

1847 : L'UNION, DE CHERBOURG À NEW YORK

Quand Cherbourg écrit l'histoire, ce n'est jamais à moitié. Il n'est d'ailleurs que de flâner sur le rivage d'Équeurdreville-Hainneville, la ville natale du "père fondateur" de la Cité de la Mer, Bernard Cauvin, pour vivre le destin d'un port lié pour des décennies à l'Allemagne, mais surtout à l'Angleterre et à l'Amérique.

La promenade est un petit bain culturel. Elle porte un nom bien évocateur, "Le Grand Départ". Un mélange inattendu d'iode et de multimédias ; les sensations de se sentir "amariné" et de comprendre pourquoi, à travers une épopée maritime faite d'acier et de chair.

Tout commence plus tôt, par accident. Le gouvernement français a choisi le port du Havre comme base de départ vers New York, pour ne pas laisser la voie libre aux paquebots à voile américains. Il a alloué quatre frégates à la Compagnie des Paquebots Transatlantiques, basée au Havre. *L'Union* est l'une d'elles. C'est un bateau à roues à aubes de 69 mètres de long qui a été aménagé en paquebot. Le 22 juin 1847, Le Havre n'est toujours pas opérationnel et c'est Cherbourg qui inaugure la première liaison transatlantique depuis la France. *L'Union* est confiée à un enfant des terres, né à Lisieux, dans le Calvados. Le commandant Hébert mène 139 passagers à bon port. En pleine mer, il a dû faire broder une 29^e étoile au drapeau américain, celle de l'Iowa. Après 15 jours de traversée, parfois épiques, New York accueille ce premier service en fanfare.

En 1905, des trains spéciaux acheminent déjà les passagers transatlantiques venus de Paris.

© Collection Jean Pivain/La Cité de la Mer



La gare maritime de 1912 avec ses transbordeurs, assurant l'embarquement et le débarquement des passagers.

© Collection Jean Pivain/La Cité de la Mer

Outre sa position géographique, Cherbourg a eu le temps de donner les preuves de toutes les qualités d'une rade idéalement abritée, accessible par tout temps et à n'importe quelle heure de marée. Les compagnies étrangères sont immédiatement séduites pour concurrencer Le Havre. La Royal Mail Line est anglaise et la Hamburg Amerika Linie, allemande. Dès 1869, elles font de Cherbourg leur port d'escale vers l'Amérique du Nord et du Sud. L'Europe centrale est déjà malade de sa misère, de ses tensions politiques et des persécutions ethniques. L'émigration jette sur l'océan des populations entières à la recherche d'une autre vie. « Ils n'avaient plus rien. Le billet leur avait coûté tout ce qu'ils avaient. On les sentait à bout, mais avec un espoir formidable, l'Amérique », entend-on sur les quais de Cherbourg.

Près de 20 millions de personnes transitent par New York entre 1899 et 1931. Ellis Island est la

terrible porte d'accès au Nouveau Monde, au pied de la statue de la Liberté. Cherbourg est au cœur de cette histoire maritime mondiale.

La mémoire de l'escale du *Titanic*, le 10 avril 1912, y prend la place qu'elle mérite. Cherbourg collectionne les escales des plus grands paquebots du monde. Le 30 mai 1929, le *Léviathan* de la United States Lines, l'ancien *Vaterland* allemand saisi par les États-Unis en 1917 et le *Majestic* de la White Star Line, l'ex-*Bismarck* reçu par les Anglais en dommage de guerre, ont jeté l'ancre en grande rade. Les deux monstres sont entourés de six autres paquebots ! Trente trains spéciaux rallient les passagers de Paris à Cherbourg. L'année de la Grande Dépression marque un record absolu avec 200 000 passagers et quasiment 1 000 escales. Jusqu'alors, l'embarquement et le débarquement sont assurés par une ruche de transbordeurs depuis une petite gare maritime construite en 1912. La croissance du trafic vers les États-Unis et le Canada, mais aussi vers le Brésil, l'Argentine et l'Uruguay doit offrir un véritable quai d'escale. La réponse est grandiose.

La gare maritime et son fier
campanile surplombant le quai de
France accessible à deux paquebots
de 300 mètres en même temps.
© Gustave Bazire





Élégant, le boxeur Ray Sugar Robinson ne l'était pas seulement sur le ring de ses innombrables titres mondiaux, mais aussi le temps d'une escale à Cherbourg.

© Collection Jean-Marie Lézec

Cherbourg patiente et admire tant de personnalités qui embarquent, en paix, vers la "Grosse Pomme". Un jour, la sulfureuse Joséphine Baker ou les trémolos de Maurice Chevalier, le lendemain, les yeux de Michèle Morgan ou le sourire de Fernandel. On a vu aussi Christian Dior, le grand couturier originaire de la Manche. Il révolutionne déjà les standards de la mode. Le cinéma américain a les traits de Rita Hayworth, Cary Grant et Spencer Tracy. 1952 est la date miracle d'une reconstruction de la gare maritime à l'identique. Manque juste le longiligne campanile.

Pour les intérieurs, Pierre Simon a succédé à son père, Marc, avec la même justesse moderne et es-thétique. Le plan Marshall apporte une aide conséquente aux travaux. L'emprunt de l'État français, à hauteur de 1 milliard et 750 millions de francs, est le moteur de cette résurrection. Un immense artiste, Charlie Chaplin, la symbolise, le 22 septembre 1952. À bord du *Queen Elizabeth*, il apparaît totalement détendu au milieu de sa grande famille. Pourtant, la presse du monde entier attend celui que la funeste commission McCarthy vient de bannir définitivement des États-Unis. « Je ne suis pas communiste. Je crois à la liberté, c'est toute ma politique », déclare Chaplin à Cherbourg, avant d'ironiser plus tard sur cette Amérique-là, dans son film *Un Roi à New York*.



Le maître du surréalisme, Salvador Dali, était un habitué de la gare maritime, fidèle à lui-même avec sa canne à pommeau et sa moustache inimitable.

© Collection Jean-Marie Lézec

Avec le *Queen Mary* ensuite, ces deux paquebots de la Cunard Line reprennent leurs escales régu-lières. Cherbourg s'offre une nouvelle fois les parfums du cinéma d'Hollywood, si souvent person-nalisés par Elizabeth Taylor et Richard Burton. Comme dans l'histoire tourmentée de ce couple mythique, Cherbourg comptera les années de bonheur. Fin des années 1970, la séparation d'avec les reines transatlantiques est vécue comme un naufrage. Avec son fuselage d'oiseau de mer, le *Concorde* effectue son premier vol d'essai en mars 1969, quatre mois après la dernière escale du *Queen Elisabeth*. L'avenir transatlantique est dans les airs. Impossible de rivaliser avec la superbe des *Caravelle* et des *Boeing 707* et *747*. À Cherbourg, le *Queen Elizabeth II* prend pourtant le relais de ses devancières.

Mis en service en mai 1969, il assure le service mythique entre le Vieux Continent et le Nouveau Monde. Il sera le dernier après l'abandon du *France*, au quai de l'oubli du port du Havre. La Cunard Line fait toujours naviguer les grands de ce monde.

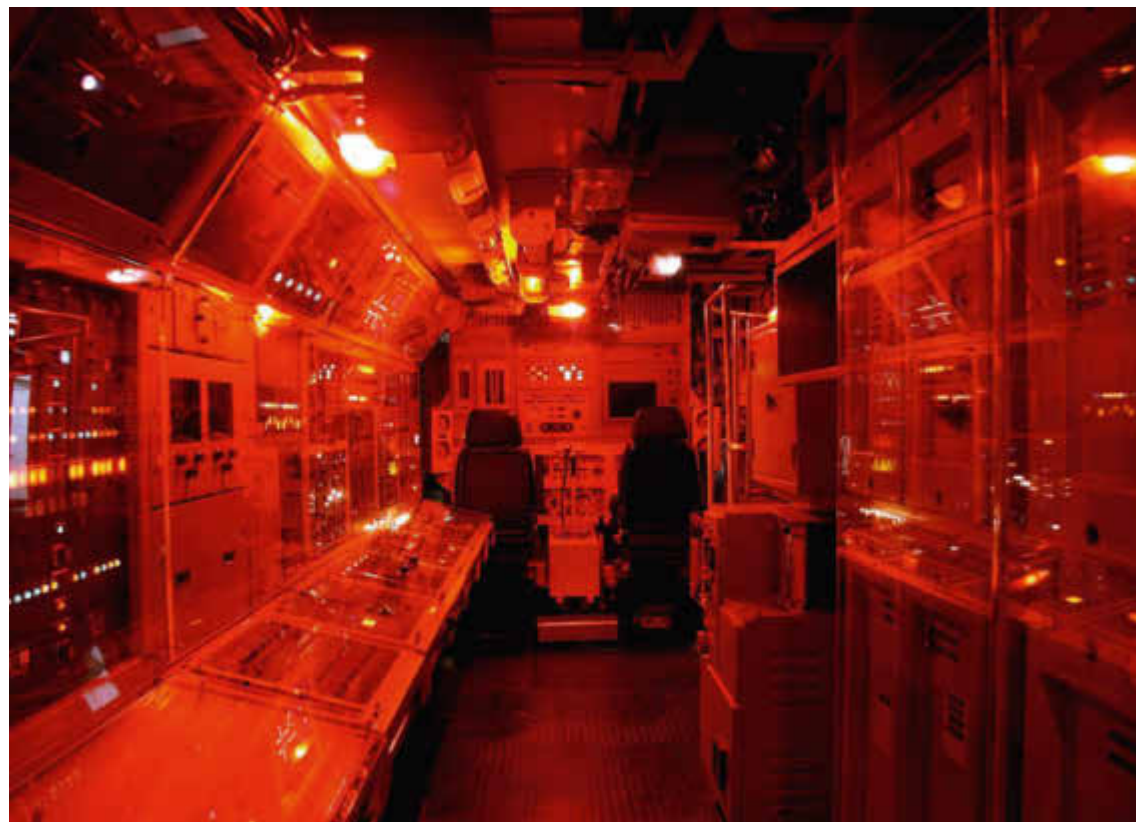
Un passager hors du commun est capable de donner encore le sourire au port du Cotentin, Salvador Dali. Quand sa moustache mythique ne le guide pas vers le village de Gruchy, à Gréville-Hague, sur les pas de son maître, Jean-François Millet, l'inimitable peintre surréaliste est en ville pour négocier une enseigne de boucherie chevaline ou une vieille coiffe normande afin qu'elle soit piétinée à la fêria de Séville!

Le couple terrible du cinéma hollywoodien. La présence de Liz Taylor et de Richard Burton drainait la presse nationale et internationale.

© Collection Jean-Marie Lézec



LE PARCOURS DU MARATHONIEN



Le poste de commande du Redoutable, comme prêt à une nouvelle mission.
© Sylvain Guichard

La mise en place du *Redoutable* scelle un premier marathon de plus de dix ans. Empêcher que ce symbole de la puissance maritime française et de son savoir-faire finisse sous le feu des chalumeaux.

En fait, à Cherbourg, il y a deux condamnés à mort qui méritent leur réhabilitation : la gare maritime transatlantique et le *Redoutable*. Mais les sommes à investir sont colossales. Un aréopage se serre les coudes autour de la Communauté urbaine de Cherbourg et de son président, convaincus de tenir un vrai projet patrimonial et touristique. Il y a l'association "Cité navale" et ses anciens cadres de l'arsenal qui ne baissent pas les bras.

Il y a le commandant Louzeau dont l'entregent compte chez les différents – à tout point de vue – ministres de la Défense, de Jean-Pierre Chevènement à François Léotard en passant par Pierre Joxe. Il y a le Directeur général de l'Armement, Yves Sillard – originaire du pays coutançais –, brillant polytechnicien, et son directeur de cabinet, Hervé Guillou. Ingénieur de l'armement et futur PDG de Naval Group, il connaît bien Cherbourg pour y avoir commencé

Le carré des officiers.
© Sylvain Guichard



Le poste de commande du Redoutable, comme prêt à une nouvelle mission.
© Sylvain Guichard

sa carrière. Tous ces engagements personnels aboutissent en janvier 1996. L'année commence en fanfare. Le ministère de la Défense offre le *Redoutable* à la Cité de la Mer pour le franc symbolique. Bernard Cauvin pose deux conditions majeures : la mise aux normes du sous-marin pour recevoir du public et que les aménagements intérieurs préfigurent un musée vivant. La facture est "salée". La Direction générale de l'armement et la Direction des constructions navales vont assumer très largement.



Le couloir des tubes lance-missiles.
© Sylvain Guichard

UNE VISITE UNIQUE AU MONDE

C'est toujours l'histoire d'une communauté dont la solidarité n'est ni plus ni moins que celle des gens de mer. Le *Redoutable* va être le plus grand sous-marin au monde à ouvrir ses secrets au grand public. Le parc de la Villette, à Paris, fait visiter l'*Argonaute*, d'ailleurs construit à Cherbourg. Saint-Nazaire montre l'*Espadon*. Ces deux expériences apportent beaucoup aux Cherbourgeois, mais le contexte envisagé est tout autre. Là, il va s'agir de « donner l'impression

au visiteur qu'il est dans un bâtiment que l'équipage vient à peine de quitter». Quel défi ! Il se traduit par dix-huit mois et soixante mille heures de travail. La Direction des constructions navales assure l'aménagement de la coque, l'accessibilité au public et aux secours dans un engin hors normes. Les tests des flux de publics seront d'ailleurs opérés grandeur nature. Pour les aménagements scénographiques, la



LE “VIVANT” DANS DIX-SEPT AQUARIUMS

Le “Vivant”, autrement dit la faune et la flore sous-marines, s’est vite imposé comme une vitrine indispensable à proposer aux visiteurs, aux côtés des engins de la plongée profonde et de l’aventure des hommes sous la mer. Passer, en quelques pas, d’un l’univers métallique à la richesse multicolore des espèces qui peuplent les océans. Le plaisir de regarder une chorégraphie improvisée de centaines de poissons est l’allié d’enjeux éducatifs. « Nous ne sommes pas dans le registre “Montrer pour Montrer”, expliquent les spécialistes de la Cité de la Mer, mais dans la volonté d’interpeller les publics, prioritairement en famille. »

Les concepteurs des dix-sept aquariums de la Cité de la Mer ont été choisis en décembre 1997 par les élus de la Communauté urbaine de Cherbourg, littéralement sous le charme de leur approche scientifique et esthétique.

Jacques Rougerie, l’architecte, déjà réputé à Cherbourg et dans le milieu maritime, s’est associé à Philippe Vallette, le créateur du Centre national de la mer “Nausicaa”, à Boulogne-sur-Mer. Le duo n’a eu besoin que d’une poignée de minutes pour convaincre un jury emporté par la promesse d’un bassin jamais construit en Europe, au cœur d’un dispositif de seize autres aquariums.

L’audace est une faille de 11 mètres de profondeur, abrupte comme le sont les tombants de Polynésie, spots prisés des plongeurs, à la verticale d’un lagon tahitien dont l’eau est à 24 ° C. Les visions latérales du bassin permettent un tête-à-tête avec plus de deux cents espèces. « Le meilleur moyen d’observer un poisson, c’est de devenir poisson », disait le commandant Cousteau. Les enfants et les plus grands ont souvent du mal à laisser leur place !

Quand vous êtes au pied de cet aquarium, 350 000 litres d’eau de mer vous regardent ! Toutes les mensurations de l’aquarium abyssal sont hors normes. L’ouvrage pèse 1000 tonnes. La vitre de protection – en méthacrylate – fait 33 centimètres d’épaisseur ! Elle est arrivée du Japon en deux parties pour, ensuite, être soudée. La soudure a coûté 400 000 francs de l’époque (61 000 euros), prix d’une sacrée prouesse technique. Une facture mise au vote on ne peut plus réglementaire, en conseil de Communauté urbaine.

Que ce serait-il passé si les élus avaient dit non ? Après avoir cherché et trouvé vingt millions de francs – trois millions d’euros – pour l’investissement total, il s’agissait presque d’une simple formalité... Inouïs sont en tous les cas les frissons quand on est emporté par le courant au milieu de poissons irisés, de forêts de gorgones arborescentes et de chorégraphies coralliennes.

Lors d’une visite de scolaires, François Sarano, l’océanographe et plongeur, profite de la vue latérale du bassin abyssal.

© Baptiste Almodovar





L'AQUARIUM ABYSSAL

Philippe Vallette

Lors d'une visite de l'équipe de préfiguration menée par Bernard Cauvin, à la fin des années 1990, nous avons exploré la possibilité d'introduire un élément essentiel au sens et au succès de la future Cité de la Mer : le "Vivant". C'est donc la combinaison des engins de pénétration sous-marine, dont le *Redoutable*, de l'exposition sur l'océan et de la vie montrée sous forme d'aquariums qui s'est avéré le tiercé gagnant de la Cité, ajouté bien sûr à la qualité architecturale historique de la gare maritime. Bernard Cauvin, après concours, nous confia la maîtrise d'œuvre de cette dernière partie. Associés à Jacques Rougerie, nous avons conçu et construit l'aquarium le plus haut d'Europe : 12 mètres de profondeur. Il l'est, je pense, encore aujourd'hui.

Jacques Rougerie

J'avais construit des aquariums pour Nausicaa, à Boulogne-sur-Mer, et pour Océanopolis, à Brest. Ils étaient orientés sur le "Vivant" et sur la biodiversité plus que sur l'homme sous la mer. C'est pour cela que j'ai imaginé cette grande faille qui est toujours, à ce jour, la plus haute d'Europe. Quand je venais à Cherbourg pour travailler sur le chantier, les chauffeurs de taxi me disaient : « Ce projet de Cité de la Mer est fou. On devrait mettre l'argent nécessaire ailleurs ! » Même dans les milieux scientifiques on n'y croyait pas beaucoup. Aujourd'hui, tout le monde dit que c'est génial !



Loïc Leferme plonge dans le bassin abyssal et sa faille de 12 mètres de hauteur. Spécialiste de l'apnée et plusieurs fois recordman du monde de plongée "No Limit", il décèdera accidentellement quelques mois après sa venue à la Cité de la Mer.

DANS LES COULISSES DU "VIVANT"

Seize autres bassins sont répartis sur le parcours. Et l'on passe allègrement d'une zone tropicale à des eaux tempérées ou froides sans imaginer l'ingéniosité et le travail réalisés en coulisses pour organiser cette grande richesse que parviennent à recréer un milieu et sa biodiversité.

L'eau qui alimente les bassins est ponctionnée dans la rade du port de Cherbourg. Elle est traitée, puis sa température est réglée de manière à pouvoir adapter les aquariums aux thématiques retenues. Il s'agit là d'une autre originalité de la Cité de la Mer.

En 2002, cinq aquariums montrent les divers modes de déplacement et de propulsion des espèces dans la nature. De la murène à la nage reptilienne aux méduses à la propulsion hydrodynamique jusqu'à l'hippocampe qui se meut avec son ailette dorsale.

En 2020, au sein des mêmes aquariums, la Cité de la Mer fait la lumière sur les "espèces de la nuit des temps". Celles qui, s'inscrivant dans une lignée de plusieurs centaines de millions d'années, ont résisté aux cinq plus grandes catastrophes de la planète, qui ont vu, entre autres, la disparition des dinosaures il y a 65 millions d'années. Les méduses en sont les témoins vivants.

S'approvisionner chez des fournisseurs sûrs et reconnus de la communauté des grands aquariums français est un gage de qualité. Le plus gros importateur de poissons et de coraux en Europe réside en Hollande, mais la France dispose aussi d'un réseau dont l'éthique est indiscutable et correspond à celle de la Cité de la Mer dans sa démarche durable et écologique. Il existe désormais aussi des fermes



Les légendes entourant la murène donnent toujours le frisson.
© Sylvain Guichard



Une raie prête à se faire caresser dans le premier bassin tactile installé à la Cité de la Mer.
© Frédéric Bassemayousse

d'élevage dont les assurances sur la provenance des animaux ne sont pas sujettes à caution. Les approvisionnements proviennent aussi d'échanges avec d'autres aquariums français ou euro-péens. La Cité de la Mer a des contacts privilégiés avec Nausicaa, à Boulogne-sur-Mer, et Océano-polis, à Brest. C'est à la fois une garantie et une économie non négligeable quand on sait qu'un petit requin se vend autour de mille euros. Mais il y a toujours une part possible d'aléas avec des sujets sensibles à d'infimes variations

de température, à des éléments extérieurs de lumière ou de bruit capables de créer un stress et de déclencher des pathologies. Le soin apporté au transport des espèces est impressionnant. À l'intérieur de caisses en polystyrène, elles voyagent dans des sacs en plastique contenant un tiers d'eau de mer et deux tiers d'oxygène. La température ambiante est parfois maintenue par des chauffeuses, voire des couvertures de survie.

LES NURSERIES DE LA CITÉ DE LA MER

Les quarantaines pratiquées à l'arrivée des nouveaux venus, au sein des nurseries de la Cité de La Mer, évitent l'apport de maladies et compensent les conditions de transports. Temps impératif d'acclimatation et d'adaptation, qui peut durer de six mois à un an pour les juvéniles. Ces moments sont précieux en termes d'intégration et de cohabitation.

Les nurseries de la Cité de la Mer ont appris, au fil du temps, à maîtriser l'élevage de diverses es-pèces.

La préférence des biologistes de la maison va aux larves plutôt qu'aux juvéniles. Les faire grandir est la certitude d'une meilleure acclimatation à leurs futures conditions de vie en bassin. Les hippo-campes sont source d'échanges avec d'autres aquariums. Cherbourg est encore une maternité pour ces merveilles de couleurs que sont les poissons cardinaux. Et l'équipe scientifique maîtrise depuis longtemps la reproduction de la méduse Aurélie. Re-connaissable à son corps totalement translucide, elle se déploie dans toutes les mers du globe. Les coraux sont prélevés par bouturage, puis élevés selon des temps de



L'un des dix-sept aquariums créés pour la Cité de la Mer, au second étage de la visite.
© Baptiste Almodovar

croissance très variables. Certaines variétés progressent d'un centimètre par mois, alors que d'autres ont besoin d'un an pour se développer d'autant.

Être autosuffisant en la matière évite des prélèvements en milieu naturel. Cela permet, en outre, des échanges avec d'autres aquariums pour varier la génétique. Les coulisses du quotidien des biologistes de la Cité de la Mer ont les exigences du temps, de la patience et d'une attention de tous les instants.



DES VALEURS SÛRES

Les méduses

Elles ont très peu évolué depuis 600 millions d'années. On les surnomme les "survivantes de l'extrême" parce qu'elles ont traversé les cinq grandes crises d'extinction du globe.

Les méduses ont un système de reproduction incroyable. Dans un premier temps, le mâle libère sa semence dans l'eau. Celle-ci est ensuite captée par la femelle dans son estomac, là où se situent ses organes de reproduction.

Les méduses disposent d'un remarquable réseau sanguin, sans cesse stimulé par les pulsations de sa nage. Ce modèle est étudié par divers laboratoires de réparation cardiovasculaire. Des molécules extraites de méduses sont utilisées en cosmétologie, par exemple dans des produits utilisés contre le vieillissement de la peau.

Les hippocampes

Ce sont des animaux discrets dont la nage gracile est toujours fascinante. Les hippocampes sont capables de se camoufler dans leurs habitats, ressemblant tantôt à des roches coralliennes, tantôt à des algues. Mais la surprise vient de leur mode de reproduction. Chez les hippocampes, c'est Monsieur qui porte les enfants. La femelle vient pondre ses œufs dans la poche ventrale du mâle qui les garde jusqu'à leur éclosion. C'est alors qu'il expulse les petits vers le grand bain de la vie. Une portée varie entre vingt et deux cents "bébés", selon les espèces.

Les requins

Les requins des temps modernes ressemblent pratiquement à leurs ancêtres apparus il y a 400 millions d'années. Voilà une espèce menacée, car harcelée par l'homme. Dès le XIVe siècle, les Chinois font de la soupe d'ailerons de requin un mets impérial. Leur peau est aussi utilisée pour polir des matériaux durs, comme l'ivoire. Et elle séduit la maroquinerie. Aujourd'hui, son hydrodynamisme inspire des combinaisons de natation ou de plongée.



Les méduses Aurélie (*Aurelia aurita*) sont répandues dans tous les océans.
© Sylvain Guichard



L'hippocampe est aussi gracieux que fragile.
© Sylvain Guichard



Le requin à pointes noires est peu dangereux pour l'homme.
© Lucie Le Chapelain/La Cité de la Mer



DES POISSONS MÉDECINS

Le poisson-pierre

Il faut avoir l'œil averti ou de la patience pour repérer le poisson-pierre dans son élément. Par mimétisme, il ressemble à une pierre corallienne couverte d'algues.

Avec son faciès impressionnant et d'un autre âge, il engage à ne pas l'approcher, d'autant que sa nageoire dorsale hérissée d'épines reliées à des glandes à venin est une arme redoutable. En cas de piqûre, la toxine libérée déclenche une douleur si intense que la victime peut s'évanouir, voire subir un arrêt cardiaque. Mais, comme bien souvent, ce qui est excessivement dangereux à forte dose peut soigner et guérir à petite dose. Aujourd'hui, la neurotoxine du poisson-pierre est étudiée dans les laboratoires pour son effet sur l'hypotension – une pression du sang anormalement faible – et pour les problèmes d'arythmie cardiaque. « Démon des mers ou médecin de l'avenir ? Le poisson-pierre est un bien étrange poisson », affirment ceux qui prennent soin de lui.



Comme son nom l'indique, le poisson-pierre se confond avec les rochers qui l'environnent.
© Lucie Le Chapelain/La Cité de la Mer

Le poisson-clown

Il est une star internationale depuis la sortie du film d'animation *Le Monde de Nemo*, en 2003. Dans les coulisses, ses talents naturels sont aussi impressionnants. Sa production ? Des composés chimiques qui lui permettent de vivre en totale harmonie avec une anémone venimeuse. Le poisson-clown est le champion du camouflage chimique. Il imprègne son mucus de l'odeur de sa meilleure voisine. Et l'anémone venimeuse croit sentir son propre parfum.

Sacré clown, ce poisson !



Le poisson-clown est devenu célèbre grâce au grand écran.
© Sylvain Guichard



Les coraux sont parmi les protecteurs de la biodiversité.
© Lucie Le Chapelain/La Cité de la Mer

Les coraux

C'est un spectacle permanent, parfois immobile, souvent ondulant. Le récif corallien est un immense jardin vivant. L'océan n'offre pas plus vaste abri à la biodiversité. 70 % des micro-organismes, des végétaux et des animaux du milieu marin en font une véritable nurserie. Et le terrien a tendance à ignorer ou oublier que les coraux aident la médecine dans la recherche et la construction d'os de synthèse.



Il existe une variété fluorescente peu connue du grand public.
© Olivier Brunet

Le poulpe

Huit tentacules munis de ventouses au bout d'un cerveau bien rond. Cette image du poulpe reflète ses deux qualités : la mobilité et l'intelligence. Ses bras-tentacules dépourvus d'os lui permettent de se glisser partout à la recherche d'un aliment ou d'un abri. Des ingénieurs italiens ont mis au point un robot chirurgical à son image. Capable de se plier, de s'étirer et de faire évoluer aussi bien sa forme que sa rigidité, ce "tentacule robotisé" permet au chirurgien d'atteindre des zones du corps humain difficiles d'accès, sans endommager les organes environnants.

Le poulpe est un bel animal de 3 à 5 kilos, dont l'encre a fait le bonheur des auteurs écrivant à la plume. Désormais, elle sert à donner un léger goût sucré à sa chair. Il n'y a qu'une chose dont le poulpe ne sait se garder, c'est de l'amour. Le mâle meurt d'épuisement quand il se reproduit !



Le poulpe est doté de huit tentacules.
© Lucie Le Chapelain/La Cité de la Mer