

**LA CITÉ
DE LA MER**
CHERBOURG

TITANIC, RETOUR À CHERBOURG

DOSSIER DE PRESSE

aura CETTE CULTURE
QUI NOUS LIE

COTENTIN
UNIQUE
PAR NATURE

LaManche
CHANGEZ DE POINT DE VUE

NORMANDIE

CONTACTS PRESSE

CHARGÉE DES RELATIONS PRESSE - LUCIE LE CHAPELAIN - llechapelain@citedelamer.com - 06 80 32 54 30

PIERRE LAPORTE COMMUNICATION - LAURENT JOURDREN, FRÉDÉRIC PILLIER, CAMILLE BRULÉ
edeis@pierre-laporte.com - 01 45 23 14 14





J. MIGNON

5 | La Cité de la Mer : site français de référence sur le Titanic

6 | L'épopée transatlantique

- Histoire de Cherbourg
- La Gare Maritime de Cherbourg en 1912

7 | Parcours d'émigrants

- La Galerie des croisiéristes
- Destin d'émigrants
- De Cherbourg à Ellis Island
- L'émigration au coeur de votre histoire

9 | Embarquer à bord du Titanic

- 10 avril 1912 : 18h35 : Le Titanic s'immobilise dans la grande rade artificielle de Cherbourg
- Film Horizon
- Le luxe de la 1^{re} classe
- 2nd et 3^e classe
- La Poste, la télécommunication et la capitainerie
- Iceberg en vue !
- Enquête et découverte de l'épave

12 | L'escale du Titanic à Cherbourg vue par Jules Munsch, élève de l'école normale de Rouen

16 | Qui est Clémence Farrell ?

16 | Musée et institutions partenaires

17 | Informations pratiques



LA CITÉ DE LA MER : SITE FRANÇAIS DE RÉFÉRENCE SUR LE TITANIC

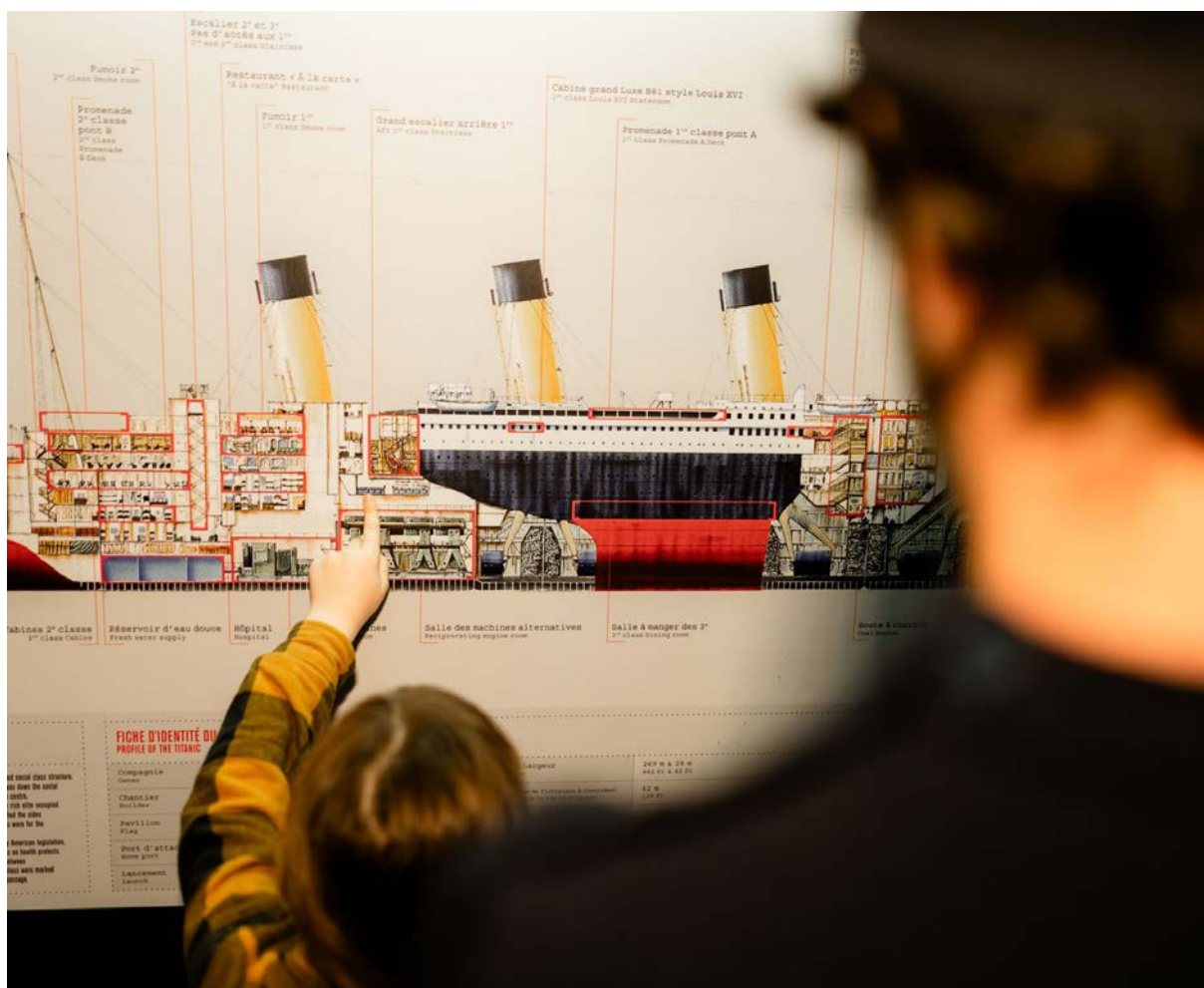
Le 10 avril 2012, 100 ans jour pour jour après l'escale du paquebot, La Cité de la Mer inaugurerait le parcours permanent « Titanic, retour à Cherbourg ».

Près de 1 900 000 personnes ont découvert la scénographie originale du parcours qui surprend encore aujourd'hui les visiteurs. En effet, traversant les coursives de 1^{er}, 2^e ou 3^e classe ou encore la Capitainerie, le visiteur revit (en accéléré) : l'escale à Cherbourg, les 4 jours de traversée puis la collision et le tragique naufrage.

Les décors, comme une cabine 1^{ère} classe ; les témoignages des survivants remis en scène, notamment dans le gymnase reconstitué grâce à un judicieux théâtre optique, immergent le visiteur

qui vit une expérience hors du commun. Sans oublier le film « Horizon » projeté sur un écran de 24 m qui « scotche » petits et grands dès l'entrée du parcours.

« Titanic, retour à Cherbourg » se conclut par une partie dédiée à l'enquête menée suite au naufrage mais aussi par la recherche de l'épave effectuée par les équipes franco-américaines. Le *Nautilus*, engin français, le *Mir* russe ou l'*Alvin* américain, sont quant à eux à découvrir dans la Grande Galerie des Engins et des Hommes, sous forme de maquettes grandeur nature ! On retrouve ici et là, dans le parcours de La Cité de la Mer, le témoignage de Paul-Henri Nargeolet, aujourd'hui expert de l'épave, en charge des plongées pour *RMS Titanic, Inc.*



L'ÉPOPÉE TRANSATLANTIQUE

HISTOIRE DE CHERBOURG

On a tous en tête ces images de paquebots rangés le long du quai, de la foule qui se presse à son pied, des passagers penchés sur les balustrades qui tentent d'adresser un dernier adieu à leur famille déjà à peine visible.

Construit en près d'un siècle de travaux titanesques, le port de Cherbourg était un mouillage sûr qui a permis le développement d'escales de paquebots toujours plus grands et plus rapides dont le *Titanic*, pour quelques heures le 10 avril 1912.

LA GARE MARITIME DE CHERBOURG EN 1912

22 juin 1847 La frégate *Union*, un steamer de la Compagnie Générale des Paquebots Transatlantiques, appareille pour New York avec 139 passagers. Première traversée transatlantique – en 15 jours et demi – à partir de Cherbourg.

1867 Le gouvernement français désigne Le Havre comme tête de ligne des relations entre la France et les États-Unis. Mais les compagnies étrangères, l'Allemande Hamburg Amerika Linie et la Britannique Royal Mail Steam Packet Company, préfèrent Cherbourg, équipée de la plus grande rade artificielle du monde (1 500 hectares).

1899 Deux nouvelles compagnies s'y installent, l'Allemande Norddeutscher Lloyd et l'Américaine American Line. De quatre en 1900, elles passent à sept en 1913, moins d'un an après la destinée tragique du *Titanic*. Quand celui-ci fait escale le 10 avril 1912, la nouvelle gare maritime destinée à supplanter les premiers baraquements en bois

est encore en travaux. Elle devait être utilisée, en théorie, pour l'escale inaugurale de l'*Olympic* (compagnie White Star) l'année précédente. Posée sur 225 mètres de long (un bâtiment en briques encadré par deux annexes en bois) elle ne sera inaugurée que le 3 juillet 1912. D'où le transbordement des passagers et des bagages, colis et sacs postaux, à bord de transbordeurs luxueux à faible tirant d'eau, le *Traffic* et le *Nomadic*. Avec le flux grossissant de l'émigration, Cherbourg prend une dimension internationale dès les années vingt et pendant l'entre deux guerres.

1927 Le port normand devient le port d'attache de 11 compagnies internationales, dont les principales sont : American Line, Canadian Pacific, Cunard Line, Lloyds Royal Hollandais, Red Star Line, Royal Mail Line, United American Line, United States Line, White Star Line. Il compte jusqu'à 18 transbordeurs. Les drapeaux de 22 consulats flottent sur les quais.



PARCOURS D'ÉMIGRANTS

LA GALERIE DES CROISIÉRISTES

Introduction au parcours : Le visiteur découvre en extérieur sur 400m² avec une vue panoramique sur la 2^e plus grande rade artificielle du monde et le Quai de France, dont le sol a été foulé par tant d'hommes et de femmes. Les noms des principaux

ports d'émigration semblent solidement accrochés au sol. Tous ont participé à l'aventure : Buenos Aires, New York, Rio de Janeiro, Halifax, Montréal, Gènes, Bremerhaven, Cherbourg...



DESTIN D'ÉMIGRANTS

Première étape de l'exposition, la Salle des Bagages, dernier vestige Art déco d'Europe. L'Histoire est là, devant les yeux de tous, grâce au **film « Parcours d'Emigrants » qui rend hommage aux 50 millions d'émigrants qui ont fui l'Europe vers les Amériques, et dont une partie a transité par Cherbourg.**

Puis s'offre aux visiteurs un patrimoine unique, ouvert à la mémoire des plus grands musées d'émigration tels qu'Ellis Island. Trousseaux,

papiers divers, objets de culte, mais aussi projection d'espoirs et de misère, défilent en diaporamas sur un premier « mur dynamique ».

Le second écran (même dispositif numérique) fait doucement entrer le visiteur à bord du *Titanic* à travers la liste des 281 passagers qui ont embarqué à Cherbourg.

La traversée commence...



DE CHERBOURG À ELLIS ISLAND

Assis sur les comptoirs de la majestueuse Salle des Bagages, le visiteur découvre **le film « Parcours d'émigrants »**. Projeté sur les murs, ce film de 12 minutes est divisé en 3 grands écrans de 4 x 3

mètres.

Il a été réalisé grâce à la collaboration de La Cité de la Mer avec 15 autres grands musées d'émigration et institutions dont Ellis Island à New York.



L'ÉMIGRATION AU CŒUR DE VOTRE HISTOIRE

Dans le respect des réalités historiques, le visiteur s'identifie à ces populations nombreuses, qui ont emprunté la voie transatlantique pour quitter l'Europe. Huit tablettes tactiles et deux projections géantes de visages d'hommes, de femmes et d'enfants apportent une dimension émotionnelle au parcours.

« AURIEZ-VOUS PU ÊTRE UN CITOYEN AMÉRICAIN ? »

Ces premières tablettes interactives placent le visiteur devant les questionnaires très stricts que subissaient les candidats au grand départ lorsqu'ils arrivaient à Ellis Island et couraient le risque d'être

refoulés. Une expérience à vivre avant d'aborder la projection du film « Parcours de migrants ».

« L'UN DE VOS ANCÊTRES ÉTAIT-IL UN ÉMIGRANT ? »

Dans la Salle des Bagages, le visiteur peut aussi fouiller dans sa propre histoire. La consultation de la base de données généalogique, lui donnera la réponse. Plusieurs entrées liées au patronyme, ou à l'origine géographique sont proposées. Ce dispositif lui permet de découvrir s'il est descendant d'émigrant, et s'il s'agit là finalement aussi de sa propre histoire.



Emma Lazarus,

Poème gravé sur le socle de la statue d'Ellis Island

« Donne-moi tes pauvres, tes exténués.
Qui en rangs pressés
aspirent à vivre libres.
Le rebut de tes rivages surpeuplés.
Envoie les moi, les déshérités,
que la tempête me les rapporte.
De ma lumière, j'éclaire la porte d'or. »

EMBARQUER À BORD DU *TITANIC*

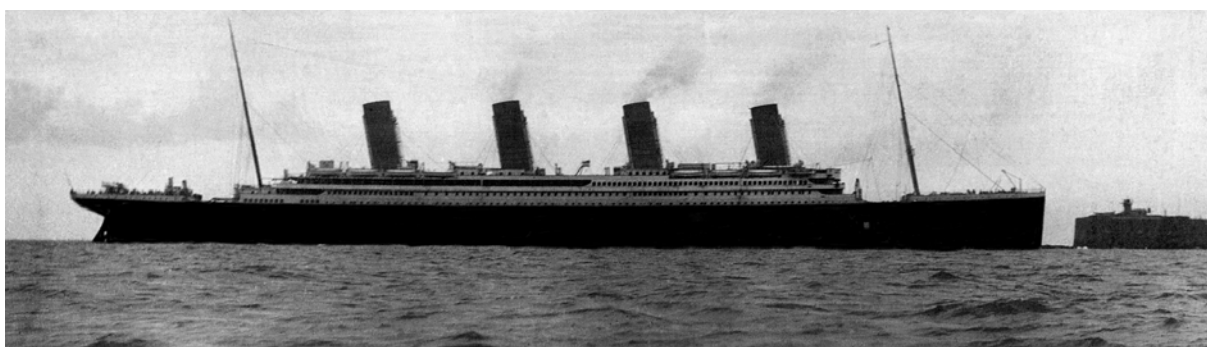
10 AVRIL 1912 : 18H35, LE *TITANIC* S'IMMOBILISE DANS LA GRANDE RADE ARTIFICIELLE DE CHERBOURG

Parti de Southampton, le paquebot effectue sa dernière escale continentale dans le but d'embarquer **281 passagers et vivres, au moyen de deux transbordeurs : le *Nomadic* et le *Traffic*.**

Ce jour-là, Jules Munsch, étudiant de Rouen revient dans sa famille à Cherbourg pour les vacances. Il a le privilège d'être embarqué par le Capitaine Gaillard, commandant du transbordeur le *Traffic*, et embarque le temps de l'escale à bord du *Titanic*. De la visite sur le pont et dans

les coulisses, l'élève-maître Jules Munsch en rapporte un compte-rendu précis et passionnant à découvrir.

Informée par les descendants de l'étudiant, La Cité de la Mer a pu se procurer ce témoignage inédit dont voici un extrait : « *Nous traversions, après y être arrivés par cet escalier qui arrachait tant de cris d'admiration, le somptueux salon des premières classes. Les conteurs des « Milles et une Nuits » n'ont rien imaginé de plus beau...»*



FILM HORIZON

Après la descente le long de la coque du *Titanic*, le visiteur reste « scotché » devant un film projeté sur un écran géant de 24 m de long. Le scénario du film « **Horizon** », rythme toute l'exposition selon trois séquences : la traversée, la collision, le naufrage. L'évocation du pont saisit le visiteur dans une ambiance de jour et de nuit. De quoi s'imprégner de la vie à bord.

Un curseur rouge indique le moment où le visiteur se situe dans la traversée. Le film est également retransmis sur de plus petits écrans proposant ainsi d'autres angles de vue.

Le parcours est libre, le visiteur emprunte à sa guise les coursives de 1^{re}, 2^e et 3^e classes. De l'une à l'autre, on rit, on chante, on danse. La musique irlandaise concurrence les valses de Vienne.



LE LUXE DE LA 1^{RE} CLASSE

L'espace central accueille pendant 2 ans une partie des objets remontés du champs de débris qui entoure l'épave du Titanic. Autour d'eux, on est immédiatement immergé dans l'ambiance des coursives de première classe. Cet espace est illustré par une série de dispositifs visuels en relief : les premières classes se prélassent à la piscine, sur les ponts supérieurs, dans les salons majestueux.

L'attention du visiteur est attirée par **le film « A night to remember »**, film anglais datant de 1958 dont le scénario s'appuie sur le témoignage de 64 survivants et qui reste une référence historique.

Le parcours utilise une technique cinématographique ancienne qu'est **le théâtre optique** au travers du gymnase du *Titanic*. Le visiteur peut suivre les cours de sport du professeur Thomas McCawley avec les passagers de 1^{re} classe.



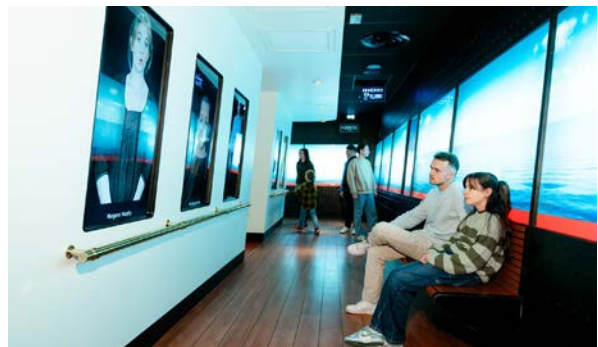
Toujours dans la coursive des 1^{res} classe, on retrouve les témoignages des Astor, Benjamin Guggenheim, Lady Duff Gordon ou Molly Brown. Le luxe se reflète également en admirant **la cabine B58 de 1^{re} classe, reconstituée sur le modèle de celle de M^{me} Baxter, passagère du paquebot**, l'image du luxe de l'époque. Une robe laissée sur le lit et un livre encore ouvert prêtent à croire que l'occupante de la cabine vient à peine d'en sortir.

2ND ET 3^E CLASSE

Le confort est présent partout. Les secondes classes ne sont pas en reste. Au hasard, **le visiteur aperçoit un cabinet de toilettes**. Les couloirs où sont réparties les cabines de 3^e classe semblent, grâce à un jeu de miroirs, s'étendre à l'infini. Ici aussi on profite pleinement de la traversée. **Chaque cabine compte six lits et dispose d'un lavabo, grand luxe en comparaison des immenses dortoirs des autres paquebots de l'époque.**

Face à lui, en vidéo, **trois témoins de 3^e classe racontent leur histoire** : Elias Nicolas Yarred (12 ans, Libanais), Olaus Abelseth (25 ans, norvégien) et Margaret Jane Murphy (25 ans, irlandaise). « *Nous qui avons trop souvent le ventre vide,*

nous apprécions les repas servis à bord » confesse Margaret Jane Murphy. « *Le pont ? Le plus grand terrain de jeux que l'on puisse imaginer* » ajoute Elias Nicolas Yarred.



LA POSTE, LA TÉLÉCOMMUNICATION ET LA CAPITAINERIE

Le parcours se poursuit dans la coursive de 3^e classe avec **le bureau de poste lui aussi reconstitué**. Un écran tactile permet de découvrir des lettres originales et rappelle que le rôle premier du *Titanic* était d'acheminer le courrier aux Etats-Unis d'où son appellation : *R.M.S. Titanic* (Royal Mail Steamer *Titanic*).

Quelques pas plus loin, **la capitainerie**. En décrochant les téléphones d'époque, le visiteur suit les conversations : « *Ce navire est aussi parfait que des cerveaux humains peuvent le faire* », affirme avant le départ l'architecte Thomas Andrews. Une certitude ancrée dans l'esprit de chacun...et pourtant... Le terrible scénario continue. Les témoignages de l'équipage, d'abord confiant puis envahi par le doute, au fur et à mesure que le naufrage, s'imposent comme une évidence.

Dans la pièce attenante, se trouve un espace réservé aux transmissions et aux télécommunications. **Le visiteur apprend à décoder des messages en morse et à reconnaître le fameux CQD (Come Quick Danger), le message de SOS du Titanic**, observe sur une carte le trajet du paquebot, manipule avec précision un sextant et apprend à tenir une barre de navigation.



ICEBERG EN VUE !

La nuit est tombée. Le curseur rouge indique la date du 14 avril. Dans l'après-midi, comme en témoignent les télégraphistes, les alertes affluent. Des icebergs ont été signalés. Sur le grand écran de 24 m, une masse sombre s'approche dangereusement.

23H40 L'iceberg fait face au paquebot. En parfaite synchronisation avec le film « Horizon », le visiteur va maintenant vivre les derniers moments du *Titanic* dans tous les espaces de l'exposition. La musique qui résonne devient plus oppressante, les bruits métalliques du bateau retentissent dans les coursives, les fusées blanches éclairent le ciel.

Chez les passagers de 1^{re} classe, personne ne semble inquiet. On joue au bridge, on boit un dernier verre avant d'aller se coucher. Quelques minutes plus tard, l'équipage se rend à l'évidence.

00H05 Le *Titanic* est condamné et doit être évacué. Le commandant Smith donne l'ordre aux membres d'équipage de faire monter les passagers sur le pont. Dans la coursive de 3^e classe Olaus Abelseth raconte : « *On nous interdit le passage, des hommes et des femmes crient. Ils finissent par nous donner des gilets.* ».

1H42 La dernière fusée est tirée. Sur le pont, c'est la panique, le *Titanic* vit ses derniers instants. « *Je libère l'équipage* » lâche le commandant Smith.

Il est **2H15** « *Désormais, c'est chacun pour soi. Moi, je vais sombrer avec lui.* » Les dernières paroles du commandant résonnent encore lorsque, quelques minutes plus tard, le *Titanic* sombre définitivement.

ENQUÊTE ET DÉCOUVERTE DE L'ÉPAVE

Le visiteur quitte l'espace muséographique en empruntant une dernière salle retraçant l'enquête qui a suivi le naufrage. Que s'est-il réellement passé ? La catastrophe fait la **Une des journaux de l'époque**. Le visiteur suit attentivement la découverte de l'épave. Cette dernière salle est le lien naturel avec les autres espaces muséographiques de La Cité de la Mer dédiés à la plongée profonde et aux abysses.

C'est donc bouleversé et ému par une histoire passionnante, que cette visite de l'Espace *Titanic* s'achève.

Sur le chemin qui reconduit au Pavillon des Expositions Permanentes, 14 bâches d'environ 4 m x 7, reproduction de photographies d'époque, retracent l'évolution et l'histoire de la Gare Maritime depuis 1894. Cette dernière partie de la visite rend hommage au patrimoine architectural exceptionnel qui abrite depuis 10 ans déjà La Cité de la Mer.



L'ESCALE DU *TITANIC* À CHERBOURG VUE PAR JULES MUNSCHE, ÉLÈVE DE L'ÉCOLE NORMALE DE ROUEN



Si le *Cherbourg Éclair* du 12 avril 1912 ne consacre que trente lignes à l'escale du *Titanic*, il est un reportage unique qui fera date à jamais. Reportage amateur, certes, mais qui en dit plus sur cette heure trente-cinq d'éblouissement

partagé – à quatre jours et quelques heures de la tragédie – que n'importe quelle reconstitution historique.

Ce jour-là, un étudiant de Rouen, rentré dans sa famille pour les vacances de Pâques, a le privilège d'être embarqué par le capitaine Gaillard, commandant du transbordeur le *Traffic*, un de ces petits vapeurs qui conduisent les voyageurs à bord des transatlantiques.

De sa visite sur le pont et dans les coulisses du plus grand paquebot du monde, l'élève-maître Jules Munsch, alors en troisième année de l'École normale, a rapporté un compte rendu digne des précisions et des allégories d'un grand reporter.

Informée par les descendants de l'étudiant disparu dans les fracas de la guerre de 1914-1918, La Cité de la Mer, à Cherbourg, a pu se procurer ce témoignage dont la force n'a d'égale que l'émotion maîtrisée. Ces « choses vues » nous interpellent sur le destin brisé du *Titanic*.

Publiée un mois après la tragédie dans les Cahiers de l'École normale de Rouen – et seulement dans ce bulletin à tirage limité –, la narration se révèle d'une rare richesse testimoniale.

En souvenir du géant des abysses et en mémoire de l'auteur d'un jour, ici ressuscité, elle méritait d'être à l'honneur.



L'ESCALE DU « TITANIC » À CHERBOURG.

Compte rendu de l'élève-maître Munsch, de 3^e année, qui était à Cherbourg, dans sa famille, au moment des vacances de Pâques.

Tour-Eiffel via Cherbourg and Southampton, « Titanic appareille. Sera Cherbourg 4 heures. Envoyez convois spéciaux. »

Tel était le message que recevaient à Paris les bureaux de la « White Star Line », le mercredi 10 avril au matin. Le *Titanic*, navire immense, démesuré, allait, comme son frère l'*Olympic* un an auparavant, affronter les mers et opposer aux ouragans terribles de l'Océan la force et le génie humains.

Donc, c'était par cette matinée ensoleillée d'avril que j'apprenais d'un camarade, employé à la Compagnie, que le navire était signalé. Comme c'était prévu depuis plusieurs jours, je courus prévenir le capitaine Gaillard, commandant le transbordeur *Traffic* (1), que je prendrais passage le soir à son bord. Le capitaine Gaillard est un « vieux loup de mer », à la face bronzée par le soleil, les embruns et la brise. Excellent marin, d'une rare sûreté de coup d'œil et d'une promptitude souvent mises à l'épreuve, c'est un des meilleurs pilotes de la Manche, connu de tout le personnel maritime de Cherbourg, et sachant apprécier, d'après la façon dont il « entre son bâtiment » en rade, la valeur de n'importe quel commandant de navire.

Le vent avait forcé dans la journée, et les lames commençaient à moutonner au large. À trois heures, le poste de T.S.F. des Rouges-Terres, à trois kilomètres de la ville, n'avait toujours rien enregistré concernant le *Titanic*. Quelle était donc la cause de ce retard ? Le vapeur réglait ses compas en route, soit ; mais ce n'est pas une opération qui suffise pour allonger de deux heures une traversée si courte. À cinq heures, on ne parlait toujours pas du vaisseau. Mais, peut-être un quart d'heure après, alors qu'on venait d'entendre très au large un sourd grondement qui avait fait dresser l'oreille aux spectateurs, le capitaine Gaillard recevait l'ordre suivant : « Appareillez, le vapeur est à deux milles d'ici. » Trois coups d'une sirène puissante et grave, et le *Nomadic* partait, suivi à un quart de mille par le *Traffic* ; le premier emportant 143 passagers de première et de seconde classe, le dernier ayant à son bord autant de monde pour les troisièmes. Au bout de vingt minutes de navigation, les deux transbordeurs « laissaient porter » en vue de la plage du Hommet, noire d'une foule accourue pour saluer, à sa première escale, le roi de l'océan. Depuis quelques minutes, on apercevait sa masse imposante accourant vers le port, et bientôt il était en vue de la passe Ouest, s'appropriant à manoeuvrer pour faire son entrée. Les pavillons se hissent sur la digue, au sémaphore de l'Onglet et à la corne de tous les bâtiments en rade. Un piquet de soldats d'artillerie est massé, baïonnette au canon, sur le fort de l'Ouest et sur le fort Chavagnac. Enfin, la batterie de salut de l'arsenal emplît l'air du bruit de ses vingt et un coups de canon. Le *Titanic* abaisse et remonte trois fois son pavillon national, et son orchestre, massé sur le pont promenade, attaque *La Marseillaise*. Mais une indécision extraordinaire semblait s'être emparée du navire. On aurait cru, à voir les machines battre successivement en avant et en arrière, que le colosse hésitait à entrer ! Enfin, il « arriva » (se plaça perpendiculairement à la passe), et, après une manoeuvre incertaine, passa si près des brise-lames de la digue que, vingt mètres plus près, son voyage était fini.

– Il aborde ! Il aborde ! criaient déjà les marins du *Traffic*.

– Taisez-vous, tas de bavards, répondait le capitaine Gaillard.

– C'est égal, ajoutait quelqu'un, comment expliquez-vous cette mauvaise entrée ?

Cela tient peut-être à l'inexpérience du commandant ?

– Hein ! L'inexpérience de Smith ! C'est assez mal trouvé !

L'incident fut clos par cette réponse. Et chacun, imitant le salut du capitaine Gaillard, témoigna son admiration par de frénétiques hurrahs. D'ailleurs, notre voix n'était pas restée sans échos, et, tandis que sur la plage du Hommet s'agitaient des milliers de bras, des cris d'allégresse parvenaient jusqu'à nous. Le *Traffic*, s'occupant de son accostage, avançait à bonne allure vers la coupée tribord (droite) du bâtiment. On ne s'explique guère à quelle manoeuvre ce dernier voulut alors parer. Toujours est-il qu'il reprit sa marche en « évitant à tribord » (c'est-à-dire en tournant sur lui-même, l'avant allant vers la droite, précisément à la rencontre du *Traffic* ; le *Titanic*, voyant aller les transbordeurs vers ses coupées, aurait dû s'immobiliser). Cette sottise arracha un « Ah ! » d'indignation au capitaine Gaillard, qui, saisissant rapidement les manettes, transmit aux machines l'ordre suivant : « Bâbord en avant toute ! Tribord en arrière toute ! » De cette façon, le *Traffic* prenait une route parallèle à celle du paquebot, et pouvait l'éviter si toutefois il en avait le temps. Mais il était trop tard, et le *Traffic* alla aborder à une vitesse

de quinze nœuds le maladroit novice. Ce géant eut un grognement sourd. Sa peinture arrachée, il subit le choc et « rangea enfin à bord » le *Traffic*, qui en profita pour accoster. Les machines furent stoppées et le capitaine Gaillard, après avoir fait rentrer ses pavillons, commanda : « Envoyez la passerelle ! » Décidément, le *Titanic* semblait tout désorienté ! Peut-être son abordage avec le *New York* à Southampton lui avait-il troublé la raison ; toujours est-il qu'il laissait dériver le *Traffic* et que Gaillard, s'impatientant, réclamait les porte-amarres en criant avec force : « Eh bien ! Quand vous voudrez, là haut ! » Pendant ce temps, la passerelle était arrivée à hauteur de la coupée où s'étaient réunis quelques officiers du *Titanic*. Elle fut lancée. Mais, au lieu de la faire amarrer aux taquets d'acier fixés dans la coque, ce qui aurait immobilisé le *Traffic*, les officiers du paquebot, parmi lesquels se trouvait le lieutenant Murdoch, voyant le mouvement du transbordeur, firent lâcher la passerelle qui, si elle n'eût été retenue par les marins du *Traffic*, fût tombée à la mer ! « Ah ! Tas d'imbéciles ! s'écria Gaillard enfin mis hors de lui, et frappant violemment sur le pont... Si vous continuez comme cela, vous n'irez pas loin ! Allons ! Envoyez la passerelle ! » La manoeuvre fut répétée. Et le *Titanic*, mouillant son ancre tribord, parvint à s'immobiliser !

Alors commença le transbordement des passagers et des bagages. Le *Nomadic*, accosté à bâbord, transbordait les premières et les secondes classes. À bord du *Traffic*, un petit incident assez curieux se produisit. Le capitaine de frégate Leloup, de la marine militaire française, devait prendre le *Nomadic* pour visiter le paquebot. Ayant manqué le départ, il s'était embarqué sur le *Traffic* et avait voulu franchir la coupée. Sur le refus de Murdoch, il demanda :

« Le capitaine du *Traffic* est à son bord ? » On manda Gaillard qui se présenta :

– À vos ordres, commandant !

– Je voudrais savoir pourquoi un officier de la marine française se voit refuser l'embarquement sur un navire de commerce étranger en rade de Cherbourg ?

En effet, le lieutenant Murdoch désobéissait à l'un des principaux règlements maritimes en interdisant à un officier français l'accès de son bâtiment. Le capitaine Smith fut appelé et vint lui-même chercher à la coupée le capitaine de frégate Leloup. Nous les suivîmes avec empressement, et profitâmes des honneurs de la passerelle. C'est un mélange indescriptible de commandes, de manettes télégraphiques auxquelles tout autre qu'un « habitué des passerelles » ne saurait rien comprendre. À tribord, il y a un groupe de trois manettes composées, à l'aide desquelles on transmet aux machines de route les ordres de marche. À bâbord, il y a les télégraphes de manoeuvre, qui correspondent à la machine centrale et servent pour les entrées et sorties. Au centre, il y a l'appareil pour la commande électrique du gouvernail, dont la machine est établie dans une salle spéciale située à l'étage au-dessous. Enfin, il y a les transmetteurs d'ordres de tous les services et l'un particulièrement important qui commande, par un circuit dérivé d'une dynamo spéciale, la fermeture instantanée des cloisons étanches.

Il nous fut permis d'assister à une manoeuvre dont la narration pourra donner l'idée de la difficulté de mobilisation d'une telle masse. Le groupe formé par le *Titanic*, le *Traffic* et le *Nomadic* dérivait lentement vers la passe. Il fallait les ramener vers le sud-est. On commande à cet effet : « Machine tribord et centrale, en arrière, à toute vitesse ! Bâbord en avant toute ! » Sous l'influence des puissantes hélices du navire, il semble qu'un rapide mouvement de la masse eût dû se produire. Eh bien, ce ne fut qu'insensiblement, au bout de trois minutes, que le groupe commença, ancre levée, à évoluer vers le lieu où était fixé le « mouillage ».

Pendant ce temps, le transbordement continuait. Un immense filet, tendu entre le paquebot et le transbordeur garantissait les bagages contre une chute possible à la mer. Ceux-ci, pris dans un autre filet, étaient montés, une cinquantaine à la fois, par une grue électrique qui les descendait dans les cales profondes du titan. Les passagers de troisième, suivant l'usage qui s'est malheureusement établi, faisaient une partie de la corvée et transportaient en hâte les menus colis : valises et autres objets peu importants.

Pendant qu'on effectuait ce commerce, où se faisaient remarquer par leur énergie et leur adresse M. M. Hébert, agent de la « *White Star* », Gaillard, qui est déjà pour nous une vieille connaissance, et le « luggages master » du *Titanic*, nous continuions notre visite. Les superbes appartements, dont les photographies ne donnent qu'une trop lointaine idée, passaient sous nos yeux émerveillés. Nous traversions, après y être arrivés par cet escalier qui arrachait tant de cris d'admiration, le somptueux salon des premières classes. Les conteurs des « *Mille et une Nuits* » n'ont rien imaginé de plus beau. C'est à peine si nous osions toucher le superbe velours grenat foncé dont sont faits les sièges. Nos yeux s'arrêtaient, éblouis et figés, sur les sculptures tout en chêne, sur les lambris richement ornés, sur les tentures de brocart d'or, sur les milliers de lampes électriques alors allumées et dont les rayons, tamisés par les pétales

multicolores d'un rideau de fleurs de cristal, faisaient ressortir encore davantage la richesse de cet endroit merveilleux. Là-bas, sur un divan, une jeune dame, élégamment vêtue, converse avec un monsieur de noble allure. On nous renseigne : c'est le colonel Astor et sa femme qui rentrent de voyage de noces. Ici, un militaire en uniforme se promène de long en large et fait le salut au passage du représentant de la marine française. Enfin, rapidement, traversant le salon, M. Ismay Bruce fait une courte apparition et s'engage dans cet escalier que nous venions de quitter. Le temps presse ! Des quatre heures d'escale du navire, deux sont déjà écoulées, et nous n'avons visité que la passerelle et ce merveilleux salon des premières classes ! Il est vrai que, de ces deux endroits, le premier est la tête, et le second est l'âme du bâtiment ! Sur l'invitation du capitaine Smith, nous montons sur le pont des embarcations.

– Si nous coulions, dit avec un sourire de mépris le chef du bord, c'est dans ces jolies embarcations que se réfugieront les passagers et l'équipage.

– Sont-ce là tous vos moyens de sauvetage ?

– Il est inutile de s'encombrer d'un matériel superflu. Nous avons bien de grands radeaux démontables, mais il est hors de doute qu'à fond de cale ils sont mieux que sur le pont !

Sans proférer un mot, les cinq visiteurs suivent leur guide. On dirait qu'ils sont accablés par un sinistre pressentiment, et sur les lèvres de l'un d'eux naît timidement cette remarque : « Qui sait ? » Nul ne répond ! Bientôt, d'ailleurs, notre accablement disparaît devant la somptuosité de cette salle à manger que nous traversons, avec ses tables recouvertes de tapis magnifiques et ces joyeux convives déjà tous réunis par l'appel retentissant d'une sonnerie de clairon entraînant ; tout cela est inondé par des flots de lumière sous lesquels les bijoux, les toilettes, les couverts et les décors étincellent. M. le lieutenant Rousseau, chef cuisinier du bord, salue ses visiteurs avec son loyal sourire français ! Comme il semble fier de cette salle à manger qui est son domaine, où il règne comme un roi. Nous le quittons, descendons cinq étages, et pénétrons bientôt dans la machine tribord du bâtiment. Non encore relevée de la manoeuvre que nous avons rapportée plus haut et qui durait depuis un bon quart d'heure, elle tourne en arrière à toute vitesse, envoyant alternativement à droite et à gauche ses gigantesques bielles d'acier qui semblent devoir se détacher d'un moment à l'autre et se précipiter sur le spectateur. Mais tout est solide, et l'on a une telle confiance dans la régularité de ces organes merveilleux que de légères passerelles de circulation sont montées à quelques centimètres de ces pièces énormes : un homme est là, suivant de la main le mouvement de l'une des bielles pour s'assurer que, sous l'influence d'une vitesse de quatre cent vingt tours à la minute, elle ne s'est pas échauffée. Et la « tribordaise » tourne toujours, entraînant rapidement l'arbre de couche à l'extrémité duquel se meuvent les formidables bras dont quelques tours ont suffi, à Southampton, pour briser les sept câbles d'amarrage du New York et l'attirer, avec une force qui aurait pu lui être fatale, contre le flanc du *Titanic*.

Malheureusement, l'heure est passée ! Encore dix minutes et, libéré des transbordeurs, le titan s'élancera vers... j'allais dire vers l'Amérique ! Dans son obligeance, le capitaine Smith veut tout dévoiler, et nous conduit dans les cales somptueuses où des princes trouveraient leurs aises, et où sont renfermées des valeurs énormes ! Puis, nous passons au « poste de mouillage avant », où de braves marins se démènent pour libérer l'immense corps de l'immobilité à laquelle il était contraint par son ancre ! Deux minutes plus tard, trois coups d'une sirène grave, lugubre, assourdissante, sinistre !... Le dernier salut du géant à la terre d'Europe !... L'adieu définitif !... Nous avons souhaité bonne traversée au capitaine Smith ! « Au revoir ! Dans quinze jours », avait crié Gaillard ! Et le vieux loup de mer anglais, souriant sur sa passerelle, agitait vers nous sa main droite, tandis que de l'autre il raidissait le câble de la sirène qui jetait dans l'air calme de la nuit son appel déchirant !...

Quatre jours plus tard, à peu près à la même heure, la même sirène a retenti ! Longtemps, longtemps, elle a frappé d'angoisse ceux qui naviguaient aux alentours ! Le frère aîné du géant, l'*Olympic*, était accouru aux appels lugubres de son cadet !... Il n'avait rien trouvé que quelques épaves !... Quatre heures auparavant, aussi beau, aussi lumineux, presque aussi gai qu'à son escale en France, dans son décor de féerie, le gigantesque *Titanic*, éventré par un iceberg plus gigantesque encore, avait disparu, par un fond de cinq mille mètres, dans les mystérieux abîmes de l'Océan...

MUNSCH,

Élève-Maître de 3^e année.

(1) Les transbordeurs sont de petits vapeurs qui conduisent les voyageurs à bord des transatlantiques restés en rade pour éviter à ces derniers l'accostage dans le port.

QUI EST CLÉMENCE FARRELL ?



Elle collabore aussi avec des artistes et designers de renom comme Christian Boltanski, Noe Duhauffour Laurence, ou Ick & Kar.

Après un diplôme de scénographie à l'école Supérieure des Arts décoratifs de Paris, Clémence Farrell travaille pendant 10 ans en décors et direction artistique dans le cinéma et la publicité. C'est grâce à cette expérience dans l'image animée, qu'elle a pu proposer une direction artistique générale du projet Titanic, sur tous les dispositifs muséographiques et audiovisuels de l'exposition.

La pratique de Clémence Farrell touche aux nombreux champs de la scénographie d'exposition et du design. De Jeff Koons à Versailles, en passant par l'exposition universelle de Shanghai, ou encore « Bon Appétit » à la Cité des Sciences et de l'Industrie, l'agence développe des scénographies et design avec une forte personnalité, où l'imaginaire, la réflexion et la curiosité du visiteur sont sollicités.

Conçu avec son équipe d'experts (muséographes, architectes, scénographes, graphistes, éclairagistes etc), le projet développe un concept inédit en terme de muséographie, avec la double ambition d'être innovant et spectaculaire, autant que « cultivé » et pointu historiquement.

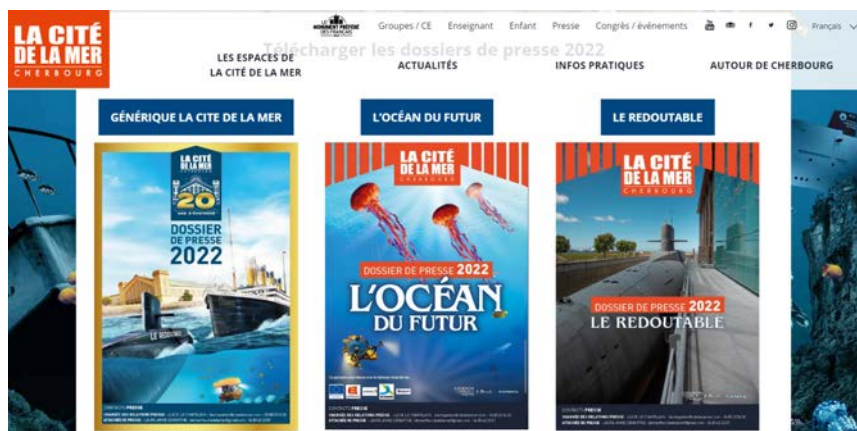
MUSÉES ET INSTITUTIONS PARTENAIRES

- Canadian Museum of Immigration at Pier 21 (Halifax, Canada)
- Cité nationale de l'histoire et de l'immigration (Paris, France)
- Centre for Migration Studies at the Ulster American Folk Park (Omagh, Irlande)
- Cobh The Queenstown Story (Cobh, Irlande)
- Deutsches Auswandererhaus (Bremerhaven, Allemagne)
- Ellis Island Immigration Museum (New York, USA)
- Lebanese Emigration Research Center (Kesrwan, Liban)
- Lower East Side Tenement Museum (New York, USA)
- Maritiem Museum (Rotterdam, Pays-Bas)
- Maritime museum of the Atlantic (Halifax, Canada)
- Merseyside Maritime Museum (Liverpool, Angleterre)
- Mu.MA - Istituzione Musei del Mare e della Navigazione (Gênes, Italie)
- National Museum Northern Ireland - Ulster Folk & Transport Museum (Hollywood, Irlande)
- Nova Scotia Archives and Records Management (Halifax, Canada)
- Sea City (Southampton, Angleterre)



INFORMATIONS PRATIQUES

**RETROUVEZ TOUS NOS DOSSIERS DE PRESSE SUR :
CITEDELAMER.COM/PRESSE**



TARIFS

Enfants [5-17 ans] : 15 euros / Adultes : 21 euros
Gratuit* pour les moins de 5 ans**.

HORAIRES :

Ouverture toute l'année : 10h à 18h00

Petites vacances scolaires : 9h30 à 18h00

Juillet et août : 9h30 à 19h00

Attention, les caisses ferment une heure et demie avant la fermeture du site.

* Gratuit pour les moins de 5 ans si accompagnés d'un adulte payant

** Attention les enfants de moins de 5 ans n'ont pas accès à la visite du sous-marin *Le Redoutable* pour des raisons de sécurité

En cas d'escale de paquebots, l'espace « Émigration » n'est pas ouvert. L'espace *Titanic* reste accessible.

La Cité de la Mer est labélisée « Qualité Tourisme » mais aussi « Tourisme et Handicap » pour les handicaps suivants : auditif, mental et visuel.

CONTACT PRESSE :

LUCIE LE CHAPELAIN - llechapelain@citedelamer.com - 02 33 20 26 44 / 06 80 32 54 30

PIERRE LAPORTE COMMUNICATION - Laurent Jourden, Frédéric Pillier, Camille Brulé
edeis@pierre-laporte.com - 01 45 23 14 14

LA CITÉ DE LA MER

Gare Maritime Transatlantique
50100 CHERBOURG-EN-COTENTIN
Tél : 02 33 20 26 69

