



French Lines

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

Bulletin N°42

Avril 2005

SOMMAIRE

1 - HISTOIRE

4 - ANNIVERSAIRE

8 - VIE ASSOCIATIVE

8 - L'OBJET DU MOIS

8 - MANIFESTATIONS

9 - AGENDA

10 - DONATEURS

ISSN 1280-9861

Maquette :

Nicolas FLEURIGAND

Rédaction :

Catherine DEHAIS

Chères amies, Chers amis

Le début de l'année 2005 a été marqué par le feuilleton du Norway, l'ancien transatlantique France reconverti pour la croisière et mis en vente par son propriétaire NCL, aujourd'hui intégré dans le groupe malais Star Cruise. French Lines a été approchée par deux acquéreurs potentiels français, M. Isaac Dahan, puis M. Gérard Bremond, président directeur général du Groupe Pierre et Vacances. Ils ont proposé à l'Association un partenariat pour créer un espace à bord à vocation patrimoniale, dans le cadre d'un projet de transformation du navire en hôtel et centre de loisirs à Honfleur, à l'image du Queen Mary à Los Angeles.

L'abandon de ce projet par Pierre et Vacances et les grandes incertitudes qui entourent un éventuel projet alternatif en France laissent peu d'espoir d'un retour du navire. French Lines qui par les apports de ses membres fondateurs et les nombreux témoignages recueillis auprès de navigants, sédentaires, passagers détient aujourd'hui la mémoire de France restera attentive à l'évolution de son sort.

En particulier dans l'hypothèse, hélas, la plus probable où le navire serait vendu à la démolition, il serait indispensable de sauvegarder les éléments patrimoniaux d'origine qui restent à bord : décoration, mobilier... French Lines est prête à les accueillir, au côté des nombreuses pièces de ses collections provenant de France, tels que des tapisseries, tableaux, argenterie, afin de les présenter au public au travers des expositions qu'elle organise. Je lance un appel aux propriétaires actuels pour qu'ils ne dispersent pas ces pièces de collection d'une valeur inestimable et permettent leur intégration au sein de l'Association.

La commémoration du cent cinquantième de la création de la Compagnie Générale Maritime, qui deviendra la Transat en 1861, se prépare activement: au Havre, du 11 au 19 juin animation du quartier de la rue de Paris avec expositions dans les vitrines des commerçants et autour du Chemin de Croix du Normandie à la Cathédrale, projection de films et rencontres avec les anciens, à Marseille, de juin à octobre, exposition en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence sur la Transat. A l'occasion des journées porte ouverte à Port 2000 les 11 et 12 juin, le Port Autonome du Havre nous a invité dans le « village pédagogique » à présenter une exposition sur l'histoire de la conteneurisation de nos compagnies.

Parallèlement se préparent des partenariats à plus long terme avec le Mémorial de l'Outre-Mer à Marseille et la Cité Nationale de l'Histoire de l'Immigration à Paris.

En 2005, année de ses dix ans, grâce à un programme d'activités exceptionnel, grâce au travail des salariés, à l'aide des bénévoles et à la participation de ses membres, French Lines démontrera sa vitalité et son rôle dans la préservation du patrimoine maritime. En une décennie French Lines est devenue un acteur incontournable, reconnu et essentiel de celle-ci.

Eric GIULY

HISTOIRE

LE «MARTINIÈRE» BATEAU PRISON TRANSPORTEUR DES FORÇATS

L'histoire des navires de la Compagnie Générale Transatlantique, entre le «Washington» de 1864 et le «France» de 1974, rejoint parfois l'histoire tout court, que ce soit sur le plan militaire, social ou politique.

Sur le plan militaire, en raison de leur participation à des conflits armés, régionaux ou mondiaux, comme l'expédition au Mexique sous le règne de Napoléon III et les guerres de 1914-1918 et 1939-1945, dans leurs rôles de transporteurs de troupes, croiseurs auxiliaires ou navires hôpitaux.

Sur le plan social, en raison de leur participation aux grands courants d'émigration qui ont emporté des millions d'hommes d'Europe au Nouveau Monde, de la fin du XIXe siècle au début de XXe siècle.

Sur le plan politique, par leur participation à la Libération en se ralliant à la cause de la France Libre, à l'exemple symbolique du paquebot «Ile de France», sous le pavillon des F.N.F.L. et de la croix de Lorraine.

Dans un registre plus secondaire le «Martinière» tient aussi sa place par sa contribution à l'histoire du bagne.

Rien pourtant ne le destinait à passer à la postérité, ni ses origines des plus ordinaires, ni ses caractéristiques techniques des plus modestes.

Ses origines :

Construit en 1911 sur les chantiers W. Gray and Co. à Hartle Pool en Angleterre, il est lancé en 1912 sous le nom de «Armanistan». Il passe en 1913 sous le pavillon germanique sous le nom de «Duala» qui était la capitale du Cameroun alors possession allemande. En 1919, une partie de la flotte allemande est remise aux alliés au titre des réparations de guerre et le «Duala» est attribué à la France. Il est alors cédé par le ministère des Colonies à la Compagnie Nantaise de Navigation à Vapeur (la CNNV). Il est transformé en prison flottante à l'arsenal de Lorient en remplacement de «La Loire» qui avait assuré le transport des forçats sur Cayenne de 1900 à 1914. Depuis 1891, la CNNV était liée, en effet, par contrat avec le Ministère des Colonies pour le transport des condamnés dans les différents bagnes. Il est mis en service en 1922 sous le nom de «Martinière», nom qui figure sur sa coque et non celui de «La Martinière» vocable improprement utilisé couramment par ses usagers.

Affrété par la CNNV, il devient ensuite propriété de la Compagnie Générale Transatlantique en juillet 1937. Jusqu'en 1938, il effectuera la liaison sur la Guyane à raison de deux rotations annuelles en moyenne, à l'exception, en février 1931, d'un

voyage sur Saïgon pour embarquer au Cap Saint Jacques et à l'île Poulo Condor un contingent de 550 condamnés vers la Guyane. Il sera revendu en juillet 1939 à la Marine Nationale qui en fera un ponton flottant à Lorient où il sera coulé en juin 1940 suite à une attaque aérienne des Britanniques.

Ses caractéristiques techniques :

Coque acier, 1 hélice, 2 mâts, 1 cheminée, longueur de 109m51, largeur 14m32, creux 7m07, jauge brut 4907 tx, port en lourd 5200t, tirant d'eau 6m55 (permettant de remonter le Maroni), machine à triple expansion 2300cv, 2 chaudières cylindriques timbrées à 12,260 Kg, vitesse 10 noeuds 50.

Son encadrement comprend :

- un commandant (le capitaine Rosier jusqu'en 1938)
- 7 officiers de pont et mécaniciens
- 2 médecins de l'armée coloniale
- 1 commissaire du gouvernement
- 2 infirmiers
- 43 mécaniciens et chauffeurs
- 1 chef de convoi
- Une cinquantaine de surveillants pénitentiaires

Si l'on ajoute les 600 ou 700 condamnés, on arrive à un total de 700 à 800 rationnaires.

Ses aménagements spéciaux :

Des aménagements spéciaux ont été apportés au navire pour l'adapter au transport des forçats.

Les 4 faux ponts ont été divisés en 8 grandes cages garnies de solides barreaux métalliques pouvant recevoir chacune au moins 80 forçats. Pour tout mobilier : des bancs en bois. Des crochets sont fixés à une barre de fer servant de support aux hamacs, aux couvertures et aux musettes. Un réseau de tuyauterie assure l'eau courante et le chauffage. En cas de bagarre ou de mutinerie, il suffit d'actionner une manette pour projeter sur les manifestants des jets de vapeur brûlante.

Tel est le cadre dans lequel va se dérouler le voyage.

Le voyage

C'est à la fermeture, en 1873, du dernier bagne métropolitain de Toulon précédée par celles des bagnes de Rochefort en 1852 et de Brest en 1858, que la citadelle de Saint Martin de Ré, qui fonctionnait déjà comme pénitencier, devient le principal lieu de concentration des condamnés en provenance des différentes maisons d'arrêt.



Ils sont d'abord dirigés, jusqu'en 1933 sur La Rochelle et, à partir de 1933, sur La Pallice. De là ils sont transférés sur les bacs qui assuraient la liaison entre le continent et l'île de Ré, dont le «Coligny» amarré au quai Duperré en attente de la marée haute qui permettra l'accostage à Saint Martin au bout d'une heure et demi de navigation.

L'importance des contingents de condamnés ainsi transférés varie en fonction du nombre de détenus envoyés par chaque maison d'arrêt. Les débarquements à Ré se font donc au même rythme et ne donnent pas lieu à des manifestations de masse comme ce sera le cas pour le grand départ pour la Guyane.

Le «Martinière» n'effectuant généralement que deux rotations par an la durée du séjour des condamnés à Ré sera donc conditionnée par la date du prochain départ du navire pour la Guyane. Elle pourra être de plusieurs mois.

Ce temps de «purgatoire», antichambre de leur exil, ne sera pas pour eux de tout repos. Ils sont soumis à une discipline et à des travaux très durs, dans le silence absolu, obligatoire, ne pouvant sortir que pour effectuer de courtes promenades dans les cours du pénitencier sous la surveillance armée de leurs gardiens. C'est le moment aussi où ils perdent leur identité et reçoivent un numéro de matricule qui les identifiera désormais jusqu'à la fin de leur peine... ou jusqu'à leur mort. Ils sont aussi soumis à des examens médicaux et reçoivent au besoin les soins nécessaires pour être reconnus aptes à supporter le voyage. Pour les mettre en meilleure condition, leur régime alimentaire est même amélioré les derniers temps.

Vient enfin le jour de l'embarquement sur le «Martinière».

L'embarquement à bord du «Martinière»

La présence du «Martinière» en rade dans le Pertuis Breton marque pour la population de Saint Martin l'imminence du départ.

Malgré les interdictions de rassemblement, une foule nombreuse se presse sur le trajet que va emprunter le convoi des forçats à la sortie de la citadelle. L'événement mobilise un grand déploiement de force armée. Pour épauler les 40 gardiens attachés à la citadelle, 40 surveillants militaires, 50 gardes républicains et 100 tirailleurs sénégalais sont en renfort chargés d'assurer la surveillance et l'encadrement des quelques 700 condamnés qui constituent la «cargaison» moyenne du «Martinière».

C'est aussi l'occasion du déplacement de nombreuses personnalités. En tête le Préfet du département, suivi du sous-directeur des Affaires politiques au Ministère des Colonies, du sous-directeur de la circonscription militaire de Bordeaux, de l'inspecteur de la navigation et de beaucoup de notabilités locales, sans parler des représentants de la presse et des autres médias.



© Roger-Viollet

▲ Transport de forçats, embarquement pour le bague sur le «Martinière»

A l'intérieur de la citadelle, c'est le branle-bas de combat depuis 4h du matin.

Les condamnés ont fait l'objet d'un classement rigoureux, par catégories suivant la peine infligée par les Cours d'Assise, à savoir :

- Les transportés soumis au doublage : ce sont les condamnés pour meurtre ou vol à main armée qui ont échappé à la peine de mort et sont soumis aux travaux forcés. La loi de 1854 impose le doublage qui oblige les condamnés à une peine inférieure à 8 ans à rester autant d'années au bague. Les condamnés à un temps plus long devront y rester jusqu'à leur mort.
- Les relégués sont envoyés au bague à vie parce que récidivistes, ayant eu plus de 4 condamnations à plus de trois mois de prison.
- Les déportés politiques condamnés pour complot, espionnage, trahison ou désertion, à temps, en enceinte fortifiée.

Les condamnés ont reçu leur paquetage composé d'une veste et d'un pantalon de droguet marron, deux chemises, une paire de galoches à semelles de bois. L'équipement est complété par un sac, une couverture roulée portée en bandoulière ainsi qu'une musette contenant les vivres dits «de départ», plus une gamelle, quart, fourchette, cuiller, mouchoir et quelques objets ou souvenirs personnels. Les relégués sont coiffés d'un chapeau noir en feutre, les transportés et autres reçoivent un bonnet noir. C'est l'uniforme commun qui leur laisse une liberté de mouvement, à l'exception des reconnus «fortes têtes» qui sont enchaînés à deux par la cheville. C'est tout de même un progrès par rapport à leurs devanciers, qui eux, portaient une casaque rouge garance, un bonnet vert pour les condamnés à perpétuité, rouge pour les autres et dont la marche était entravée pour tous par une chaîne ferrée, longue de 1m50 et pesant 7 kilos, à la cheville.



Dans la cour principale du pénitencier les détenus sont alignés, paquetage aux pieds. en face d'eux, un aumônier donne une absolution collective. Beaucoup se découvrent, certains pleurent.

A 8h, le convoi s'ébranle en direction du port. Les tirailleurs encadrent le convoi, baïonnette au canon. Les fortes têtes sont devant et le bruit de leurs chaînes scande la marche du cortège. Sur le trajet, les familles et les curieux sont massés que les soldats essaient de refouler. Parents et amis tentent de reconnaître «leur» détenu pour le saluer une dernière fois d'un geste ou d'un regard.

Avant de prendre place sur les transbordeurs : le «Coligny», l'«Express», le «Pierre Labordère» ou l'«Avenir» qui vont les acheminer jusqu'au «Martinière», les condamnés font l'objet d'un ultime pointage de leur classification par les surveillants car c'est elle qui permettra à l'arrivée à destination la répartition des bagnards entre Saint Laurent du Maroni, Cayenne ou les îles du Salut.

Ces transferts, une fois terminés, le transbordement sur le «Martinière» s'effectue. Il est long car il n'y a qu'une seule échelle de coupée pour conduire sur le pont. Le navire-prison se met alors en route, saluant son départ des 3 coups de sirène traditionnels, en direction du Pertuis d'Antioche et du feu du Lavardin.

La grande traversée commence. Elle va durer une quinzaine de jours, quelques fois plus, quand il faut faire escale à Alger pour embarquer les condamnés des Cours d'Assise d'Afrique du Nord.'

A suivre.

Charles OFFREY

Vous retrouverez la suite du texte de M.Offrey, dont les récits de la vie à bord et l'arrivée à Saint Laurent du Maroni, dans notre prochain bulletin.

Anniversaire

La fondation de la Compagnie Générale Maritime

À la fin de 1854, les frères Péreire estiment «le moment venu de tourner les capitaux vers les grandes entreprises maritimes», étudient «la création des lignes transocéaniques de navigation à vapeur» et fondent la Compagnie Générale Maritime. L'acte constitutif de la compagnie est signé les 24 et 25 février 1855 par devant Maître Emile Fould, Notaire à Paris.

La Compagnie Générale Maritime est fondée au début de 1855 et approuvée par Décret Impérial le 2 mai. La Compagnie désire établir un service postal entre la France et les Amériques grâce à des paquebots à vapeur.

Les fondateurs rachètent une affaire normande de pêche à la morue la «Terreneuvienne» fondée en 1853 et qui appartient à Jacques Lecampion, armateur et maire de Granville. Ses apports sont estimés à 4 millions. Ils comprennent 20 goélettes, 44 longs-courriers, des immeubles à Granville, à l'Île du Massacre et sur la côte de Saint-Pierre.

La moitié du capital social de la Compagnie, fixé à 30 millions, est fournie par une cinquantaine de souscripteurs, des banquiers, des commerçants de Paris, de Lyon, de Mulhouse, des propriétaires, des hommes de la bourgeoisie, d'affaires et de la noblesse impériale et même des grandes dames. La banque d'affaires des frères Péreire, La Société Générale du crédit Mobilier, fournit le complément. Le Président est Adolphe d'Eichtal, l'ancien président du Chemin de fer de Paris à Saint-Germain. Parmi tous les souscripteurs, seulement deux sont des hommes de métier : l'armateur Lecampion et son adjoint François Théroulde.

Dès mars 1855, la Compagnie Générale Maritime propose au Gouvernement d'assurer les services vers les Etats-Unis, le Brésil et La Plata. Il doit être assuré, par des paquebots de 350 et 600 chevaux, à raison d'un départ par semaine vers l'Amérique du Nord et deux par mois vers l'Amérique du Sud.



Ils n'obtiennent les lignes de Vera Cruz et New York qu'en 1860. L'année suivante, la Compagnie Générale Maritime change de nom et devient la Compagnie Générale Transatlantique.

La première Assemblée Générale de La Compagnie Générale Maritime a lieu le 11 juin 1855, sous la présidence de M. Adolphe d'Eichtal. L'Association vous propose aujourd'hui de prendre connaissance de quelques extraits de cette Assemblée Générale.

Catherine Dehais

«Séance du 11 juin 1855 :

Mr. d'Eichtal, Président du Conseil d'Administration prend place au Bureau, Mr Eugène Péreire remplit les fonctions de secrétaire.

Conformément à l'article 44 des statuts, MM des Arts et Nelson Montès sont appelés à remplir les fonctions de scrutateur.

M. le Président, après avoir rappelé qu'aux termes de l'article 41 des statuts, l'Assemblée Générale est formée des possesseurs de vingt actions ou plus et qu'il résulte de la feuille de présence déposée sur le bureau que quarante trois actionnaires assistent à l'assemblée, représentant ensemble Cinquante cinq mille neuf cent cinq actions, déclare l'Assemblée régulièrement constituée; il expose ensuite que le Conseil d'Administration a confié la Direction de la Compagnie à M. Théroulde, ancien armateur à Granville.

Mr. Théroulde, Directeur, donne lecture du rapport qui suit :

*M*essieurs,

Les statuts de notre société nous prescrivent de vous réunir en Assemblée Générale dans les trois mois de la date du décret d'homologation pour constituer le Conseil d'Administration et déterminer de quelle manière doivent être appliquées les dispositions de l'article 25 des statuts.

Nous profitons de cette circonstance, pour vous exposer brièvement la pensée qui a présidé à la fondation de la Société Générale Maritime, les moyens par lesquels nous espérons assurer sa prospérité, et les premières mesures que nous avons prises pour préparer ses développements.

L'infériorité relative de la marine française est attes-

tée chaque mois par la publication des documents de l'Administration des Douanes.

Tandis que la France, sillonnée de chemins de fer, voit sa richesse, sa puissance, le bien-être de ses habitants s'accroître, pour ainsi dire à vue d'oeil, pendant que l'agriculture, les manufactures, le commerce intérieur prennent largement leur part de ce mouvement prodigieux, une seule industrie fait une regrettable exception : le progrès s'arrête aux bords de l'Océan; non pas que les objets de trafic fassent défaut, mais l'armateur français n'a point suivi le mouvement général du pays; il n'est pas en mesure de faire face aux besoins nouveaux. Quand il s'agit de porter au loin les produits de notre sol et de notre industrie ou d'aller chercher par un échange fécond, les matières nécessaires à notre travail et les denrées que réclame notre bien-être, il nous faut recourir à un pavillon étranger. [...]

Une étude alternative de la situation générale de notre commerce maritime, des causes qui ont fait son infériorité, et des moyens par lesquels il serait possible de faire cesser cette infériorité nous a donné la conviction que le moment était venu pour la marine française, de replacer son pavillon au rang que lui ont fait perdre une série de circonstances fâcheuses. [...]

Il s'agit aujourd'hui de faire, pour la marine, ce qui a été si heureusement accompli pour les chemins de fer; les mêmes causes doivent produire les mêmes effets; c'est dans la protection éclairée du Gouvernement, c'est dans l'association intelligente des capitaux, qu'il faut chercher les moyens d'assurer les progrès que notre marine et notre commerce extérieur doivent accomplir. [...]

L'oeuvre de Colbert et de Louis XIV peut être reprise aujourd'hui et poursuivie dans des conditions plus favorables. L'achèvement du réseau de nos chemins de fer a doté notre industrie du mécanisme de circulation le plus complet et le mieux systématisé qui soit au monde. Les parties les plus éloignées du territoire se touchent; nos produits les plus divers s'échangent, nos matières les plus lourdes se transportent aisément et à peu de frais partout où les appelle la consommation; le niveau des prix s'établit en même temps que la production s'accélère et se perfectionne par la facilité avec laquelle les matières premières lui arrivent, le commerce trouve, dans l'accroissement que le bien-être général donne à la consommation des débouchés chaque jour plus grands; par la suppression des distances la France acquiert évidemment, pour se livrer au commerce extérieur, des ressources et des aptitudes nouvelles.

Chacun de nos ports se trouve aujourd'hui doté d'une ligne de fer qui le rattache à nos con-



trées les plus centrales, et le met en relation directe avec Paris.

Cette situation toute nouvelle doit naturellement donner à notre commerce d'importation et d'exportation, et par conséquent à notre marine un essor inconnu ; le mouvement de circulation que les chemins de fer ont établi à l'intérieur, doit se prolonger à l'extérieur et passer du continent français jusqu'aux régions d'outre-mer, pour cela, il est nécessaire que la marine se développe, qu'elle s'organise sur une échelle plus vaste, qu'elle se mette en état de faire suite aux chemins de fer et de correspondre à leur activité par une activité pareille. [...]

La fondation à Paris de la Compagnie Générale Maritime, dans le centre même des affaires, avec le concours et l'appui de l'institution de crédit la plus puissante qui soit en Europe, est, dans notre pensée, destinée à répondre, en grande partie, aux besoins nouveaux que nous venons d'indiquer. Ce n'est point une concurrence, mais un auxiliaire, un centre d'action que nous voulons créer. [...]

Ce ne sont pas, en effet, les capitaux seuls qu'il faut associer, mais aussi l'expérience, le crédit de ces négociants éminents, de ces capitaines habiles qui, disséminés dans tous nos ports ont, malgré leur isolement, obtenu de grands succès. [...]

Il se passera (du côté de l'industrie des transports maritimes) un phénomène analogue à celui que nous observons sur les chemins de fer, ou les besoins du trafic, dépassant perpétuellement les ressources du matériel, semblent jusqu'ici n'être subordonnées, dans leur progression constante, qu'à la création des moyens de transport.

Après vous avoir exposé la pensée fondamentale de l'oeuvre à laquelle nous vous avons invités à prendre part, nous devons, Messieurs, vous faire connaître les bases sur lesquelles nous avons, en commençant, tâche d'asseoir ses premières opérations.

[...] Nous nous sommes attachés d'abord à faire sur une grande échelle et avec des ressources et des vues nouvelles la pêche de la morue.

La cherté toujours croissante des subsistances, le désir de procurer à nos populations laborieuses une alimentation à bon marché, nous ont suggéré la pensée d'aller chercher sur les rives de la Plata les ressources qu'y présentent d'innombrables troupeaux.

Nous avons acquis à Buenos Aires un premier établissement, dans lequel se préparent en ce moment des viandes avec lesquelles nous pourrions, dans quelques mois, commencer des importations sur une échelle assez large et en même temps nous transformerons en engrais, au profit de l'agriculture, toutes les parties des animaux qui ne pourront être réservées pour l'alimentation. [...]

L'un de nos premiers soins, vous le comprenez

sans peine, a été de nous assurer la possession d'un matériel assez considérable pour nous mettre en état de donner, dès les premiers jours de notre existence sociale, un emploi immédiat aux capitaux que vous nous avez confiés. Des offres avantageuses nous ont été faites à cet égard par la Société Terreneuviennne qui, fondée il y a deux ans (1853), a réalisé d'heureuses opérations et rassemble un matériel important et un excellent personnel.



▲ *Anonyme, «Jacques-Coeur», huile sur toile, vers 1855*

C'est en utilisant ce matériel que nous avons pu dès les premiers jours de notre existence, nous trouver en mesure d'entreprendre les diverses opérations dont nous venons de vous entretenir, et qui, deux mois à peine après le décret homologatif de nos statuts, se trouvent déjà en pleine activité : outre ce matériel qui se compose de 30 navires et goélettes, nous avons acheté et mis en construction quatorze navires jaugeant ensemble 7326 tonneaux, et destinés au transport des émigrants, ainsi que d'autres navires destinés aux affaires en participation engagées avec quelques armateurs.

Une autre question fort importante nous préoccupe; nous voulons parler de l'établissement de paquebots à vapeur destinés à former entre les divers ports français et les contrées situées de l'autre côté de l'Atlantique des relations régulières et rapides. [...] le succès dépend de la régularité et de la célérité dans le transport. [...]

Mais la vitesse et la régularité obtenues dans leurs conditions de perfection les plus grandes, sont coûteuses, que nulle part les efforts de l'industrie privée livrés à eux-mêmes n'ont pu les atteindre [...] sans de larges subventions des Gouvernements, à la création des lignes transatlantiques à grande vitesse. [...]

Nous travaillons activement, de notre côté, à nous mettre en mesure de lui prêter (au Gouvernement français), dans la limite de nos forces, tout le concours qu'il pourra souhaiter. Pour assurer le



succès d'une entreprise aussi vaste et dans laquelle la marine française devra lutter pied à pied avec les premiers marins du monde, et rencontrera des concurrents qui ont pour eux la force que donnent des succès acquis, des bénéfices réalisés et le concours de leur gouvernement, il ne suffit point au début surtout, des ressources et des capitaux de l'industrie privée; l'appui et l'intervention financière de l'Etat sont indispensables.

Des pourparlers se sont déjà engagés à cet égard, mais le retard apporté à l'homologation de nos statuts ne nous a point permis de mener à fin les négociations avant la clôture de la dernière du Corps législatif; nous sommes aujourd'hui tous disposés à les reprendre.

Au surplus, si nous ne parvenions point à conclure cette grande affaire dans les termes que nous venons d'indiquer, c'est à dire par l'établissement de paquebots à grande vitesse, pouvant sur tous les points lutter avec les paquebots anglais et américains, nous serions d'ores et déjà en mesure de tenter des solutions partielles et d'installer sur les lignes les plus fructueuses et les plus importantes, des services à vapeur à petite vitesse, destinés principalement aux transports de marchandises; leur organisation préparerait l'installation des grandes lignes dont nous croyons la création indispensable aux intérêts du commerce et de la navigation française.

Ce n'est point seulement par des subventions pécuniaires qu'à l'exemple des Gouvernements américain et anglais, le Gouvernement français pourra favoriser la création des lignes transatlantiques; la réforme de quelques unes des dispositions de notre législation douanière ne sera pas moins indispensable. [...]

En supprimant tous droits différentiels, les traités de commerce nous forcent à lutter sans protection contre les pavillons des nations avec lesquelles nous faisons des échanges directs, et nous ne pouvons le faire à armes égales car nous n'avons pas les mêmes instruments. Tandis que les Anglais peuvent acheter partout où ils les trouveront à bon marché le cuivre, la houille, le fer et d'autres produits de l'industrie du pays, nous n'avons à leur opposer que des navires construits à grands frais, avec des matières que la protection du tarif maintient à des prix élevés.

Toutes les charges pèsent donc sans compensation sur la marine française, et depuis de longues années, elle se trouve seule à supporter les frais du système protecteur dont elle ne retire aucun avantage. [...] Il suffirait pour rétablir l'équilibre de généraliser les décisions par lesquelles le Gouvernement a déjà plusieurs fois autorisé tantôt l'admission en franchise des matières premières ou ouvrées nécessaires à la construction maritime, ou, ce qui revient au même, la construction de navire en entrepôt, tantôt la francisation des navires construits et achetés à l'étranger.

Nous ne doutons point que le Gouvernement ne prenne prochainement en grande considération les réclamations que le commerce maritime a depuis longtemps fait entendre à ce sujet. [...]

Le décret qui autorise la constitution de notre société porte la date du 8 mai, et, dès aujourd'hui, notre société possède 82 navires et bateaux de pêche armés ou en construction.

Trente de ces navires montés par 1200 hommes d'équipage, sont en ce moment même occupés à la pêche de la morue et au transport, soit des produits ordinaires de la pêche, soit à celui des engrais; 33 bateaux font, sur les côtes de France, la pêche de la sardine dont les débris sont aussi transformés en guano; 2 navires ont transporté de Bayonne aux rives de La Plata 600 émigrants du pays basque.[...]

Les traités que nous avons passé avec le Gouvernement français pour des transports de coolies de l'Inde aux Antilles, ont commencé à recevoir leur exécution, et déjà 800 indiens ont été par nous amenés à bon port à la Martinique et à la Guadeloupe.

Dans quelques semaines nous embarquerons pour compte de l'Etat les ouvriers libres que nous devons transporter des côtes d'Afrique à Cayenne.

Nous avons enfin contracté avec plusieurs maisons considérables des participations importantes pour l'armement d'un certain nombre de navires destinés à la navigation de l'Inde et d'autres parties du monde. [...]

Nous ne terminerons pas sans ajouter que les nouvelles les plus récentes de nos diverses expéditions sont pleinement satisfaisantes; elles nous permettent de vous donner l'assurance que, dès l'année prochaine, vous commencerez à recueillir le prix de vos efforts, et nous n'épargnerons rien pour que cet espoir ne soit pas déçu.»

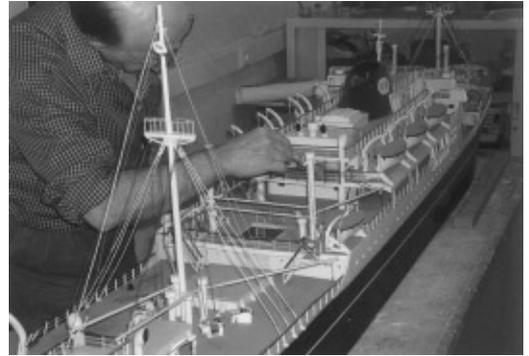


Manifestations

La magie des ports

Le week-end des 4,5 et 6 mars, au Havre, un programme intitulé «La magie des ports» a accueilli un public nombreux. L'association, en partenariat avec le Volcan, les Archives Françaises du film (CNC), l'Association Louis Lumière et la Cinémathèque Robert-Lynen de la ville de Paris, a participé à une table ronde sur la question de la restauration des films et proposait en entrée libre des films des frères Lumière, des documentaires anciens sur la Marine marchande et des fictions liées au thème de la mer. Les copies présentées étaient en majorité des copies restaurées. Compte tenu de la qualité de ce programme et de la bonne fréquentation des séances, l'Association tentera de présenter ces films dans d'autres lieux.

Ferdinand de Lesseps



La maquette du Ferdinand de Lesseps a été restaurée par Model's Club de Marseille, avec le concours financier de STEF TFE que nous remercions chaleureusement.

Capital

L'émission Capital, sur M6, consacre le 17 avril un reportage sur l'Association French Lines.

L'Objet du mois

Cent ans de Services maritimes français.

Cet ouvrage fut publié en 1952, afin de célébrer le centenaire des Messageries Maritimes (1851-1951).

Les textes sont d'André Siegfried, de Jérôme et de Jean Tharaud. Cette très belle édition, imprimée sur vélin, est accompagnée de nombreuses et prestigieuses planches d'illustrations.

Taille de l'ouvrage : 40x29 cm.

Référence : C 321

Prix : 68,50€

Pour tous renseignements, n'hésitez pas à contacter **Estelle Maignan, au 02 35 24 19 13.**

Vie associative

Mémoire orale

La campagne de mémoire orale menée par l'Association a déjà permis de réunir 80 heures d'entretiens enregistrés. Pour ouvrir ces archives orales à la consultation du public, outre les copies sur CD et DVD déjà disponibles et consultables au Havre, une base de données informatiques est désormais mise en place pour établir l'inventaire. A terme, chaque entretien aura sa fiche d'inventaire contenant entre autres un résumé des témoignages.



Actuellement :

A Rochefort :

- **Exposition «Blaise Cendrars, escales»**

Du 15 janvier 2005 au 5 juin 2005. A la Corderie royale, Centre International de la mer- 17303 Rochefort.

A Châlons-en-Champagne :

- **Exposition «La Champagne ou l'épopée d'un transatlantique de la Belle Epoque 1885-1915».**

Du 4 mars 2005 au 6 mai 2005. Aux Archives départementales de la Marne- 1 rue Just Berland - 51000 Châlons en Champagne..

- A Marseille :

Exposition «Entre mer et désert, l'aventure des circuits transat en Afrique du Nord»

Villa Bagatelle - Mairie des 6e et 8e arr. - 125 rue du Cdt Rolland- 13008 Marseille

Du 1er au 17 avril 2005

A venir :

- A Aix en Provence :

Exposition «Entre et mer et désert, l'aventure des circuits transat en Afrique du Nord».

Maison du Maréchal Juin, 29 avenue de Tübingen - 13090 Aix en Provence

Du 20 avril au 27 mai 2005

Conférence «Entre mer et désert» par Dominique Boudet

Vendredi 29 avril 2005, *Maison du Maréchal Juin, 29 avenue de Tübingen - 13090 Aix en Provence*

- Au Havre:

Exposition sur l'histoire de la conteneurisation

Journées portes ouvertes du Port Autonome

11 et 12 juin 2005

- Au Havre, du 11 au 19 juin 2005 :

manifestations autour des 150 ans de la Transat

Expositions dans les vitrines des commerçants, exposition à la Cathédrale Notre Dame, rencontres, projections cinématographiques

Rue de Paris, 76 600 Le Havre

- A Marseille :

Conférence «Le trésor du Tasmania» par Charles Finidori

Semaine du 9 mai 2005 (date à préciser), *Office de la mer 6 rue Fort Notre dame - 13007 Marseille*

Conférence «La Transat et les chantiers navals de Saint Nazaire» par Christophe Belser

Mardi 8 novembre 2005 à 18h, *Office de la mer, 6 rue Fort Notre Dame - 13007 Marseille*

Projection «France, naissance d'un grand transatlantique» du réalisateur Etienne Lallier, 1961 et «Amarcord» de Fellini

Mardi 10 mai 2005 à 19h, *Cinémathèque de Marseille, 31 Bld d'Athènes- 13001 Marseille. Entrée 5 €*

Exposition «les 150 ans de la transat»,

De juin à décembre, *Chambre de commerce, Palais de la Bourse, 13001 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 : Association French Lines, 57 rue de l'Abbé Groult, 75015 Paris Tél/fax : 01 45 33 37 43

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 : Association French Lines, CMA CGM, Bordeaux Fret, Zone Industrielle de Bruges, rue Henri Delattre,

33 521 Bruges cedex Tél : 05 56 11 96 01 Fax : 05 56 11 96 29

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 depuis le début de l'année 2005 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	MARTIN CLAUDE
ALLARD YVES	MERZ CLAUDE
AYMERIC PIERRE	MEUNIER CHARLES
BEAUGRAND FREDERIC	MILLON MICHEL
BECCHOEFER EDMOND	MONGON DANIEL
BLIN PATRICK	MONIER JEAN PAUL
BONIS JEAN YVES	MOULIN TRAFFORT BRUNO
BOURDON JEAN PIERRE	NEMO GERARD
BOUTAREL ANDRE	NEUT ROBERT
BRAULT FRANCOIS	NEUTS MICHEL
BURTHE PHILIPPE	NOEL GERARD
CAZADE PIERRE	OFFREY CHARLES
CERETTI GEORGES	PARIS BERNARD
CHARLOT YVES	PASSOT RAYMOND
CHAUMETTE LUC	PAULIAN PIERRE
CHAUVET JACQUES	PERLIE CURE ANNE MARIE
CHRETIEN JEAN CLAUDE	PERROY AYMERIC
CONTET JACQUELINE	PERSOGLIA
COTTET JEAN LOUIS	PETRO LAURETTE
COUILLIARD FRANCOIS	PHILIPPON LOUISE
DANOY GEORGES	PIAR JEAN MICHEL
DANY GEORGES	PORTIER LUC
DE LA MONNERAYE OLIVIER	POULAIN JEAN
DEBRAY MARC	QUEMAR JEAN LOUIS
DELVIGNE DENISE	QUANSONT SERGE
DI CHIAPPARI JOSEPH	RAGUIN CHRISTIANE
DUCAUNNES DUVAL MICHEL	REMON PATRICK
DUFILS ALAIN	REY AEDOUCARD
DUMAINE HUBERT	RIBLIER EUDES
DUMAS ROBERT	RICHARD JULIEN
ELISEO MAURIZIO	ROUILLARD PATRICK
FAGOUR OLGA	ROUX LEON
FLAGUIERE LAURENT	SAGOT BENOIT
FAVRO REINE	SERRIERE ROBERT
FERRAND HENRI	SIFFRID EDOUCARD
FRANCOIS JEAN	SIMON PIERRE
GALLET MICHELE	STRANSKY ARLETTE
GALMAND CLAUDE	STRANSKY FREDERIC
GASTON GERARD	SUCHE JEAN MICHEL
GIRE NICOLE	TARDIF CHRISTOPHE
GIJILY ERIC	THIBAUT MICHEL
GIJILY INGRID	VALLETOUX PHILIPPE
GUENEBAUD PIERRE	VANDEVELDE GERARD
GUERENNEUR MAURICE JEAN	VERRAT CHRISTIAN
GUILBERT PHILIPPE	VIGER NELLY
GUYAUX PATRICE	VIGER ROBERT
HALNAY DU FRETAY BER- TRAND	VOCHEL LUCIEN
HECQUET PHILIPPE	ZIEGER KARL
ISOARD JEAN PIERRE	
JAFFRAY ROGER	
JAMBON MICHEL	
JOURDAN PIERRE	
JOUSSON RENE	
KERGUS YVES	
LAUBEL ALBERT	
LE GUEN BERNARD	
LE MOUEL GILLES	
LE ROUX ALAIN	
LEBRETON GUY	
LECANU CHRISTIANE	
LEMUT JEAN	
LEROY MICHEL	
LOCOSTE JEAN LUC	
MAIER GUY	
MAILLARD XAVIER	

Cette liste a été arrêtée au 28 février 2005. Elle donne lieu à une mise à jour régulière.