2. LA PASSERELLE DE NAVIGATION

La passerelle de navigation du Titanic 7 fonctionne un peu comme le cerveau au sommet du corps. Située au point le plus haut à l'avant du navire, elle permet aux officiers de tout surveiller et de transmettre leurs ordres.

L'officier en poste sur la passerelle communique ses ordres aux officiers de rang inférieur, qui les répercutent ensuite à l'équipage. Ces ordres sont également transmis quasi instantanément à la salle des machines, à la salle des chaudières et à la passerelle d'accostage par l'intermédiaire des télégraphes alignés à l'avant de cette passerelle. C'est là que le capitaine Smith et ses officiers s'assurent que le Titanic suit une trajectoire stable et que tout se passe bien à bord.

3. UN SYSTÈME DE PROPULSION HYBRIDE

La conception mécanique du Titanic est tout aussi ingénieuse et ambitieuse que ses célèbres aménagements intérieurs. Combinant des technologies éprouvées

et des innovations de pointe, Harland & Wolff met au point, pour le Titanic, un système de propulsion destiné à assurer un maximum d'efficacité, de vitesse et, bien sûr, de confort. Le Titanic est ainsi propulsé par trois énormes hélices. Les deux hélices extérieures sont entraînées par des moteurs à vapeur alternatifs à triple expansion dotés de pistons de plus de 12 mètres de haut. Ces pistons, qui génèrent une puissance énorme, nécessitent de la vapeur sous haute pression pour déplacer leurs vilebrequins. L'hélice centrale, elle, est actionnée par une turbine qui utilise le reste de la vapeur pour fonctionner à basse pression. Invention relativement récente, la technologie de cette turbine permet aux navires de se déplacer plus rapidement sur l'océan. Mais elle comporte aussi quelques inconvénients. Les concurrents du Titanic, le Mauretania et le Lusitania, paquebots les plus rapides du monde à l'époque, ont la réputation d'être fortement affectés par les vibrations tout au long de leurs traversées. La conception hybride de la propulsion du Titanic, par contre, lui permet d'atteindre une plus grande vitesse tout en réduisant considérablement ces vibrations.

4. EXERCICE D'ÉVACUATION

Le Titanic est équipé d'un nombre de canots de sauvetage suffisant pour transporter 1 178 personnes, alors que le navire, à pleine occupation, peut accueillir 3 320 passagers et membres d'équipage. Le Titanic compte cependant plus de canots de sauvetage que ne l'exige le *British Board of Trade* (la Chambre de commerce britannique). Des exigences établies des décennies auparavant, lorsque les paquebots étaient beaucoup plus petits. Le Titanic étant considéré comme insubmersible, ce nombre de canots de sauvetage n'a fait réagir personne, malgré le manque évident de capacité pour la totalité des passagers. Compte tenu de son système de compartiments étanches, certains présentent d'ailleurs le navire comme étant "son propre canot de sauvetage".

Le dimanche 14 avril 1912, l'équipage du Titanic est supposé se rassembler dans la

matinée afin de procéder à des exercices d'évacuation avec les passagers. Ces exercices sont cependant annulés par le capitaine Smith qui, selon certains, préfère assister au service religieux anglican de sa dernière traversée avant son départ à la retraite.

5. DANS LE NID-DE-PIE

Le nid-de-pie est le point d'observation le plus élevé du Titanic. Situé près du sommet de son mât avant, à près de 30 mètres au-dessus de la ligne de flottaison, c'est l'endroit où les vigies du Titanic prennent position afin de guetter les dangers. Ces vigies, qui rejoignent le nid-de-pie par une échelle étroite située à l'intérieur du mât, sont ce qui se rapproche le plus d'un système d'alerte précoce sur le Titanic. Dans la nuit du 14 avril 1912, les vigies Frederick Fleet et Reginald Lee arrivent à la fin de leur quart. La nuit sans lune et la mer d'un calme plat rendent le repérage d'icebergs plus difficile. De plus, une légère brume s'est levée, créant une fausse ligne d'horizon et masquant l'éventuelle approche d'un iceberg. Le travail des vigies est également compliqué par l'absence des habituelles jumelles nécessaires à leur activité. Celles-ci sont en effet rangées dans un casier dont la clé a été emportée par inadvertance par l'officier David Blair, écarté lors de la formation de l'équipage à Southampton.

La nuit est glaciale. Un vent mordant s'abat sur les visages des vigies, qui redoublent cependant d'efforts afin de détecter les signes d'un éventuel danger.

6. FORCE DE LA NATURE

Au fur et à mesure que l'iceberg s'approche, l'énormité de sa taille se révèle sans équivoque. À son point le plus haut, il mesure plus de 30 mètres de haut, soit plus que le nid-de-pie. Et plus de 120 mètres de long, soit près de la moitié du Titanic. Contrairement aux représentations cinématographiques, cet iceberg se profile comme une masse sombre qui surgit de nulle part et disparaît aussitôt. Ce coup du





sort scelle le destin du Titanic, changeant le monde à jamais.

Dans leur nid-de-pie, les vigies assistent au passage de l'iceberg, soulagées de voir que la catastrophe est évitée. Dans d'autres parties du navire, cependant, la réalité de l'impact se manifeste de façon beaucoup plus évidente.

7. 23h40 : L'IMPACT !

Le 14 avril 1912, vers 23h40, l'équipe de la chaufferie n° 6 se prépare à un changement d'équipe lorsque retentit un son inattendu : celui de la cloche d'alarme. Au même moment, les hommes reçoivent l'ordre de leur chef de chauffe de "fermer tous les clapets". Cela signifie que la passerelle de navigation a envoyé à la salle des machines l'ordre d'un arrêt complet. Alors que l'équipage exécute la consigne sous les lumières rouges qui accompagnent l'alarme, le sang glacé et sombre de l'Atlantique commence à se déverser par la brèche qui s'est ouverte dans la coque, là où un éperon de l'iceberg a heurté le mince voile d'acier qui assurait l'étanchéité du Titanic.

8. LA CHAUFFERIE N° 6

Au plus profond des entrailles du navire, bien en dessous de sa ligne de flottaison, les chaudières du Titanic produisent l'indispensable vapeur qui fait fonctionner tout ce qui se trouve à bord. Une équipe d'hommes, chauffeurs et soutiers, connue sous le nom de 'Black Gang', alimente, en y déversant plus de 30 tonnes de charbon par heure, les chaudières affamées dont les feux continus brûlent jour et nuit tout au long de la traversée.

9. LES DÉGÂTS CAUSÉS PAR L'ICEBERG

Dès qu'il a connaissance de l'impact avec l'iceberg, le capitaine Smith ordonne à Thomas Andrews, concepteur et architecte en chef du navire, de procéder à une évaluation des dégâts. Andrews revient avec de terribles nouvelles : l'iceberg a perforé six

des seize compartiments étanches du Titanic. Le navire pouvait rester à flot si ses quatre premiers compartiments étaient inondés à la suite d'un impact frontal, ou si deux de ses compartiments étaient inondés à la suite d'un impact latéral. Mais avoir six compartiments percés le long de la coque signifie que le Titanic coulera à coup sûr. Andrews estime que le navire peut encore tenir deux heures supplémentaires... L'impensable est arrivé : l'insubmersible Titanic reposera bientôt au fond de l'Atlantique Nord.

10. PRÉPARATION DES CANOTS DE SAUVETAGE

Le capitaine Smith demande alors à ses officiers de pomper autant d'eau que possible à l'extérieur du navire afin de gagner du temps. Il leur demande également de préparer les canots de sauvetage pour leur mise à l'eau et de commencer à discrètement alerter les passagers afin qu'ils enfilent leurs gilets de sauvetage et se rassemblent sur le pont des embarcations. Comme l'exercice d'évacuation prévu ce jour-là n'a pas eu lieu, de nombreux passagers ne savent pas comment mettre un gilet de sauvetage, ni même comment se rendre sur le pont des embarcations. Lorsque la rumeur d'un problème commence à se répandre à travers le paquebot, la plupart des passagers logés au-dessus de la ligne de flottaison écartent toute idée de danger... Après tout, ils sont à bord d'un navire insubmersible. Par contre, les passagers de 3^e classe qui voient de l'eau pénétrer dans leurs cabines en sont, eux, parfaitement conscients. Mais vu qu'ils se trouvent dans les profondeurs du navire, ils ont du mal à rejoindre les ponts supérieurs.

11. LA PROGRESSION DES EAUX

Plusieurs compartiments inférieurs à l'avant du Titanic sont rapidement inondés, y compris la soute à marchandises, la salle du courrier et le célèbre bain turc. L'équipage du Titanic utilise les pompes du navire et des contreventements pour maintenir l'eau à distance et tenter d'endiguer son déferlement. Cela permet au Titanic de

rester quelques minutes de plus à flot et de maintenir les chaudières et l'installation électrique en fonctionnement, évitant ainsi une panique générale dans l'obscurité. Pendant ce temps, les passagers se rendent sur le pont des embarcations conformément aux instructions, même si au début, tous n'ont pas pris ces ordres au sérieux. Beaucoup se sont rassemblés dans le gymnase afin de rester au chaud, tandis que l'orchestre se met à jouer des airs joyeux dans l'air glacial de la nuit. On aurait presque pu croire, alors, à une fête improvisée en l'honneur des étoiles brillant dans le ciel. Au fur et à mesure que la gravité de la situation se précise, de plus en plus de passagers se mettent à embarquer dans les canots de sauvetage. Mais il n'y a pas assez de sièges pour tout le monde. Il n'y en a d'ailleurs jamais eu assez. Pendant ce temps, de nombreux passagers des classes inférieures se perdent dans le labyrinthe des couloirs du navire. Et quand ils atteignent finalement le pont des embarcations, c'est pour découvrir que tous les canots de sauvetage ont quitté les lieux...

10

12. LA SALLE DES RADIOS MARCONI

La salle des radios Marconi du Titanic, située près de la passerelle de navigation, est un ajout relativement récent sur les paquebots et une nouveauté appréciée par ses passagers fortunés. Capable de transmettre des signaux sur une distance de 300 km le jour et jusqu'à 1 500 km la nuit, le système de radiotéléphonie Marconi permet, pour la première fois, aux navires de communiquer entre eux et avec la terre ferme. Les messages sont relayés d'un navire à l'autre à l'aide d'un code Morse diffusé sur une large bande radio. Cela signifie que les navires ne sont plus seuls en mer... même si la plupart des messages sont envoyés par les passagers, en particulier sur le Titanic. Transmissions pour lesquelles les opérateurs Marconi perçoivent une belle commission. Le 15 avril 1912, peu après minuit, les opérateurs Jack Phillips et Harold Bride sont occupés à transmettre les messages enthousiastes des passagers lorsque le capitaine Smith fait irruption dans la salle en leur demandant d'envoyer un appel de détresse CQD ("Come

Quick Danger" – "Venez Vite Danger") avec les coordonnées du Titanic. Dès cet instant, Bride et Phillips travaillent sans relâche afin d'appeler à l'aide tous les navires à proximité.

SINKING

1. SIGNAUX DE DÉTRESSE

Alors que le Titanic commence à sombrer, plusieurs de ses officiers aperçoivent au loin les lumières d'un navire. Un navire suffisamment proche pour leur venir en aide à temps. Le capitaine Smith ordonne alors au quartier-maître Robert Hitchens, qui était à la barre lorsque le Titanic a heurté l'iceberg, d'attirer l'attention du mystérieux navire. Hitchens lance d'abord des fusées de détresse, puis tente d'envoyer un signal à l'aide d'une lampe Morse. Efforts qui s'avèrent malheureusement vains.

2. LES FEMMES ET LES ENFANTS D'ABORD

Durant les dernières heures du Titanic, le capitaine Smith utilise un mégaphone pour crier ses ordres, y compris le fameux "Les femmes et Les enfants d'abord". Cette loi de la mer censée sauver les plus vulnérables est interprétée de différentes manières. Pour l'officier en second Charles Lightoller, ce commandement signifie que les femmes et les enfants sont les seuls à pouvoir être sauvés. Les canots de sauvetage descendus du côté de Lightoller n'emportent donc que le nombre d'hommes nécessaires à la navigation de chaque embarcation. De l'autre côté du paquebot, le premier officier William Murdoch fait monter des femmes et des enfants dans les canots de sauvetage, mais il permet aussi aux hommes d'embarquer lorsqu'il reste de la place.

3. UN MOMENT DE PRIÈRE ET DE RÉCONFORT

Après le départ des canots de sauvetage, il reste plus de 1 500 âmes à bord. Certaines personnes se jettent à l'eau, d'autres tentent





de rester au sec aussi longtemps que possible. Des familles se regroupent en se blottissant sur le pont ou dans leurs cabines, tandis que certains, comme Benjamin Guggenheim, se versent un cognac, acceptant tranquillement l'inévitable. Alors que les lumières du Titanic commencent à vaciller, le père Thomas Byles conduit une assemblée de fidèles dans une dernière prière, tandis que l'orchestre du navire entame son dernier hymne, '*Nearer My God to Thee*' (Plus près de Toi, mon Dieu).

4. L'ATTENTE SILENCIEUSE

Ceux qui ont eu la chance de trouver une place à bord d'un canot de sauvetage sont alors témoins d'une scène effroyable. Alors que le Titanic disparaît dans les eaux sombres de l'océan, les derniers sons qu'ils entendent sont les appels à l'aide de ceux qui tentent de surnager dans les eaux glacées. De nombreux survivants se sont longtemps souvenus de ces cris, affirmant qu'ils ne les avaient jamais plus quittés. Bien que certains canots de sauvetage aient encore de la place à bord pour recueillir des personnes, la plupart gardent leurs distances de crainte que ces désespérés ne les prennent d'assaut et les fasse chavirer. L'horreur et l'impuissance persistent tant dans l'eau glacée que dans les canots de sauvetage, bien après que les cris se soient tus. La nuit qui suit semble alors interminable. En l'espace de deux heures, le Carpathia, un navire de la Cunard Lines, arrive cependant sur place, lançant des fusées comme autant de messages d'espoir. Tandis que le soleil se lève, le Carpathia commence à récupérer les survivants.

5. LE CARPATHIA À LA RESCousse

Dès qu'on lui signale l'appel de détresse du Titanic, le capitaine du Carpathia, Arthur Rostron, n'hésite pas une seconde. Bien que son navire soit en route pour une croisière en Méditerranée, il ordonne immédiatement de changer de cap afin de se rendre à la position du Titanic, à près de 60 milles de là (une centaine de km), de l'autre côté d'un

épais champ de glace. Le capitaine décide également de détourner toute la vapeur du système de chauffage vers les moteurs et fait préparer son navire afin de pouvoir y installer les passagers blessés ou malades. Naviguant dans la nuit à pleine vitesse tout en évitant les glaces, le Carpathia arrive sur place deux heures après l'ultime et funeste plongeon du Titanic.

Lorsqu'on lui a demandé plus tard comment il avait réussi à naviguer dans de telles conditions, Rostron, un homme profondément religieux, a répondu : «Une autre main que la mienne a tenu la barre cette nuit-là».

6. LE NAVIRES DES VEUVES

À bord du Carpathia, le capitaine Rostron ordonne un embargo sur toutes les communications avec les médias, qui réclament à cor et à cri l'histoire du siècle.

Au lieu de cela, le Carpathia ne communique qu'avec son commandement et avec la White Star Line, qui décide alors qu'il vaut mieux amener les survivants à New York. Pendant que le Carpathia fait lentement route vers les Etats-Unis, on assiste, parmi les 706 survivants du Titanic, à des scènes inimaginables, où se mêlent choc, chagrin et douleur de la perte. Même si le capitaine autorise les survivants à écrire à leurs familles, la plupart des gens n'ont aucune idée de l'ampleur de la tragédie, jusqu'à l'arrivée du Carpathia à New York.

7. PLUS JAMAIS ÇA !

Une enquête du Sénat américain sur la tragédie du Titanic débute peu après l'arrivée du Carpathia à New York. Elle dure 18 jours. Elle est suivie par une enquête de 36 jours menée au Royaume-Uni. Plus de 100 témoins sont appelés à la barre et des milliers de pages de documentation sont examinées. Aucun détail n'est négligé. En fin de compte, aucune de ces enquêtes n'impute de faute à la White Star Line, à Harland & Wolff, ni même au capitaine Smith, bien qu'il soit pointé que la vitesse qu'il avait ordonnée était trop élevée vu

les conditions. Par contre, les commissions d'enquête s'engagent à ce qu'une telle tragédie ne puisse plus jamais se reproduire. La catastrophe du Titanic conduit ainsi à la création de la Patrouille internationale des glaces qui, aujourd'hui encore, surveille les voies de navigation dans l'océan Atlantique Nord et l'océan Arctique afin d'y détecter la présence de glace. Les conclusions des enquêtes rendent également obligatoire la veille radio 24 heures sur 24 pour tous les navires en mer et exigent que tous les navires transportent désormais suffisamment de canots de sauvetage pour dépasser leur capacité en cas d'urgence.

8. EN SOUVENIR DU TITANIC

12 Le naufrage du Titanic est un choc qui ébranle le monde entier. Immédiatement, des citoyens se rassemblent un peu partout afin de prier pour les disparus. Durant les semaines qui suivent la tragédie, des services religieux sont organisés, rendant hommage aux victimes tout en condamnant l'orgueil humain. Dans un registre plus commercial, les compagnies d'assurance utilisent cette catastrophe afin de promouvoir les ventes d'assurances-vie. Au fur et à mesure que l'énormité de la perte se fait sentir, tant en termes de vies humaines qu'en termes de recul symbolique du progrès humain, des dizaines de communautés créent des mémoriaux en hommage aux victimes du Titanic : à Belfast, New York, Washington, mais aussi à Southampton et Liverpool, d'où provenaient la plupart des membres de l'équipage. Le 19 avril 1912, un jour seulement après avoir reçu les premières informations confirmant le naufrage du navire, le petit village de Libertytown, dans le Maryland, transforme un monument en voie d'affectation en mémorial du Titanic. Le mémorial le plus poignant se trouve sans doute à Halifax (Nouvelle-Écosse, Canada), où 150 pierres tombales, pour la plupart simples et réparties dans trois cimetières, marquent la sépulture de victimes du naufrage. Chacune de ces pierres porte le nom de la victime, si celui-ci est connu, ainsi que la date du 15 avril 1912.

9. FONDS DE SECOURS

L'effroyable perte en vies humaines du Titanic inflige un terrible tribut émotionnel à leurs proches, mais aussi un énorme fardeau financier. De nombreuses familles se retrouvent privées de mari ou de frères, qui étaient leurs seuls pourvoyeurs de ressources. Au lieu de démarrer une nouvelle vie en Amérique ou de bénéficier d'un soutien financier en Angleterre et en Irlande dans le cas de l'équipage, elles se retrouvent soudainement confrontées au défi de payer les factures. Pour tenter de soulager cette détresse financière, des récoltes de fonds sont lancées aux États-Unis et au Royaume-Uni, recueillant respectivement 161 000 dollars et 2 250 000 livres sterling. La Croix-Rouge américaine interroge quasi tous les survivants de 3^e classe et de nombreux survivants de 2^e classe afin de déterminer le type d'assistance dont ils ont besoin, au-delà de l'abri temporaire immédiat mis en place à New York.

Si le *Titanic Relief Fund* au Royaume-Uni a reçu des vagues de dons de la part d'un public compatissant, des recherches récentes ont montré que cette même sympathie n'était pas toujours partagée par les administrateurs du Fonds, dont les décisions souvent arbitraires ont restreint, pour les veuves de l'équipage du Titanic, les possibilités de rester à l'abri de la pauvreté.

10. HOMMAGE RENOUVELÉ

La Patrouille internationale des glaces (*IIP – International Ice Patrol*) a été créée peu après la catastrophe du Titanic. Sa mission consiste, aujourd'hui encore, à patrouiller les voies maritimes de l'Atlantique Nord à l'affût de tout signe de glace susceptible d'endommager un navire. Les voies maritimes de l'Atlantique Nord restent parmi les plus fréquentées au monde et la glace continue de représenter une menace pour les navires qui les empruntent. De nos jours, l'IIP continue à rendre hommage aux victimes de la catastrophe du Titanic. Chaque 15 avril, elle commémore les circonstances tragiques qui ont mené à sa création en répandant des couronnes en mer, au dernier emplacement



connu du Titanic. Un geste qu'elle réitère depuis 113 ans et qu'elle continuera à faire chaque année.

11. CE QUE LE TITANIC SIGNIFIE POUR VOUS

Cette exposition a été conçue pour vous rapprocher, plus que jamais auparavant, de l'histoire du Titanic. Grâce à une collection d'objets particulièrement exhaustive et des techniques de narration inédites, vous avez pu suivre chaque étape du voyage du 'navire des rêves', de sa conception à sa disparition, en passant par sa construction et sa splendeur. À travers les yeux de ses passagers, vous avez pu vivre l'opulence et ressentir la terreur. Vous avez pu entrer en connexion avec ceux qui ont survécu et ceux qui ont disparu.

Plus de 113 ans après son naufrage, le Titanic résonne encore en nous car nous nous retrouvons dans ce qu'il évoque et symbolise. Nous nous reconnaissons dans l'espoir, l'ambition et la promesse qu'il portait. Chacun et chacune, nous pouvons nous identifier à l'un ou l'une de ses passagers ou membre d'équipage. Et toutes et tous, nous nous demandons ce que nous aurions fait en cette nuit tragique du 14 avril 1912... Prenez donc quelques instants pour vous souvenir du Titanic, puis envoyez un Marconi-gram en son honneur, expliquant ce que le Titanic représente pour vous.

12. LE SITE DE L'ÉPAVE

L'épave du RMS Titanic repose à 3 800 mètres sous la surface de l'océan et couvre une superficie d'environ 15 milles carrés ($\pm 39 \text{ km}^2$). L'épave est scindée en deux parties distinctes – l'avant et l'arrière du navire – distantes de 600 m l'une de l'autre. Entre elles et autour d'elles se trouve un champ de débris comprenant machines, cargaisons et effets personnels des passagers.

Cet endroit reculé n'est accessible que par des submersibles spécialisés, capables de résister aux pressions énormes et au froid extrême de ces profondeurs inhospitalières. Moins de 250 personnes ont, à ce jour, pu

atteindre le site pour l'explorer, et cinq d'entre elles ont péri en tentant l'aventure.

Aujourd'hui, les technologies modernes, telles que des véhicules sous-marins autonomes équipés de scanners haute définition, permettent d'examiner l'épave de façon plus détaillée, avec plus de précision et moins de risques.

Bien qu'elle se dégrade progressivement sous l'effet de micro-organismes qui rongent les matières organiques, des recherches récentes estiment qu'il faudra encore plus de 500 ans pour que cette épave se décompose complètement.

PISTES PÉDAGOGIQUES

Les pistes pédagogiques ci-dessous sont organisées en fonction du moment où elles peuvent être utilisées : durant la visite de l'exposition, ou en amont et en aval de celle-ci.

Avant ou après l'exposition

1. LEXIQUE

Français	Cycle 4 2 nd e	Identifier le sens d'un mot inconnu. Enrichir son vocabulaire.
Langues	Cycle 4 Lycée	Comparaison lexicale.
Histoire - Géographie	Cycle 4 Lycée	Les grandes découvertes.
Sciences - Technologie	Cycle 4 Lycée	Notions liées à la mécanique, les principes techniques des bateaux, les machines...

Idéalement, avant la visite de l'exposition, les élèves peuvent se familiariser avec le vocabulaire spécifique.

14

Rivet, cale, quille, turbine, nid-de-pie, ligne de flottaison, code morse, vérin hydraulique, appareillage, entrepont, gouvernail, bâbord, tribord, coursive, écoutille, timonerie.

2. LE TITANIC ET L'ÉMIGRATION

Histoire - Géographie	4 ^e - 3 ^e 2 nd	Migrations, révolution industrielle et mobilités humaines transnationales. La Belle Époque
Français	Cycle 4 Lycée	Récits de vie, témoignages, romans historiques.
EMC	Cycle 4 Lycée	Réflexion sur les causes de la migration et les droits humains.
HGGSP (spécialité)	1 ^{ère} - Terminale	Mobilités internationales.

***Le Titanic fait partie des nombreux paquebots ayant joué un rôle important dans l'émigration transatlantique, commencée dans la seconde moitié du 18^e siècle, en particulier pour les passagers de troisième classe qui espéraient s'installer en Amérique.**



Qui étaient les migrants ? D'où venaient-ils ? Pourquoi quittaient-ils leur pays ? Qu'emmenaient-ils avec eux ? Dans quelles conditions se déroulait leur traversée ? Comment se déroulait le débarquement à New York ?

Les paquebots n'étaient-ils peuplés que de migrants ? Qui étaient alors ces autres passagers ?

Les élèves répondront à ces différentes questions en élaborant une présentation illustrée, qu'ils exposeront en classe, après avoir mené des recherches en bibliothèque, sur internet, ou par tout autre moyen approprié.

***De nombreuses compagnies maritimes se sont chargées des transports de passagers outre-atlantiques, comme la White Star Lines pour le Titanic.**

Les élèves chercheront différents noms de compagnies européennes ainsi que le(s) port(s) de départ associé(s). Un approfondissement pourra être envisagé pour le cas de la France.

3. LE TITANIC ET LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE

Histoire - Géographie	4 ^e Lycée	Révolution industrielle. Mutations économiques et sociales
Technologie	5 ^e - 4 ^e	Innovations technologiques.
Sciences	5 ^e - 4 ^e Lycée	Innovations électriques. Ondes radio.
Français	Cycle 4	Presse et médias.
EMI	Cycle 4 Lycée	Recherche documentaire. Sensibilisation aux médias et à l'information.
SES	Lycée	Modes de diffusion de l'information.

15

***Le Titanic peut être considéré comme un symbole emblématique de la seconde révolution industrielle notamment dans les domaines de l'ingénierie navale et des technologies de communication**

Quel est l'élément central de la seconde révolution industrielle a profondément révolutionné la navigation ?

Quels sont les progrès technologiques liés à la construction du Titanic ? Qu'en est-il de la course au gigantisme ? Comment le Titanic naviguait-il ? Quels étaient les moyens de communication utilisés à bord ? Quelle innovation technique permet au Titanic de rester connecté avec le monde extérieur ?

Répartis en petits groupes, les élèves pourront menés des recherches à partir de différentes sources pour répondre à l'une des questions proposées. Chaque groupe présentera ensuite sa réflexion à l'ensemble de la classe.»

-A cette époque, c'est donc l'apparition d'importants chantiers navals. Et la France ne faisait bien entendu pas exception.

Avec vos élèves, dressez la liste des chantiers navals français de cette époque, réalisez un court historique, puis comparez-les à ceux d'aujourd'hui.

-La presse s'est rapidement emparée du naufrage du Titanic pour faire la Une des journaux.

Comment expliquer l'essor de la presse à cette époque ? Aujourd'hui, si un drame similaire survenait, à travers quels médias l'information serait-elle diffusée en priorité ?

4. LE NAUFRAGE AU CINÉMA ET DANS LA LITTÉRATURE

Français	De la 4 ^e à la 1 ^{ère}	Analyse de récits
Arts plastiques	Cycle 4	Images en mouvement
EMI	Cycle 4	Traitement de l'information
Histoire des arts	Lycée	Représentation artistique à partir de la réalité.

16

Le naufrage du Titanic a été une importante source d'inspiration pour la littérature, le cinéma et la télévision. L'histoire du paquebot transatlantique a donné lieu à la production de plus d'une dizaine de films, réalisés non seulement aux États-Unis et au Royaume-Uni, mais aussi en Allemagne et en Italie. Ce drame maritime a également inspiré de nombreux ouvrages littéraires.

Vous pouvez sélectionner diverses œuvres littéraires et/ou cinématographiques afin de les étudier en classe et d'en analyser les liens avec le récit historique.

5. PATROUILLE INTERNATIONALE DES GLACES

Histoire - Géographie	Lycée	Rôle des organisations internationales
Sciences	Cycle 4 2 nd e	Conditions climatiques. Impact environnement.
EMC	Cycle 4	Solidarité internationale.

***Suite au naufrage, la Patrouille internationale des glaces a été créée.**

Dans quels buts ? Existe-t-elle toujours aujourd'hui ? Et si oui, quel est son rôle à présent ?

6. LES EXPÉDITIONS AUTOUR DE L'ÉPAVE DU TITANIC

Histoire - Géographie	Cycle 4 Lycée	Les explorations maritimes. Les enjeux patrimoniaux.
SVT	Cycle 4	Observation des fonds marins
Technologie	4 ^e – 3 ^e	Les moyens techniques utilisés pour les expéditions sous-marines.
Histoire des arts	Cycle 4 Lycée	La recherche archéologique.
HGGSP	1 ^{ère} - Terminale	La mémoire collective.
Philosophie	Terminale	La valeur patrimoniale. La mémoire.
Anglais	Lycée	Travail autour de documents authentiques.

*** De nombreuses expéditions en mer sont menées, d'abord dans le but de localiser l'épave, puis de récupérer certains objets immergés.**

17

Proposez aux élèves d'illustrer ces expéditions sous forme d'un récit visuel, en utilisant des photographies qu'ils auront collectées à partir de différentes sources.



QUESTIONNAIRE ET QUIZ POUR RYTHMER VOTRE VISITE DE L'EXPOSITION

QUESTIONNAIRE (fin cycle 4 – Lycée)

*La construction du Titanic :

- Dressez le portrait des ouvriers : leur nombre, leur temps de travail, leur salaire, ...

*Réserves et provisions :

De nombreux éléments essentiels au bon déroulement du voyage ont été embarqués à bord du paquebot. Citez-en plusieurs, en précisant les quantités lorsque cela est possible.

*La vie à bord :

- Combien de classes y a-t-il sur le bateau ?
- De quels services pouvaient bénéficier les passagers de la première classe ?
- Citer le nom de plusieurs passagers illustres de première classe. Précisez leur « fonction », ainsi que s'ils ont survécu au naufrage ou non.
- En quoi se différencie la seconde classe de la première ?
- 18 -La troisième classe du Titanic était différente des autres paquebots de l'époque. Pourquoi ?

*Un concours de circonstances :

Fleuron technologique de son époque, le Titanic a pourtant été vaincu par un iceberg, mais aussi par un incroyable concours de circonstances...

- Quels sont les éléments qui ont joué en sa défaveur ? Tout au long de l'exposition tu trouveras différents indices.

*L'insubmersible Titanic :

En quelques mots, expliquez pourquoi le Titanic était considéré comme « insubmersible »

*Bilan du naufrage :

Quel a été le bilan humain de ce naufrage ? Quelles sont les raisons d'un tel bilan ? Comment les survivants ont-ils été secourus ? Qui a été le plus touché par cette catastrophe ? Après ce naufrage, deux commissions d'enquête ont proposé des mesures pour que cela ne se reproduise pas. Quelles sont-elles ?





***La presse et le naufrage :**

Racontez en quelques lignes l'histoire du journaliste à bord du Carpathia, le paquebot qui a secouru les naufragés.

QUIZ (cycle 4)

***Quelle était la compagnie concurrente de la White Star Line, compagnie du Titanic ?**

- a. Cunard Line
- b. Hamburg America Line
- c. Compagnie générale transatlantique

***Combien de cheminées avait le Titanic ?**

- a. 4
- b. 2
- c. 3

***Des passagers ont embarqué sur le Titanic depuis un port français. Lequel ?**

- a. Le Havre
- b. Marseille
- c. Cherbourg

19

***Pour les passagers de première classe, il y avait :**

- a. un bain turc, une piscine, un gymnase et un terrain de tennis
- b. un bain turc, une piscine, un gymnase et un terrain de squash
- c. un bain, une piscine, un gymnase et un terrain de badminton

***Le nom officiel du Titanic est "RMS Titanic". Que signifie RMS ?**

- a. Royal Mail Steamer
- b. Royal Main Steamer
- c. Royal Maritim Ship

***La troisième classe du Titanic était constituée de**

- a. dortoirs avec des couchettes
- b. cabines spacieuses pour 10 passagers
- c. cabines spacieuses pour 20 passagers

***Comment s'appelait le paquebot venu secourir les passagers ?**

- a. Le Lusitania
- b. Le Carpathia
- c. Le Mauritania

***Quel est le nom du capitaine du Titanic ?**

- a. William Murdoch
- b. Bruce Ismay
- c. Edward John Smith

***De quel château français les architectes se sont inspirés pour la décoration de la première classe ?**

- a. Château de Versailles
- b. Château de Chambord
- c. Château de Compiègne





RESSOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

- *Dans les profondeurs du Titanic: Les trésors du paquebot de légende par l'homme qui l'a exploré* de Paul-Henri Nargeolet, 2023
- *Le Titanic : Vérités et légendes* de Gérard Piouffre, 2018
- *Les secrets du Titanic : un siècle de mystères* de Rupert Matthews, 2012
- *La perte du Titanic : Le témoignage d'un rescapé* de Lawrence Beesley, 2017
- *Titanic : l'histoire, le mystère, la tragédie* de Corrado Ferruli, 2012

INFORMATION PRATIQUES

Du 9 octobre 2026 jusqu'au 2 mai 2027

Du mardi au dimanche de 10h00 à 18h00

Dernière entrée dans l'exposition à 16h30

L'exposition est ouverte le lundi durant les vacances scolaires de la zone B, ainsi que les jours fériés

Visite libre (sans guide)

Tarif : 8 € par élève

Gratuité pour un accompagnateur par 15 élèves, les accompagnateurs supplémentaires bénéficient du tarif de 8 €

Durée de la visite : environ 1h30

Pass culture

L'exposition est éligible à la part collective du pass culture ! Vous souhaitez effectuer une réservation en utilisant le budget du pass culture ? Rendez-vous sur la plateforme Adage pour introduire votre demande.

Réservations

- Via le formulaire disponible sur le site Internet de l'exposition expo-titanic.com/strasbourg/

Comment s'y rendre ?

Hall Tivoli
Avenue Herrenschmidt
67000 Strasbourg

En vélo

En tram : Arrêts Wacken / Bus H (Gare Centrale <-> Parlement Européen)
-> arrêt Palais de la Musique et des Congrès (~12-15 min depuis la gare).

En bus : Bus 2 -> arrêt Lycée Kléber





EXPO-TITANIC.COM/STRASBOURG



TITANIC

UN VOYAGE IMMERSIF

DEBUT
16 OCTOBRE 2026

RECONSTITUTION
GRANDS ENNEMIS NATURE

+300
ARTÉFACTS

REALITE
VIRTUELLE

HALL TIVOLI
PARC DES EXPOSITIONS

tempora

STRASBOURG

fever

EXPO-TITANIC.COM/STRASBOURG

TITANIC

UN VOYAGE IMMERSIF

tempora®

EH
Exhibition Hub
Événement

STRASBOURG
EVENTS

Strasbourg.eu

fever