



French Lines

**Association pour la mise en valeur du patrimoine
des compagnies maritimes françaises**

Bulletin N°38

Avril / Mai 2004

Editorial du Président

SOMMAIRE

1 - Editorial

2 - Histoire

4 - Bonne feuille

7 - Escal'Atlantic

7 - Manifestations

8 - Associations maritimes

8 - Vie associative

8 - Chasse aux ex-votos

9 - Agenda

ISSN 1280-9861

Maquette :

Nicolas FLEURIGAND

Rédaction :

Pierre COMMENGE
Catherine DEHAIS
Katia DUMONTIER

Chères amies, Chers amis

Le 23 avril 1864, il y a cent quarante ans, a été lancé le premier paquebot construit aux Chantiers de Penhoët pour la Compagnie Générale Transatlantique, événement qui fait l'objet de la chronique historique de ce numéro.

Le 17 avril 2004 se concrétisera avec l'inauguration de l'exposition *le temps des voyages : quatre destinations de légendes*, le partenariat conclu avec Escal'Atlantic, marquant ainsi pour French Lines un retour aux origines de l'aventure des grands paquebots français. Les visiteurs du Centre International des Paquebots seront désormais accompagnés lors de leur parcours par des images photographiques et des extraits de films de nos collections, évoquant le temps où le paquebot était un moyen de transport, mais aussi une source de rêves.

En septembre, ce dernier aspect sera au centre de l'exposition «Ecrire en Mer», réalisée en partenariat avec la nouvelle Bibliothèque l'Alcazar à Marseille, qui proposera au public une croisière à partir de Marseille en compagnie d'une pléiade d'auteurs, au travers de leurs écrits inspirés de leurs voyages en mer, et illustrée de pièces et d'images de nos collections. Cette exposition se prolongera par des ateliers d'écriture avec les scolaires des zones d'éducation prioritaire des quartiers proches de la bibliothèque.

Ces deux partenariats démontrent la volonté de l'Association de développer de nouvelles formes d'ouverture de notre patrimoine maritime à un public qui n'est pas spontanément attiré par les musées. Cependant nous n'oublierons pas ceux qui recherchent une présentation plus classique de l'histoire maritime avec deux expositions temporaires, l'une, au Havre à l'Espace maritime et portuaire des docks Vauban, consacrée aux paquebots transatlantiques du XIX^{ème} siècle, l'autre, à Marseille aux Archives Municipales, évoquant la carrière de Jules Charles-Roux.

Donner la possibilité à tous les passionnés de l'histoire des compagnies maritimes d'avoir accès au patrimoine qui nous a été confié, offrir à ceux qui recherchent la poésie des grandes traversées et des escales lointaines une part de rêve, tels sont les deux objectifs que nous souhaitons atteindre dans le cadre des manifestations auxquelles nous participons.

2004 sera de mon point de vue une très belle année pour French Lines. J'espère que vous pourrez tous y contribuer et participer activement.

Eric GIULY

HISTOIRE

L'Association French Lines vous propose aujourd'hui de découvrir l'histoire du paquebot IMPERATRICE EUGENIE, qui débuta le 23 avril 1864, jour de son lancement.

Le paquebot IMPERATRICE EUGENIE fut le premier des cinq navires issus des tout nouveaux chantiers de Penhoët (Emile PEREIRE avait obtenu une concession de la Commission des Ponts et Chaussées en 1861). IMPERATRICE EUGENIE avait été mis sur cale le 15 octobre 1862. Seize mois avaient suffi pour sa construction. Il fut lancé le 23 avril 1864, bientôt suivi de FRANCE, du NOUVEAU MONDE, et de PANAMA (l'autre ligne transatlantique, celle entre Le Havre et New York, fut inaugurée par le paquebot WASHINGTON le 15 juin 1864).

IMPERATRICE EUGENIE était un navire à roues de 108 m de long, 12,40 m de large, 10,80 m de creux, 3200 tonneaux de jauge. La propulsion était assurée par une machine à vapeur de 2680 chevaux et une voilure annexe de 880m². La vitesse en service était de 13 noeuds. Ce navire avait pour l'époque des dimensions gigantesques qui semblent bien plus modestes aujourd'hui. Il pouvait embarquer 200 passagers de première classe et un nombre indéterminé d'émigrants.

IMPERATRICE EUGENIE prit son premier départ le 16 février 1865, à destination des Antilles et de Veracruz. Pour son premier voyage, il a quitté Saint-Nazaire avec un plein chargement de passagers et de marchandises, et a ramené, à son retour, 206 passagers et 300 tonneaux de fret (extrait du rapport présenté par le Conseil d'administration en vue de l'Assemblée générale ordinaire du 29 avril 1865). Il effectua son service à la compagnie entre 1864 et 1873.

Le Journal *l'Illustration* (Journal Universel), dans un article daté de 1864, relate en détail le lancement de ce paquebot :

**«LANCEMENT DU PAQUEBOT
«L'IMPERATRICE EUGENIE»**

DE LA

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

« A la fin d'avril dernier, on lançait au chantier de Penhoët, à Saint-Nazaire, le paquebot de la Compagnie générale transatlantique *l'Impératrice Eugénie*.

A côté de ce grand navire, on en voyait quatre autres de pareille taille qui bientôt suivront le compagnon qui les a quittés. C'est un entrepreneur anglais, M. Scott qui les a construits sur les plans d'un de nos ingénieurs de la marine les plus distingués, M. Forquenot, avec des ouvriers français que dirige habilement un autre ingénieur de marine, M. Audenet, aidé dans cette tâche par M. Noël. Grâce à ces travaux, si bien et si rapidement exécutés, la ligne du Mexique va être complétée et celle de New-York prochainement inaugurée.

Le nouveau navire de la compagnie est un grand paquebot à *spardeck*, d'une longueur de 106 mètres 50 centimètres; les steamers *Persia* et *Scotia*, de la compagnie Cunard, dépassent seuls cette longueur de 2 ou 3 mètres. La largeur, de 13 mètres 40 centimètres, comparée à l'immense longueur, laisse au bâtiment une finesse proportionnelle très élégante. Le creux est de 9 mètres 60 centimètres. Le déplacement en pleine charge s'élève à 5,650 tonneaux, et le tirant d'eau moyen est de 6 mètres et demi.

Un appareil moteur à roues d'une force nominale de 900 chevaux entraîne cette immense masse avec une vitesse de 13 noeuds à l'heure; le *Washington*, dont nous donnons le dessin à notre dernière page, et qui vient de quitter Le Havre pour Cherbourg, afin de subir ses épreuves réglementaires devant la commission, est de la même compagnie, construit sur les mêmes plans, et a atteint une vitesse de 13 noeuds 5.



L'Impératrice Eugénie devra parcourir 3,600 milles (de Saint-Nazaire à la Martinique) sans renouveler son approvisionnement de combustible; il lui faudra donc emporter 1,350 tonnes de charbon. Malgré cela, 300 passagers et 900 tonnes de marchandises y trouveront place encore.

Le lancement s'est opéré à Marseille.

M^{me} Goyetche, femme de l'habile directeur de la Compagnie transatlantique, est montée sur une estrade élevée en retrait de l'avant. M^{me} Goyetche avait à la main une mignonne hachette; elle frappa d'un léger coup une cordelette; un bruit sourd, comme un coup de canon lointain, se fit entendre; c'étaient les deux clefs qui tombaient sous le poids de deux moutons que la cordelette retenait suspendus au-dessus d'elles.

Aussitôt, doucement, lentement, le paquebot glissa sur le plan, sans secousse, d'une allure placide et majestueuse; et il entra dans l'eau comme un triomphateur dans une ville conquise, faisant fumer les madriers sur lesquels il descendait et craquer les solives de son berceau.

Il y a loin de cette méthode de lancement à celle qui autrefois jetait un condamné sous le navire, pour couper la dernière amarre; le misérable ne manquait guère d'être écrasé par le colosse, auquel son coup de hache ouvrait l'espace. S'il avait le temps de se précipiter dans un trou creusé près de là pour l'abriter, le remous de l'eau déplacée par le bâtiment venait l'y asphyxier. D'une ou d'autre façon, le baptême d'un navire était la mort d'un homme». >>

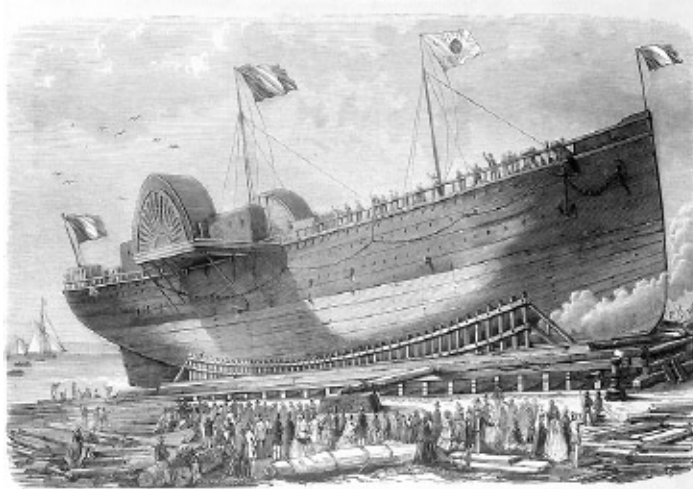
IMPERATRICE EUGENIE participa au succès des liaisons transatlantiques. Par exemple, le 5 mai 1866, il arriva à Saint-Nazaire avec 900 passagers civils et militaires, 500 tonnes de marchandises et cinq millions en espèces dont trois millions pour le Trésor français. Il effectuait une

recette de 600.000 F laissant un bénéfice de 480.000 F. En juillet 1866, il amena du Mexique en France l'Impératrice Charlotte, venue demander l'aide de Napoléon III.

En 1871, après la chute du Second Empire, IMPERATRICE EUGENIE fut débaptisé et renommé successivement ATLANTIQUE en 1870, puis AMERIQUE en 1873. En 1873 également,

il fut transformé en navire à hélice et allongé de 17 mètres par les chantiers Leslie. Il fut affecté à la ligne Le Havre - New York. Il quitta le service de New York pour la ligne Saint-Nazaire - Colon en 1886. AMERIQUE termina sa carrière en 1895. Il s'échoua en Colombie, près de Savanilla. Les passagers et l'équipage purent être sauvés malgré les difficultés

liées au mauvais temps. Le navire, quant à lui, fut perdu.



▲ Lancement du paquebot *Impératrice Eugénie* de la *Compagnie Générale Transatlantique*, d'après un croquis de Mr Duclos

Catherine DEHAIS

Sources :

- Archives de l'Association French Lines
- Barbance Marthe, *Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique, un siècle d'exploitation maritime*, Paris, Compagnie Générale Transatlantique, 1955
- Trihan Ludovic, *La Compagnie Générale Transatlantique, histoire de la flotte*, Grenoble, Editions Glénat, 1991



BONNE FEUILLE

Né en 1938, Chevalier des Palmes académiques, quoique de formation technique, Maurice Jean Guerenneur a toujours été sensible aux arts et aux lettres. Peintre et sculpteur, il nous offre dans son recueil «La Nymphé Mystérieuse» quelques unes de ses nouvelles issues des histoires de sa Bretagne natale.

Avec son accord, nous avons décidé de publier une de ces nouvelles, dédiée à un grand marin, le Commandant Kerverdo.

«Le Pilotin

Ce jour d'avril 1951, une grande effervescence règne à Brest, le lancement d'un paquebot, fruit d'un long et fastidieux travail, attirant toujours les amoureux des bateaux et de la mer mais aussi beaucoup de curieux.. Venus de la ville et des environs, les gens affluent en grand nombre vers le port mais le service d'ordre est d'une vigilance très rigoureuse et veille à ce qu'aucune personne, inconsciente du danger, ne se mette dans une situation périlleuse. Des rives du fleuve, qui se jette dans la rade, une des plus belles au monde, chacun montre à ses amis la coque rouge du bateau reposant encore sur sa cale. Les discussions vont bon train. Tous parlent de ce prestigieux navire qui va bientôt enrichir notre flotte nationale. A l'approche de la cale, chacun cherche du regard l'endroit le plus favorable pour bien profiter du spectacle. De loin, des groupes d'individus, accrochés sur d'importantes constructions métalliques, ressemblent à des grappes humaines. Plus on se rapproche du quai, plus les conversations, souvent bruyantes, et les jeux tumultueux des enfants, créent une atmosphère de foire. Parmi tout ce monde, un jeune adolescent ne perd rien de l'événement. Maurice, dont la vocation est d'être marin, quoique intéressé par la «Royale», comme on la nomme dans ce port militaire, est surtout passionné par la marine marchande. Plus tard, il veut se présenter au concours des écoles nationales de la marine marchande. Il voudrait devenir officier... Entièrement captivé par cet événement, il ne veut rien perdre du processus de lancement. Maintenant, les tribunes sont combles. Les hautes personnalités, le Ministre des gens de mer, le Préfet maritime commandant la région et le maire de la ville, reconnaissable à son

écharpe tricolore, prennent place et le soleil joue sur les décorations des riches uniformes militaires. La cérémonie commence par le baptême du paquebot. Le moment est crucial. Comme le veut la tradition, la marraine s'approche de l'étrave et jette la bouteille de champagne qui ne tarde pas à mousser sur la coque rouge minium. Alors, dès que le cordon tricolore, retenant symboliquement le bateau, est coupé, la lourde masse du navire commence à glisser sous les applaudissements et le brouhaha de la foule. Puis quand le bâtiment touche l'eau, la musique de la Flotte entame «la Marseillaise». Alors, quand le navire vient se poser sur l'eau, des remorqueurs s'apprêtent à le conduire au quai d'armement.

Heureux d'avoir vécu ces moments chargés d'émotion, Maurice pense aux ouvriers, techniciens, ingénieurs, tous réalisateurs de cette colossale île flottante. Comme ils doivent être fiers de leur oeuvre! Maurice voudrait tant appartenir à leur corporation ! Il lui faudra attendre... Il n'est qu'en classe de seconde... Peut-être pourrait-il solliciter, pour les grandes vacances, un poste dans une compagnie maritime? Il se sent prêt. Il a lu et relu tous les livres et toutes les revues maritimes qui traitent du transport des marchandises et des passagers. Il sait que ce paquebot va rejoindre la flotte de la Compagnie Générale Transatlantique et que, tout comme le «France» et le «Normandie», ses prestigieux prédécesseurs, il va devenir un nouveau symbole de la marine française.

Embarquer sur un paquebot serait le rêve de Maurice mais il serait également très heureux de faire partie de l'équipage d'un cargo transportant du fret. C'est donc, sans trop y croire, qu'il fait sa demande! Quelques temps plus tard, comme il l'avait souhaité, il reçoit un avis favorable pour embarquer, sur un cargo de la «Transat» assurant la ligne des Antilles, en tant que «pilotin» pour les deux mois d'été.

Un pilotin, c'est un étudiant attiré par une carrière maritime désireux de mieux connaître le métier qu'il souhaite exercer. A bord, il partage la vie des officiers. Il apprend avec eux la navigation ou le fonctionnement des machines selon qu'il est «pilotin pont» ou «pilotin machine». Maurice, effectuant des études techniques, réalisera donc sa première traversée de l'Atlantique comme pilotin machine et c'est dans le port du Havre qu'il doit rejoindre son bateau. Il a dû le chercher un peu parmi tous les



autres, mais le sien, c'est un bateau de la «Transat» reconnaissable avec ses cheminées rouge et noir. Finalement, il se retrouve à bord et fait connaissance avec les officiers qui vont partager deux mois de son existence sur l'océan Atlantique. Pour le jeune Maurice, tout est émerveillement, sa cabine où il va cohabiter avec le «pilotin pont», la passerelle de navigation, et, de l'étrave au gouvernail, tout ce qui constitue un navire armé au «long cours». Puis, il découvre son lieu de travail, la machine! L'officier mécanicien en second, chargé de sa formation, lui donne les premières informations. Le navire est équipé d'un important moteur de propulsion et de petits moteurs auxiliaires utiles à l'entraînement des alternateurs pour la production de l'électricité. Les dimensions de la machine principale le surprennent et l'étonnent mais un chiffre l'impressionne plus que tout autre, l'alésage du cylindre proche du mètre!

La période restée à quai est de courte durée: juste une journée pour le chargement du navire avant d'appareiller pour la Guyane. Le Havre disparaît, la ville se confond avec l'horizon...

Maurice est enfin en mer, direction les Açores, îles portugaises isolées au milieu de l'Atlantique, qu'il apercevra à peine quand le navire les longera. A bord, la vie s'installe. L'ensemble des officiers se retrouve au «carré» où sont servis les repas. L'ambiance y est conviviale mais le pilotin est alors soumis à de «petits pièges», les officiers n'ayant que peu de distraction lors des longues traversées de l'océan. Comme le mousse, le pilotin, est un jeune adolescent, souvent naïf, et il peut très vite devenir le bouc émissaire de cet univers clos.

Occupé entre son travail dans la machine et ses repas pris au carré des officiers, Maurice n'a pas vu passer les premiers jours de mer. A bord, chaque membre de l'équipage, qui a reçu une solide formation théorique et technique dans les écoles maritimes, assure sa tâche avec beaucoup de sérieux car, sur l'immensité de l'océan, un bateau n'est qu'une coquille de noix! Il faut donc observer scrupuleusement les consignes de conduite et d'exploitation. Ainsi, régulièrement, des manoeuvres d'abandon du navire ont lieu. Aussi, afin que l'exercice soit le plus près possible de la réalité, la sirène est déclenchée, à un moment méconnu de tous, par le Commandant et l'officier de quart à la passerelle.

Lorsque, pour la première fois, la sirène, signa-

lant l'abandon du navire, retentit, Maurice se trouve dans le «bureau machine», pièce où l'on garde les documents officiels concernant la marche journalière des machines. Conscient qu'un tel exercice est très important et demande une rigueur exceptionnelle, il se précipite pour récupérer sa bouée de sauvetage et se dirige à grands pas vers le pont où se situent les chaloupes de sauvetage. Tout comme lui, chaque membre de l'équipage se presse vers le lieu de l'exercice où ils doivent embarquer sur la chaloupe qui leur est réservée. Chemin faisant, Maurice rencontre un officier qui lui demande pourquoi il n'a pas pris de valise! Surpris, Maurice apprend que c'est au pilotin de «sauver» les journaux officiels et cela même lors des entraînements! Il doit donc se présenter aux embarcations de sauvetage avec une valise. Soucieux de ne pas être en retard, il se jette dans sa cabine pour attraper sa propre valise qu'il ne prend pas le temps de vider. Muni de cet énorme bagage, c'est à bout de souffle qu'il se présente sur le lieu de l'exercice. Bien sûr, il est le dernier! Alignés le long des embarcations, tout l'équipage est là!

Péniblement, Maurice traîne sa valise qui semble s'alourdir à chaque pas mais, soucieux de réussir son premier exercice, il continue d'avancer aussi vite qu'il le peut vers l'embarcation qui lui est dévolue. Il s'aperçoit alors que les marins le regardent en souriant d'un air narquois. Il a compris... Il s'est fait piéger! Vexé et confus, il abandonne son bagage et vient prendre place devant sa chaloupe.

A bord, dans les jours qui suivent, souvent, trop souvent au gré de Maurice, les hommes s'amusent beaucoup en se racontant l'histoire de la valise du jeune pilotin et Maurice devient «Momo la Valdingue». Il n'y a aucune méchanceté bien sûr. C'est seulement pour rigoler un peu.

Pour le 14 juillet qui fut fêté en mer, un «pot» fut servi au carré des officiers et le Commandant leur fit, ce jour-là, l'honneur de sa présence. Il savait tout ce qui se passait sur son navire et il connaissait, bien sûr, le sobriquet de Momo la Valdingue. Avec beaucoup de délicatesse, il s'adressa aux officiers et prononça des mots qui réconfortèrent le jeune pilotin. Il leur rappela qu'un exercice d'abandon de navire ne doit pas être pris à la légère, que tous pouvaient être fiers de ce jeune pilotin qui n'avait pas hésité, une seule seconde, au péril de sa vie, à exécuter un ordre, aussi saugrenu soit-il!



Puis il évoqua le naufrage du «Titanic», ce paquebot anglais, qui en 1912, sombra après avoir heurté un iceberg dans les mers glacées de l'Atlantique Nord.

Comme par miracle, suite à cette intervention, le sobriquet de Momo la Valdingue se prononça de plus en plus rarement. Le jeune pilotin retrouva son prénom de Maurice, qui pour la première fois peut-être, sonna agréablement à ses oreilles.

Bien des années après, le jeune pilotin réalisa son rêve et devint officier de marine. Pendant ce temps, très apprécié par l'armateur, le Commandant du cargo sur lequel Maurice avait débuté, fut promu Commandant d'un paquebot. Par un curieux hasard, c'était le navire lancé en 1951 sous le regard émerveillé de Maurice.

A Noël 1966, ce paquebot participa avec le «France» à l'opération «message à la mer» dans le cadre d'une campagne contre la pollution des hydrocarbures. A cette occasion, des milliers de messages furent jetés à la mer et dérivèrent au gré des courants avant d'être rejetés à la côte. L'étude de leur trajet devait permettre de déterminer la dérive des nappes de mazout à partir de la zone d'épandage.

En 1971, ce splendide navire termina tristement sa carrière au cours de l'une de ses croisières d'hiver alors que le paquebot naviguait dans l'archipel des Grenadines faisant route vers la Barbade. Vers les 16 heures, le navire s'engagea dans un passage au nord de l'île Moustique et heurta un récif. De la soute crevée, le mazout se répandit dans la chaufferie et prit feu au contact des tuyauteries de vapeur surchauffée. Quelques heures plus tard, alors que l'incendie était presque maîtrisé, le feu reprit de plus belle et les flammes ravagèrent tout le navire. Dès le début du sinistre, le Commandant, soucieux de la sécurité de ses passagers les avait fait évacuer et recueillir sur le Queen Elisabeth II ainsi que la majeure partie de l'équipage. Quand la lutte devint inutile, le Commandant et l'équipage de sécurité durent, à leur tour, se résoudre à abandonner le paquebot qui était perdu.

Quelque part, en Bretagne, l'une de ces bouteilles, jetées à la Noël 1966, finit par échouer, sur une plage de Belle-Ile-en-Mer. Un officier en retraite, celui qui fut pilotin, Momo la Valdingue, désirant, à sa manière, rendre hommage à ce grand Commandant, lança une nouvelle bouteille à la mer garnie d'un mes-

sage de sympathie en espérant par ce geste symbolique que reconnaissance lui soit rendue.

Epilogue

Officier mécanicien sur le «Cleveland» effectuant la ligne des «Grands Lacs», le pilotin rappela dans sa «bouteille à la mer» les propos tenus par son commandant (qui plus tard allait commander «Antilles») sur la ligne de conduite du capitaine.

«Responsabilité de sa route, sauvegarde des personnes embarquées, ces deux notions m'ont toujours parues primordiales et leur respect assure l'honneur de celui qui commande à la mer».

Le pilotin ajouta: que les gens de terre sachent que le naufrage du paquebot «Antilles» eut lieu dans des conditions qui corroborent les propos évoqués ci-dessus.

Le navire heurta un récif non signalé sur les cartes (S.H. et Admiraty Britannique).

Tous les passagers et tout l'équipage (635 personnes) ont été évacués sans un seul blessé, uniquement avec les moyens du bord.

Puisse le destin de cette «bouteille à la mer» être de mettre à sa vraie place les qualités de ce grand marin, que ceux qui aujourd'hui commandent sur les mers du monde, aient comme exigences pour la conduite d'un navire, les mêmes que celles de cet honorable commandant de la Compagnie Générale Transatlantique».

Maurice Jean GUERENNEUR

Comment se procurer le recueil
«**LA NYMPHE MYSTERIEUSE**»

Oeuvre autoéditée

Préface réalisée par le Commandant Raymond Ker-
verdo

Envoyer votre bon de commande chez l'auteur :

Maurice Jean GUERENNEUR
27, avenue Michelet
94210 La Varenne Saint Hilaire

Prix: 13 € (chèque incluant les frais de port pour l'expédition à domicile)



ESCAL'ATLANTIC

Le mardi 6 avril 2004 a eu lieu à Paris (Au Press Club - rue Jean Goujon) la signature du contrat de partenariat, pour une période de 4 ans (du 17 avril 2004 au 31 mars 2008), entre l'Association French Lines et le Centre International des Paquebots Escal'Atlantic, sous le parrainage de Claude Villers, journaliste et écrivain, grand connaisseur du monde des paquebots.

Le partenariat et l'exposition «Le temps des voyages» ont été présentés, en soulignant bien sûr l'intérêt que porte l'association à ce partenariat dans le cadre de ses missions, et en insistant sur l'importance du fonds documentaire de l'Association French Lines.

Présentation de l'exposition

A partir d'avril 2004, l'exposition «Le temps des voyages: quatre destinations de légende» crée l'événement au Centre International des Paquebots Escal'Atlantic de Saint-Nazaire.

Les images passionnantes qui constituent cette exposition, photographies et films souvent inédits provenant de la collection French Lines, sont mises en scène tout au long du circuit de visite. Elles invitent le «passager» à embarquer pour des voyages extraordinaires à la fin du XIXème et au début du XXème siècle. En s'attardant au pont promenade ou à la timonerie, dans la salle des machines ou à l'entrepont des émigrants, il se fait raconter «le temps des voyages» et partage l'émotion du départ.

Quatre destinations de légende

Ce sont les pays et continents desservis par la «Transat» et les Messageries Maritimes:

- l'Amérique Centrale,
- l'Amérique du Nord (et plus particulièrement New York),
- l'Extrême-Orient,
- le Maghreb (ainsi que l'Égypte).

Contenu de l'exposition

La quasi-totalité des films qui ponctuaient à l'origine le circuit ont été remplacés par des extraits de films qui proviennent des très riches archives de French Lines, films tournés par des équipes de cinéastes pour faire la promotion des paquebots ou pour réaliser des séquences destinées aux actualités cinématographiques.

L'escale, durant laquelle les passagers sont invités à «descendre» du paquebot permet de découvrir les quatre grandes destinations. Là, des photographies rares et passionnantes racontent les ambiances, les ports, les voyages.

Et bien sûr, des affiches publicitaires de la Transat et des Messageries Maritimes qui mettent en scène tout l'exotisme des destinations...tel qu'on le rêvait à l'époque.

Informations pratiques

Cette première exposition s'intègre dans le circuit de la visite au centre International des Paquebots Escal'Atlantic du 17 avril 2004 au 2 janvier 2005.

Informations:

Par téléphone au 0810 888 444 (n° azur, tarif local)
Sur internet: www.saint-nazaire-tourisme.com

MANIFESTATIONS

Les conférences au Havre

L'Association French Lines a inauguré, au Havre, un cycle de conférences avec la communication du commandant Kerverdo sur l'«*Embarquement sur les transatlantiques de l'Île-de-France au France*» le jeudi 22 janvier dernier.

L'Association espère aujourd'hui concrétiser un partenariat avec la Société des Régates Havraises afin d'organiser de nouvelles conférences au palais des Régates au Havre. Nous vous tiendrons informés de l'évolution de ces événements.

PUBLICATION

En parallèle à l'exposition qui se tiendra à Marseille cet été sur Jules Charles-Roux, un ouvrage intitulé *Jules Charles-Roux, Le grand Marseillais de Paris*, paraîtra en mai 2004 aux éditions Ouest-France.

Format 190x260 mm, 128 pages.
80 photos et illustrations.
Prix : 34 €.



ASSOCIATIONS MARITIMES

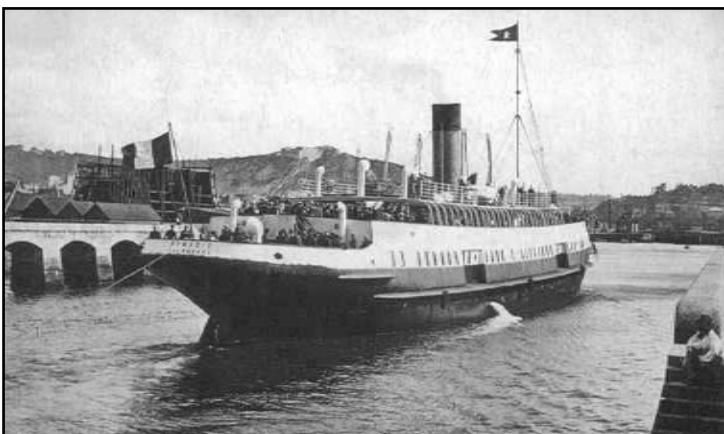
L'Association Française du Titanic (AFT) Le sauvetage du transbordeur Nomadic

Créée en 1998, l'Association Française du Titanic s'est donnée pour mission de sauver en priorité la mémoire française du grand paquebot. Le principal objectif pour cette année 2004 est de sauver le transbordeur Nomadic et lui faire retrouver ses lettres de noblesse.

Le Nomadic de la White Star Line transborda, le 10 avril 1912, les passagers de première et seconde classe jusqu'au Titanic lors de son unique escale à Cherbourg. Parmi eux, les Astor et Molly Brown.

Le Nomadic est la mémoire encore vivante du Titanic puisque construit en même temps et dans le même acier aux chantiers Harland & Wolff de Belfast, mais surtout et avant tout conçu par Thomas Andrews, architecte créateur du Titanic et de son frère jumeau l'Olympic.

Aujourd'hui, après une vie remplie de bons et loyaux services, le Nomadic est en cale sèche, au Havre, soumis au verdict des experts afin qu'une décision sur son avenir soit enfin prise.



▲ *Le Nomadic en 1911*

L'Association Française du Titanic lance une souscription pour participer financièrement à son acquisition et à sa restauration. Il pourrait ainsi figurer en bonne place à la Cité de la Mer de Cherbourg, son port d'attache, remplissant la

fonction de mémorial, pour que la mémoire du Titanic ne sombre pas définitivement.

Association Française du Titanic
50, allée des Cigales
62700 BRUAY-LA-BUISSIÈRE

Bulletin de souscription sur:
<http://www.nomadic.fr>
<http://a.f.t.free.fr>

VIE ASSOCIATIVE

Conseil d'Administration

Le vendredi 14 mai 2004, le Conseil d'Administration se réunira au Havre pour arrêter les comptes de l'exercice 2003. Ce sera également l'occasion de faire un point sur les actions engagées depuis ce début d'année, sur les différents fonds et sur le budget 2004.

COIN DES CHERCHEURS

Chasse aux ex-votos

Avec le retour des beaux jours, nous vous invitons, lors de vos promenades dominicales, à participer à une petite chasse aux ex-votos concernant des événements liés aux navires de nos compagnies.

Nous vous proposons de nous faire part de vos découvertes en nous envoyant une photographie, sans oublier de nous indiquer le lieu où se trouve l'ex-voto et l'événement concerné.

Nous publierons ainsi les informations que vous nous ferez parvenir.

Bonne chasse !

Remerciements

Merci à M. Guy Mercier pour ses précieuses informations concernant la recherche sur les remorqueurs de la Compagnie Générale Transatlantique.



A G E N D A

Actuallement

A Dunkerque :

- Exposition «**Sur la mer comme au ciel**», à laquelle l'Association a prêté des oeuvres.

Jusqu'au 2 mai 2004

Au Musée Maritime - 9 quai de la Citadelle - 59 140 Dunkerque

A Paimpol :

- Exposition «**Comme Charcot...Comprendre les mers**», à laquelle l'Association a prêté des oeuvres

Du 3 avril au 26 septembre 2004

Musée municipal de la Mer de Paimpol

Pour tous renseignements, contacter l'association des Amis du Musée de la Mer - Rue Pierre Feutren - 22500 Paimpol

A Marseille :

- Conférence «**Jules Charles-Roux armateur**» par Dominique BOUDET, administrateur French Lines

Le 6 mai 2004 à 17h30

Espace Culture - 42, La Canebière - 13001 Marseille

Au Havre :

- Exposition «**Quand les paquebots avaient des voiles, 1864-1890, les origines de la ligne Le Havre - New York**»

Du 2 mai au 25 juillet 2004

A L'Espace Maritime et Portuaire des docks Vauban - Quai Frissard - Le Havre

A venir

A Marseille :

- Conférence «**Passé, présent, avenir du port de Marseille**», par Eliane RICHARD et Roland CATHY, Historiens, suivi d'une séance de dédicaces

Fondée sur leur ouvrage «*Le Transport Maritime*», éditions Jeanne Laffitte

Le 9 juin 2004 à 18h00

C.N.T.L. - Quai Marcel Pagnol - 13001 Marseille

- Exposition «**Jules Charles-Roux, le grand Marseillais de Paris**», en partenariat avec les Archives Municipales

Du 1^{er} juillet au 24 octobre 2004

Archives Municipales - 10, rue de Clovis-Hugues - 13003 Marseille

Association French Lines

Reconnue d'intérêt général

Association pour la mise en valeur du patrimoine des compagnies maritimes françaises

Siège social : French Lines Avenue Lucien Corbeaux BP CMA-CGM 76096 Le Havre Cedex Tél : 02 35 24 19 13 Fax : 02 35 25 19 37

Bureau Paris : Immeuble CMA-CGM 22, quai Galliéni 92158 Suresnes Cedex Tél : 01 41 44 26 70 Fax : 01 47 72 92 99

Délégation Marseille : 9, quai de la Joliette adresse postale : 61, Bd des Dames 13002 Marseille Tél: 04 91 56 33 55 Fax : 04 91 56 35 11

Délégation Dunkerque : Musée Portuaire de Dunkerque, 9 quai de la Citadelle 59140 Dunkerque Tél : 03 28 24 05 49 Fax : 03 28 65 06 62

Délégation Bordeaux : Stade Bordelais, rue Ferdinand de Lesseps 33110 Le Bouscat Tél : 05 56 57 45 45 Fax : 05 56 57 74 68

E-mail : frenchlines@wanadoo.fr Site web : <http://www.frenchlines.com>



Donateurs

Plusieurs d'entre nous, en leur nom propre ou au nom de leur société, ont adressé en 2004 à l'Association un don financier. Les sommes ainsi recueillies seront en priorité consacrées à l'acquisition, la restauration et l'exposition d'objets de collections. Qu'ils en soient vivement remerciés.

ALEXANDRE THIERRY	GRESSIER CLAUDE	PLANCKEEL ANDRE
ALRIC RAYMOND	GRONDIN JEAN-YVES	POULAIN JEAN
ANDRE BERNARD	GUENEBAUD PIERRE	POZZO DI BORGO LOUIS
AUG ALAIN	GUILBERT PHILIPPE	PRIEUR MICHEL
AYMERIC PIERRE	GUILLON MICHELINE	QUEMAR JEAN-LOUIS
BALLOCHE RICHARD	GUINOT BERNARD	QUILLIOT BERNARD
BARDUS GEORGES	GUMUCHIAN GÉRARD	RAPHOZ MICHEL
BARTHELEMY REGIS	HALNA DU FRETAY BERTRAND	REMON PATRICK
BASTENDORFF ALAIN	HECQUET PHILIPPE	RENIER THIERRY
BATOUL RENE	HEINTZ RENAUD	REY EDOUARD
BEAUGRAND FREDERIC	HELLEC ALINE	ROUDAUT RICHARD
BECCHOEFER EDMOND	HERVE JACQUES	ROUX LEON
BECHET YVES	HUTEAU JACQUES	SCALESE VINCENT
BERTHELOT FRANCOISE	ISOARD JEAN-PIERRE	SCHERRENS RENE
BERTRAND BENOIT	JAFFRAY ROGER	SERRIERE ROBERT
BIERRE PASCAL	LAMY ELIANE	<i>STIM D'ORBIGNY</i>
BOUGANT JEAN	LAUBEL ALBERT	STRANSKY FREDERIC
BOUTON DENISE	LAVALERIE CLAUDE	SUCHE JEAN MICHEL
BRAULT FRANCOIS	LAVILLAUGOUET FRANCIS	THIBAUT MICHEL
BRUNET JEAN-LOUIS	LE BLANC SERGE	TOUTEE HENRI
CAUET JACKIE	LE BORGNE MICHEL	VALLETOUX PHILIPPE
CAZADE PHILIPPE	LE MOUEL GILLES	VANDEVELDE GERARD
CERETTI GEORGES	LE ROUX ALAIN	VERSCHAVE MICHEL
CHARLOT YVES	LEBRETON GUY	VIGNERON GÉRARD
CHRETIEN JEAN-CLAUDE	LECANU CHRISTIANE	ZIEGER KARL
<i>CLAI SA</i>	LEFEBVRE CLAUDE	
COJAN TOUZE ANNICK	LEFFET GERARD	
CONTE ANNE-MARIE	LEFRANCOIS ROBERT	
CUZZI HENRI	LEMUT JEAN	
D'ABOVILLE CHRISTIAN	LEON ANDRÉ	
DANY GEORGES	LEROY MICHEL	
DE LAMBILLY ROBERT	LIOTARD JEAN	
DEBRAY MARC	LUNEAU CLAUDE	
DELVIGNE DENISE	MAJSTOROVIC ALAIN	
DEQUICK HUGUES	MANSON GEORGES	
DESGOUIS GEORGES	MAXWELL DAVID	
DI CHIAPPARI JOSEPH	MERZ CLAUDE	
DUMAINE HUBERT	MEVEL JACQUES	
DUMAS ROBERT	MICHAT ALBERT	
FAGOUR OLGA	MICHAUX FRANCOIS-XAVIER	
FALGUIERE LAURENT	MILLON MICHEL	
FAVRO RENE	MONIER JEAN-PAUL	
FLAVIGNIE PASCAL	MOUTENDA CARMEN	
FRANCESCHI MARCEL	NEUT ROBERT	
FRIEDMANN JACQUES	PARIS BERNARD	
GALLET MICHELE	PASSOT RAYMOND	
GALMAND CLAUDE	PERLIÉ CURE ANNE-MARIE	
GASTON GÉRARD	PERROY AYMERIC	
GATTEGNO MARLENE	PERSONNE NICOLAS	
GAUMETOU JACQUES	PETRO MARLENE	
GIUILY ERIC	PICARD CLAUDE	
GRELLET LUC	PIETERS JEAN	

Cette liste a été arrêtée au 10 avril 2004. Elle donnera lieu à une mise à jour régulière.