



French Lines

Sommaire

1 - Edito

2 - La course du
Polynésien et de
l'Ophir en 1892

3 - Agenda

4 - Vie associative

5 - Dons

6 - Acquisitions

7 - Partenaires
et sociétaires
donateurs

French Lines

Histoire et patrimoine des compagnies maritimes



Edito

Chère amie, cher ami,

Nous vous adressons ce premier bulletin de l'année 2016 au moment où il vous est possible de découvrir **notre nouveau site Internet www.frenchlines.com**. Entièrement refondu et réorganisé, il a été pensé pour permettre une meilleure information sur nos activités et une présentation approfondie des richesses conservées par French Lines. Ce site offre aussi un lieu convivial, permettant de gérer plus efficacement adhésions, dons et achats dans notre boutique. Vous trouverez d'ailleurs dans ce bulletin un article qui vous donnera les éléments pour créer votre compte en ligne.

Il est important de préciser que notre site ne présente pas encore tous les contenus que nous souhaitons publier. Petit à petit, au fil des mois à venir, nous compléterons les différentes pages par de nouveaux contenus, nous enrichirons les offres de produits de la boutique et nous diffuserons notre actualité, pour partager et vous faire vivre nos projets, nos activités et nos coups de cœur.

Au-delà de ce vaste chantier numérique qui mobilisera encore l'équipe de French Lines tout au long de l'année, nous avons engagé d'autres projets. Nous avons par exemple débuté la numérisation de l'ensemble des archives des conseils d'administration des Messageries Maritimes, de la Société des Voyages et Hôtels Nord-Africains et de la Compagnie Générale Transatlantique. Ces documents exceptionnels seront bientôt consultables sur rendez-vous au Centre de consultation du Havre.

Du côté des expositions, *Lalique et l'art du voyage* vient d'ouvrir ses portes au musée Lalique de Wingen-sur-Moder. C'est une belle occasion de (re)découvrir ce créateur exceptionnel ainsi que les œuvres que lui et sa fille Suzanne ont imaginées pour les plus beaux paquebots français, mais également pour les trains et les automobiles.

D'autres manifestations suivront, notamment cet été à Duclair avec une exposition consacrée à la gastronomie à bord des paquebots de la Transat et, au Port Center du Havre, l'exposition *The box, la mondialisation a un corps d'acier*, puis, à la fin de cette année à Lyon, l'exposition *Paquebots, le beau voyage* au siège de la société GL events. Enfin, nous avons déjà commencé à travailler sur les projets de French Lines pour 2017, année exceptionnelle largement consacrée aux festivités du cinquième centenaire du Havre !

Dans les pages qui suivent, vous pourrez aussi découvrir la suite de la course épique entre *l'Ophir* et le *Polynésien*, proposée par notre ami André Bignault. Vous trouverez également les listes des dons et des acquisitions qui ont enrichi les collections et archives de French Lines au cours des derniers mois : adhérents, donateurs et/ou mécènes, vos contributions à l'enrichissement du patrimoine maritime méritent une nouvelle fois notre reconnaissance et nos plus chaleureux et sincères remerciements.

Et à tous je donne rendez-vous le 10 juin au siège du Havre pour notre Assemblée Générale.

Bonne lecture !


Eric Guily

La course du *Polynésien* et de l'*Ophir* en 1892

(suite du dernier numéro)

Anonyme. Le paquebot *Armand Béhic*
(MM 1892) en mer

Sans doute faut-il remarquer que la Grande Baie australienne ne se montra pas trop revêche au cours des jours suivants. En effet, deux journées et demie durant, entre Port Adelaide et King George's Sound, le courrier français put la sabrer de son étrave à plein registre de vapeur. Sans faillir, il couvrit les 1.025 milles de distance à plus de 16 nœuds 5 de moyenne. Il est probable que le tangage et le roulis rendirent le confort des passagers pour le moins instable, quoique rien ne fût rapporté à ce sujet. De toute façon, tous à bord avaient pris parti dans le duel qui se jouait et, bien qu'otages dans une certaine mesure, les passagers, Anglais y compris, misaient sur l'étalon qu'ils chevauchaient.

A 1h45 du matin, le samedi 5, le paquebot atterrit sur rade de King George's Sound et s'annonça d'un coup de canon. Sans le savoir, quatre heures le séparaient de son poursuivant.

Les quelques passagers et la poste ne furent pas longs à embarquer tandis que le commandant prenait connaissance du fameux télégramme de Marseille, si peu clair au demeurant. C'était la nuit à Albany, néanmoins il semblait que la population fût au courant de la course. Le *betting* allait bon train, que le résultat de cette première manche relançait de plus belle.

Le *Polynésien* repartit de King George's Sound après trois heures d'escale sans avoir vu son adversaire poindre seulement dans l'est. En avant toute ! Au revoir, l'Australie ! Et, sitôt le cap Leeuwin doublé, à arrondir la route en direction des Seychelles ! Loxodromie ou orthodromie ? Pleine voile établie ou pas ? L'on ne sait, sauf que les mécaniciens, en bas, sur lesquels tout reposait, redoublaient de vigilance auprès de leurs appareils.

Il y avait, en effet, une belle trotte d'ici à Mahé et chacun se réjouissait que les touchées de Bourbon et de Maurice eussent été supprimées depuis 1887, date à partir de laquelle, elles s'étaient intégrées à la ligne directe de Madagascar. Cette modification

de l'itinéraire l'allégeait sensiblement. Malgré tout, aucune nouvelle de l'*Ophir* n'allait parvenir au bord pendant de longs jours. L'océan Indien, c'est vaste, à cheval sur deux hémisphères, entre albatros et poissons volants.

A ce stade, d'ailleurs, il est utile de se représenter, sur le routier, qui couvre l'espace liquide séparant l'Afrique de l'Asie, ce qu'étaient les trajets des deux compétiteurs. Doublé le coin sud-ouest de l'Australie, autrement dit le cap Leeuwin, le *Polynésien* et l'*Ophir* s'éloignaient nettement l'un de l'autre : le navire anglais filait sur Colombo dans l'île de Ceylan ; le français rejoignait Mahé, plus à l'ouest, à 4.000 milles en gros de distance. (Bientôt, la ligne M.M. adopterait ce même port de Colombo mais, pour l'heure, il traversait la mare en diagonale.) La distance à parcourir jusqu'à Aden, point où les deux routes se réunissaient de nouveau, était, certes, un peu plus courte pour le *Polynésien* d'environ une centaine de milles ; sans doute aussi, le tracé français tirait un meilleur parti des alizés de sud-est qui règnent dans l'hémisphère sud. Néanmoins, Mahé n'avait rien à voir avec Colombo : d'une part en ce qui concernait ses approches et son accès, d'autre part pour le rendement des services rendus aux navires en escale. Colombo, lui, était en plein essor après avoir supplanté définitivement Pointe de Galle ; il se situait aussi et surtout sur la grande ligne impériale d'Extrême-Orient.

Anonyme. Port de Colombo

Dix jours après le départ d'Albany, le mardi 15 novembre en milieu d'après-midi, le *Polynésien* s'insinua dans le chenal menant à Port Victoria dans l'île de Mahé. Les chaudières avaient tenu admirablement, mais, comme toujours, elles avaient été bichonnées à Sydney. Il est à penser que si toutes n'avaient pas servi simultanément, la plupart étaient restées sous pression au prix de centaines de tonnes de coke englouties. Sur rade de Mahé, à l'aide de mahonnes, la durée du charbonnage s'étala sur dix heures d'horloge. La fièvre à bord ! L'on imagine sans peine le pacha piétinant, l'équipage et les passagers de même, dont nos Anglais *of course*.

Le *Polynésien* ne parvint à s'extraire du port que dans la nuit du lendemain. Sitôt le pilote débarqué, il entreprenait de grignoter un à un les 1.400 milles qui le séparaient maintenant d'Aden où il lui faudrait encore compléter ses soutes. Inutile de dire qu'il marchait tout dessus – « *the bone in her teeth* ». Ainsi gravissait-il les parallèles vers la Corne d'Afrique si redoutée des navigateurs depuis toujours. Mousson maniable de NE, bonne « *visi* », c'était déjà ça quoique ce petit temps pût être également favorable à l'*Ophir* qui, la panse remplie à Colombo, fonçait peut-être déjà vers l'ouest. Et puis saprelotte ! L'on verrait bien...

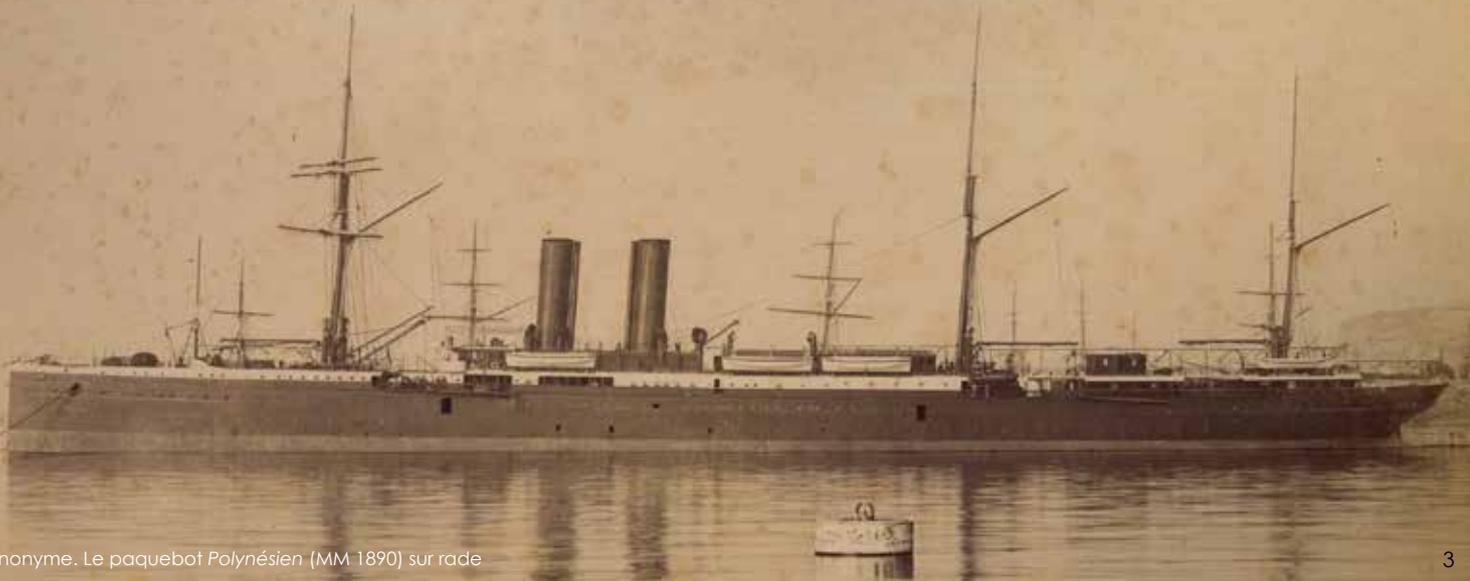
Vint le moment toujours délicat pour qui vient du sud, d'appréhender la côte somalienne avant que de virer et d'entrer dans l'entonnoir d'Aden. Ras Hafun le fourbe fut reconnu, Guardafui à la suite. Ce dernier cap fut contourné avec sûreté, son invisible cimetière d'épaves de même, où gisait, en particulier, les restes du *Mei-Kong* depuis 1877.

Et ce fut l'arrivée dans le port yéménite, le samedi 19 après-midi. Soit Aden l'incongru, Aden un cratère de roches calcinées au-dessus duquel flottait alors, ou pendouillait, le

pavillon de la Reine. Mais Aden planté pile sur les chemins menant aux Indes, vers l'extrême Asie et partout ailleurs. (Djibouti, qui n'égalerait jamais Aden, n'allait sortir du sable et des cailloux, que dans cinq ans ; ne parlons pas du dérisoire et triste Obock dont le peu d'eau disponible se révélait même impropre aux chaudières.) Aden où le *Polynésien* avait non seulement du charbon à embarquer mais, en outre, tout un lot de marchandises en souffrance qu'il fallait enlever impérativement. Comme si cela ne suffisait pas, Aden enfin, où l'agent de la compagnie vint apprendre au commandant que l'*Ophir* brûlait l'escale. Le coup de bambou ! En attendant, la soirée et la nuit allaient y passer. Stoïques les cœurs !

Aussi vite que possible, le français s'évada de l'enfer sur la terre – toujours Aden – et de tout ce qui s'était ensuivi, du calvaire du charbonnage, dont l'opération forçait à se claquemurer dans les emménagements sans que cela empêchât pour autant la poussière de s'infiltrer partout. Maintenant, on s'offrait, autant que faire se pouvait, au moindre courant d'air, on recouvrait un peu son souffle, on revivait. On lavait également le navire à grande eau et la crasse coulait à pleins dalots. Seulement, flottait un certain désabusement par tout le bord. Pour certains, la messe était dite, qui était celle d'un enterrement ou peu s'en fallait. Au mieux, l'enthousiasme avait pris une couleur en demi-teinte. L'on put penser que le détroit de Bab el-Mandeb portait bien son nom de « *Porte des larmes* » lorsque le *Polynésien* le franchit pour entrer en mer Rouge ; la mer Rouge, ce long corridor qui avait également à voir avec le chaudron du diable du fait que l'on y cuirait dans son jus tout au long des 1.300 milles d'ici à Suez.

Quand à Suez, justement, le *Polynésien* se présenta sur rade, à l'entrée du canal du même nom, ce fut avec le sentiment que, cette fois, l'on saurait à quoi s'en tenir. Le verdict était là, qui signifierait peut-être déjà la fin de la partie. Ce fut donc avec un regain d'optimisme pour les uns (peu nombreux) et d'un découragement accru pour les autres, que le bord apprenait du pilote que l'Orient Line avait embouqué le Canal SIX heures avant.





Anonyme. Fumoir de la 1^{re} classe du paquebot *Polynésien* (MM 1890)



Anonyme. Cheminée du paquebot *Polynésien* (MM 1890)

Anonyme. Salle à manger de la 1^{re} classe du paquebot *Polynésien* (MM 1890)



Que du sud au nord de l'isthme, l'on ne parlait que de la course, au pilotage, dans les agences maritimes, chez les consignataires, parmi les bateliers et même les poussins des *gully gully men*, etc.. Et que l'écho de tout ce charivari résonnait déjà en Australie, à Londres *and so on...* Bref, que l'*Union Jack* était vraisemblablement sur le point de l'emporter, qu'il avait peut-être déjà gagné.

En fait, la situation était celle-ci à ce moment : quelque part là-haut en plein le désert, l'*Ophir* était sur le point d'atteindre Ismaïlia alors que le Messageries trépignait ici, à l'entrée, en attendant le top de départ des navires montants.

Enfin, le *Polynésien* put mettre en route, précédant le convoi. Les 160 kilomètres de la voie d'eau furent avalés sans garage et aussi rapidement que le permettaient les règlements du Canal, soit en seize heures de marche. Quand Port-Saïd fut en vue en fin de matinée, le rival s'y distinguait encore, au loin à travers la brumaille, en train de se ravitailler. Le moral grimpa d'un coup. Mais, bien sûr, l'*Ophir* ne manqua pas de le repérer également. Aussi, laissa-t-il tout en plan. Interrompant son charbonnage, les Arabes, le couffin plein sur la tête et stoppés pratiquement sur les étroits planchons d'accès au navire, il largua ses ficelles en catastrophe et fila par les jetées.

Pour sa part, le *Polynésien*, à peine fut-il amarré sur coffres, qu'il réduisit ses opérations au minimum. Pour un peu, on eût cru assister à un prix de « formule 1 », cent ans plus tard. 119 minutes (!) après que l'*Ophir* s'était éclipsé, le français se libérait à son tour. Il était 2h de l'après-midi le jeudi 24 novembre.

Au mieux dans ses lignes d'eau, non mécontent en outre de la présence d'un léger coup de vent debout et fort de l'excitation requinquée de ses troupes, ce fut un vaisseau conquérant qui entreprit la chasse à l'Anglais. Pour autant, « machine à nouveau sur le pont » – ô pauvres ingénieurs des ateliers de La Ciotat qui ne décoléraient pas de longtemps – ladite chasse allait se poursuivre presque une journée.

Mieux vaut maintenant se tenir sur la passerelle auprès des officiers. Les quarts se suivent et l'on fouille la mer pour y distinguer le « gibier » d'autant que la Méditerranée ne demeure jamais vide très longtemps. Passe la nuit. A 8h du matin, voici une fumée minuscule qui se signale derrière l'horizon, pratiquement droit devant. C'est une minuscule chiure de mouche qui grossit imperceptiblement et qui se pose sur la ligne, une silhouette qui se détaille petit à petit, qui finit par être identifiée. C'est bien l'*Ophir* dont l'œil exercé voit bien qu'il crache toutes ses entrailles. Lentement, toujours avec une infinie lenteur, l'espace de mer se resserre. Dix, cinq, trois, puis un mille,



Anonyme. Affiche "Orient-Royal Mail Line. To Australia"
Collection André Bignault

maintenant mille mètres, cinq cents, enfin une dernière encablure. Le *Polynésien* vient d'abord taper contre l'ourlet du sillage, le déborde. Pas trop néanmoins, afin de rester à proximité. C'est la victoire, si belle parce que pour l'« honneur d'un pavillon de firme » eût dit l'agent poète de la compagnie Louis Brauquier ! Au terme de 22 heures de poursuite tout de même !

Désormais, s'écoule cette poignée de minutes extraordinaires pendant lesquelles le *Poly* passe l'*Ophir* en revue sur toute sa longueur. Les ponts extérieurs sont pleins de monde, soit deux foules aux bastingages, qui se font face. Pourtant, il n'y a pas de réactions ostensibles, seulement quelques saluts de la main. Un silence, plutôt inattendu, dissout les quelques appels lancés de part et d'autre. Etrange scène muette bien que libératrice que celle-là au terme de milliers de kilomètres, couverts en 23 jours, qui ont connu la tension, l'espoir, le *betting*... ! Les pavillons ont été envoyés, les étamines claquent joyeusement en haut des drisses : ce sont les capitaines de l'*Ophir* et du *Polynésien* qui se saluent selon le code des gens de mer. Après de rapides échanges de signaux, le capitaine anglais conclut avec une élégance typiquement britannique : « *Thanks – Same – Wishes – Pleasant Voyage* ». Il est midi exactement, ce vendredi 25 novembre 1892, au milieu de la Méditerranée. Le *Polynésien* s'éloigne déjà.

Le sud de la Crête, atteint avant la nuit, met le point final à cette régates mémorable réalisée sur un demi-tour du monde. En effet, le détroit de Messine passé, les deux paquebots vont suivre, de nouveau, des routes divergentes, l'anglais vers Naples, le français vers Marseille. Où leur arrivée va être, évidemment, l'occasion de commentaires enflammés, et d'articles de presse subjectifs qui, néanmoins, s'estomperont vite car ainsi filent toutes choses humaines. Mais par-delà l'orgueil de clocher, une quête qui peut être jugée puérile avec quelque raison, mieux vaut retenir la mission sacro-sainte de ces liaisons maritimes

d'avant l'aéroplane. Quand seule importait le débarquement du courrier en gare des capitales européennes. Et là, en l'occurrence, celui de la poste du *Polynésien* parvenue à Londres douze heures avant celle de l'*Ophir*, expédiée d'Italie.

Le *Polynésien* conservera sa réputation de « *greyhound of the seas* » pendant plusieurs années avant que d'être transféré sur la ligne de Chine. Il sera torpillé en août 1918, du côté de Malte.

Quant à l'*Ophir*, malgré tous les efforts des ingénieurs, il demeurera un ogre dévoreur d'antracite pendant toute sa carrière. Toutefois, en 1901, il aura l'insigne honneur, comme yacht royal, de véhiculer le prince et la princesse d'York - les futurs George V et Queen Mary - au cours d'une longue tournée de l'Empire britannique. L'Amirauté finira par l'acheter, au début des hostilités en 1915, l'utilisera effectivement comme croiseur auxiliaire et il survivra à la guerre, n'étant démolé qu'en 1922.

Il ne serait être question de terminer cette histoire sans rappeler ce que représentaient les Messageries en ce temps-là, c'est-à-dire une prestigieuse compagnie reconnue universellement. Ainsi, jusque dans les premières années du XX^{ème} siècle, la très ancienne entreprise de diligences, créée sous le Directoire en 1798, qui s'était diversifiée en 1850 et avait « épousé la mer » (eût dit qui vous savez) se situait au cinquième rang mondial par le tonnage. En 1899, par exemple, les deux maisons allemandes du Norddeutscher et de la Hamburg Amerika étaient devenues largement les leaders par l'importance de leurs flottes, devant la British India et la P&O. Venaient ensuite les Messageries avec 64 navires et 234.000 tonneaux de jauge brute. La Compagnie Générale Transatlantique n'occupait alors que le 9^e rang de ce classement, armant 62 navires pour 157.500 tonneaux ; elle-même devançant la White Star (11^e - 127.000 tx) et la Cunard (13^e - 118.500 tx). Ainsi, à cette époque, la fière Licorne sillonnait tous les océans, ayant même, ceci dès sa fondation, failli desservir l'Amérique du Nord, n'eût été la frilosité politique du gouvernement d'alors...

André Bignault

Anonyme. Port de Colombo





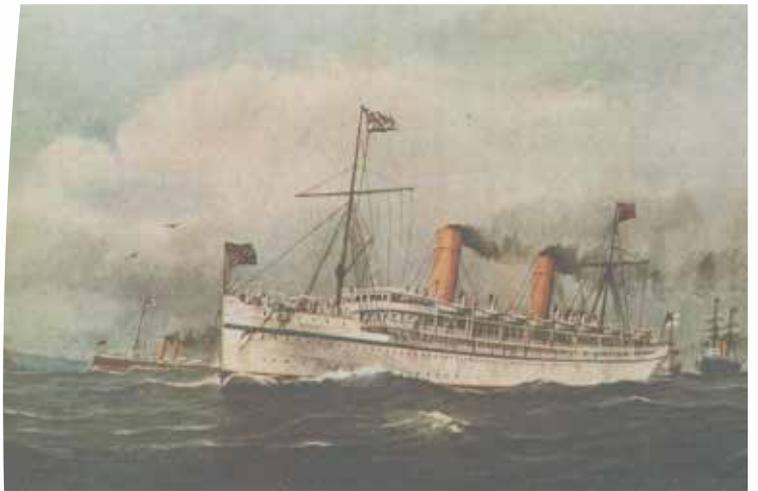
Sandy-Hook. Torpillage du paquebot Polynésien (MM 1890), le 10 août 1918

Note :

Cette course océanique du *Polynésien* et de l'*Ophir* ne doit qu'à quatre pages intitulées « Les Belles Régates » et conservées par l'Association French Lines au Havre de ne pas être totalement oubliées. Le texte, qui est tapé à la machine est dû au commandant Bourge des Messageries Maritimes qui fut le témoin direct de cette aventure en 1892. Il était alors lieutenant à bord du *Polynésien* depuis son neuvage.

Quant au commandant Boulard, il était lieutenant de vaisseau lorsqu'il entra aux Messageries en 1884. « *Zélé et distingué* » est l'appréciation la plus courante que l'on relève à son sujet. Une note ajoute... qu'« *il était un peu disposé à faire prédominer ses idées* » – comme il sied aux âmes bien nées aurait-on pu ajouter, le marin semblant bien mériter, par sa personnalité, une telle prérogative. Après avoir commandé les grands paquebots pendant une vingtaine d'années, il intégra les services de l'armement et devint contrôleur général en 1905.

Anonyme. Peinture représentant le paquebot *Ophir* (1891-1915) en mer
Collection André Bignault



Charles Murray Paddy. Peinture représentant le paquebot *Ophir* (1891-1915) en mer. Collection André Bignault



Agenda

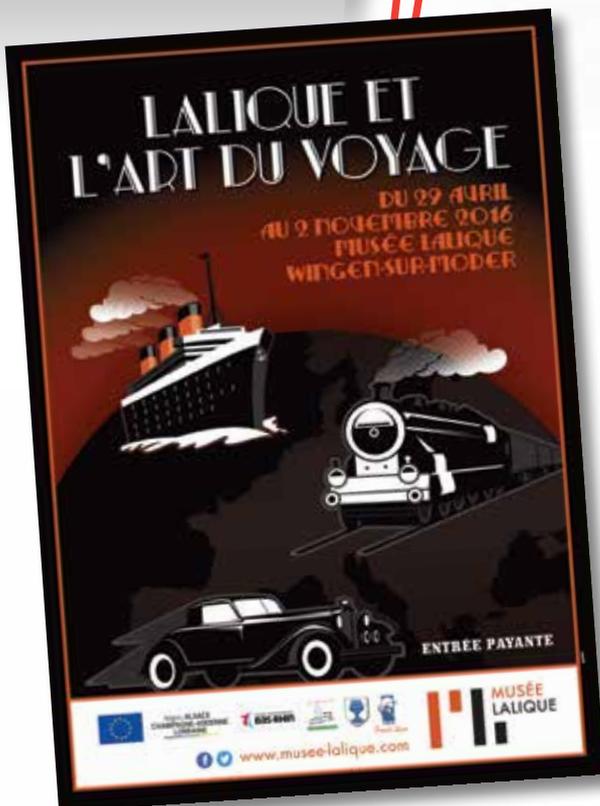
LES EXPOSITIONS EN COURS ET À VENIR

Très vite, ce qui n'était qu'un moyen de transport, devient un art de vivre, en particulier pour les premières classes. René Lalique, dont le talent de verrier était déjà reconnu au niveau international, va ainsi contribuer à la décoration des paquebots *Paris*, *Île-de-France* et *Normandie*, avec notamment la création de luminaires. Pour les trains, en particulier le *Côte d'Azur Pullman Express*, il imagine différents agencements, avec des panneaux décoratifs en verre. Les automobiles séduiront également René Lalique qui créera près d'une trentaine de bouchons de radiateur entre 1925 et 1931.

L'atmosphère raffinée de ces palaces flottants ou sur rail, de même que la subtile touche artistique apportée par les mascottes en verre, sont autant de thématiques déclinées dans l'exposition *Lalique et l'art du voyage*.

Cette exposition événement fait l'objet d'un commissariat associé entre le Musée Lalique et French Lines.

Musée Lalique
Rue du Hochberg - 67290 Wingen-sur-Moder
Du 29 avril au 2 novembre 2016.



Alsace

Wingen-sur-Moder

« Lalique et l'art du voyage »

Paquebots, trains, automobiles : trois modes de transport qui connaissent un développement considérable à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle ; trois moyens de locomotion qui stimuleront la créativité du célèbre maître verrier René Lalique.

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, les progrès techniques facilitent les déplacements par voie terrestre ou maritime. Une ère nouvelle s'ouvre : celle de la communication qui va transformer les relations ; l'Europe et le monde changent d'échelle. Les contrées lointaines sont désormais accessibles dans des délais inimaginables quelques décennies plus tôt. Un nouveau défi est à relever à l'aube du XX^e siècle : vaincre l'inconfort. Un défi dans lequel se lancent tant la Compagnie Générale Transatlantique que la Compagnie internationale des wagons-lits.





© ROLAND LETSCHER

Horaires d'ouverture du musée pendant l'exposition :

Du 1^{er} avril au 30 septembre : tous les jours de 10h à 19h sans interruption

Octobre et novembre : du mardi au dimanche de 10h à 18h

Tarifs :

Les membres de French Lines bénéficient d'un tarif réduit sur présentation de leur carte 2016.

Musée ou exposition temporaire :

Plein tarif : 6€ / Tarif réduit : 3€

Pass famille : 14€ (1 à 2 adultes et de 1 à 5 enfants de moins de 18 ans)

Gratuit : moins de 6 ans

Billet couplé musée + exposition temporaire :

Plein tarif : 9€ / Tarif réduit : 4,5€

Pass famille : 21€ (1 à 2 adultes et de 1 à 5 enfants de moins de 18 ans)

Gratuit : moins de 6 ans

Normandie

Duclair

« Quand les paquebots entrent en Seine : la gastronomie à bord des transatlantiques »

Découvrez l'univers fastueux de la gastronomie et des arts de la table à bord des plus grands navires de la Compagnie Générale Transatlantique !

« Paris, Rouen et Le Havre ne font qu'une même ville, la Seine en est la grande rue » disait Louis Brindeau en 1907. De par sa situation privilégiée au cœur de cette avenue et son histoire intimement liée à la haute hôtellerie nationale, la Ville de Duclair (76), et Générations Normandie Seine, en partenariat avec French Lines, se passionnent cet été pour ce qui fait, encore aujourd'hui, la renommée mondiale du pays : l'art de vivre à la française. En effet, pendant plus d'un siècle, les paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique, véritables palaces flottants, furent de hauts lieux de la décoration, des arts de

savoir-faire national et de l'excellence du service, la restauration des passagers prend place dans de luxueuses salles à manger, comme celle de *Normandie*, plus longue que la galerie des Glaces à Versailles.

Installée dans la Mairie et le long du quai de la Seine, cette exposition composée notamment de quarante-neuf photos grand format émaillées de nombreuses anecdotes, d'une imposante maquette et de pièces d'orfèvrerie vous fera voyager au cœur des paquebots mythiques de la compagnie maritime française. Telle une promenade historique couvrant une période allant de 1912 à 1974, elle vous invite également à lever le voile sur l'envers du décor : des défis liés à l'approvisionnement en vivres aux prouesses gustatives réalisées quotidiennement par une armée d'employés hors pair, en passant par les hautes traditions du service en mer et la confection de menus d'exception.

Grâce à l'incroyable collection et aux nombreuses photographies conservées dans les réserves de French Lines, découvrez cet univers hors du commun, où la salle à manger se transforme en "théâtre gastronomique" : rituels de la haute société se mêlent alors au ballet orchestré des serveurs en tenue impeccable.

Bienvenue à bord !

Du 24 juin au 2 octobre 2016.

Quai de Seine – 76480 Duclair
Parcours libre et gratuit

Mairie de Duclair

Place du Général de Gaulle - 76480 Duclair

Du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h

Entrée libre

Anonyme. Opération de manutention de conteneur à bord du cargo *Suffren* (CGT 1967-1975).



Anonyme. Opération de manutention d'un conteneur d'un camion à un navire.



Anonyme. Opération de manutention de conteneurs à bord d'un navire.



Le Havre

Port Center

« *The box, la mondialisation a un corps d'acier* »

C'est un caisson métallique aux dimensions standardisées, simple boîte rectangulaire de dimension universelle qui va devenir la pierre angulaire d'une révolution économique qui bouleverse toute l'histoire mondiale du XX^e siècle. Le conteneur va détruire un système économique tout en contribuant à en bâtir un autre. Le nôtre.

C'est cette histoire et ses enjeux que l'exposition « *The box, la mondialisation a un corps d'acier* », créée en 2013 par le Port-musée de Douarnenez retrace et met en scène. Devant le grand succès de cette première présentation, le Port Center du Havre a décidé de proposer une nouvelle présentation de cette exposition.

L'histoire de la seconde moitié du XX^e siècle mise en boîte.

Il n'aura fallu que 50 ans à une boîte d'acier pour bouleverser le monde des transports et devenir le principal vecteur de la mondialisation de l'économie. L'exposition vous invite à suivre la « marche » du conteneur, de son installation comme vecteur central du transport de marchandises, à la « bataille des ports » où sites, métiers et zones économiques entrent dans une compétition féroce dont notre XXI^e siècle porte les enjeux.

Témoignages sonores, mises en son et projections vous emmènent dans un monde en mutation où la fluidité et le temps s'accélèrent.

Entre autres objets, documents et archives, une dizaine de modèles réduits jalonnent l'exposition. Un ensemble de maquettes exceptionnelles, pour certaines classées au titre des Monuments historiques, issu de la collection de French Lines, raconte les transformations des navires de charge, du cargo au porte-conteneurs, complété par des maquettes d'armateurs de porte-conteneurs parmi les plus récents. Cet ensemble témoigne de la course au gigantisme que se livrent les principaux acteurs du secteur.

Port Center - Espace André Graillet
Chaussée Kennedy - 76600 LE HAVRE
De juillet 2016 à l'été 2017

Les informations pratiques étant encore inconnues au moment où nous imprimons ce bulletin, nous vous invitons à suivre notre site Internet et nos réseaux sociaux dans les semaines à venir pour obtenir plus de précisions. Renseignements auprès du Port Center au 02 35 19 21 75 ou à l'adresse : lehavreportcenter@lehavre.fr.

À NOTER

Assemblée Générale de French Lines le 10 juin 2016 à 14h.

Notre Assemblée Générale aura lieu le 10 juin 2016 à 14h dans nos locaux du Havre, 54 rue Louis Richard. Elle sera l'occasion d'approuver les comptes 2015 et de dresser le bilan de cet exercice exceptionnel, puis de débattre des projets de l'Association pour 2016 et de ses perspectives à long terme.

POUR LE SECOND SEMESTRE !

Comme tous les ans, nous participerons à la Fête de la Mer au Havre les 3 et 4 septembre prochains ainsi qu'aux Journées Européennes du Patrimoine les 17 et 18 septembre. Ces événements seront pour nous une nouvelle occasion d'ouvrir nos portes pour des visites exceptionnelles de nos réserves. Surveillez notre site Internet et nos réseaux sociaux : dès qu'ils seront établis, nous vous communiquerons les programmes de ces journées ainsi que les modalités d'inscription à ces visites.



ÉVÉNEMENT 2017 !

Croisière Le Havre – New York

Le Havre a écrit quelques-unes de ses plus belles pages maritimes avec la ligne transatlantique le reliant au nouveau monde. Les mythiques *Paris*, *Île-de-France*, *Normandie* ou encore *France* sont inscrits à jamais dans les mémoires comme les ambassadeurs du savoir-faire de nos chantiers et la vitrine de nos créateurs et artistes.

L'Office de Tourisme du Havre, dans l'optique de s'associer aux festivités organisées en 2017 pour célébrer le ½ millénaire de la création de la ville par le roi François 1^{er}, organise avec la Compagnie Cunard Line une traversée Le Havre-New York à bord du *Queen Mary 2* digne héritier de ses glorieux et majestueux aînés *Queen Mary* et *Queen Elizabeth 2*.

« 500 passagers pour 500 ans » est le slogan lancé symboliquement à bord du QM2 lors de sa dernière escale au Havre par Jean-Baptiste Gastinne, vice-président de la Région et de la Codah (Communauté de l'Agglomération Havraise) pour promouvoir cette traversée.

Le Havre a renoué depuis quelques années avec sa vocation de port d'escales des paquebots de croisière en se positionnant comme port de Paris mais aussi en faisant valoir ses atouts de ville d'architecte inscrite sur la liste du Patrimoine Mondial de l'Humanité et de berceau de l'impressionnisme. Rappelons pour mémoire que la Cunard fit débuter au Havre le 6 janvier 2012, le tour du monde du *Queen Elizabeth*.

Cette année, 129 paquebots sont attendus en escale. Le Havre sera tête de ligne pour les compagnies MSC, Costa et Oceania Cruises et le 2 novembre, QM2 sera l'hôte de la Porte Océane, l'occasion d'organiser quelques actions de promotion et de sensibilisation à cette traversée transatlantique historique qui sera la toute première sans escale entre Le Havre et New York pour ce bateau mythique.

Les ventes et réservations pour cette croisière ont débuté depuis le 5 avril en même temps que la parution de la brochure de promotion détaillant toutes les possibilités de séjour à bord.

Coût de la traversée incluant le billet de retour par avion et le transfert du port à l'aéroport ou du port au centre-ville :

En cabine intérieure : 2700€ par personne.

En cabine extérieure avec balcon : 3250€ par personne. Pour les personnes désireuses de séjourner quelques jours à New York, le prix du billet d'avion au départ de New York reste inchangé.

Les premiers inscrits jusqu'au 15 juillet 2016 verront s'offrir au choix le forfait vin pour le dîner ou 150€ de réduction par personne.

Nous pouvons vous faire parvenir les formulaires d'inscription ou bien vous pouvez vous les procurer auprès de l'Office de Tourisme du Havre.

Vie associative

LE NOUVEAU SITE INTERNET
FRENCHLINES.COM EST OUVERT !

Après de longs mois de conception, pendant lesquels l'ancien site de French Lines s'est trouvé indisponible, toute l'équipe est heureuse de vous annoncer l'ouverture d'un site totalement renouvelé.

Sur ce véritable espace culturel, vous pouvez d'ores et déjà découvrir une partie des collections, consulter nos actualités et parcourir notre première exposition virtuelle consacrée aux Messageries Maritimes. Au cours des prochains mois, le contenu sera progressivement enrichi et vous pourrez à nouveau accéder à diverses ressources : répertoire des navires, listes de passagers...

Plus convivial et plus intuitif, notre nouveau site vise également à développer nos liens avec vous et, plus largement, avec l'ensemble des professionnels et des passionnés de la Marine Marchande.

Désormais, il vous est par exemple possible d'adhérer en ligne en bénéficiant d'un espace dédié, de contribuer à développer divers projets à nos côtés (partenariats, expositions, mécénats...) et même de nous proposer des dons pour enrichir les collections.

C'est enfin une nouvelle boutique en ligne, dont l'offre d'articles sera régulièrement développée, qui vous permettra d'acquérir une large palette d'objets originaux et de produits dérivés évoquant les compagnies maritimes. Vos achats contribuant à financer les activités scientifiques de conservation, de valorisation et de restauration des collections, n'hésitez pas à visiter notre boutique et à vous approprier une part d'histoire !

Ce site totalement repensé, qui place nos adhérents au cœur de nos activités, prévoit notamment la création d'un compte personnel pour chaque membre de French Lines. Cette fonctionnalité permet par exemple de bénéficier automatiquement de tarifs préférentiels sur notre boutique et facilite également les dons ainsi que le renouvellement des adhésions.





Pour créer votre compte personnel sur le nouveau site frenchlines.com

Notre nouveau site Internet vous propose désormais de disposer d'un compte personnel. Pour toute adhésion et/ou don à French Lines mais également pour tout achat d'un produit dans notre boutique en ligne, un compte personnel sera automatiquement créé.

Ce compte vous propose deux niveaux :

Vous passez une commande sur la boutique de notre site Internet : un compte « invité » (1^{er} niveau) est créé et vous permet de consulter les informations relatives à vos commandes (adresses de facturation et de livraison, dernières commandes, téléchargement des factures).

Si vous adhérez en ligne, ce compte « invité » devient automatiquement un compte « adhérent » (2^e niveau). Au-delà des avantages réservés aux adhérents, ce compte personnel vous permet de bénéficier des tarifs préférentiels sur notre boutique en ligne et de recevoir les newsletters destinées à nos adhérents.

En pratique

J'ai adhéré en 2015 :

Vous avez été adhérent de French Lines en 2015 mais vous n'avez pas encore adhéré en 2016 ?

Si vous avez communiqué une adresse e-mail, nous vous avons créé un compte personnel. Pour y accéder, rendez-vous sur notre site Internet www.frenchlines.com pour créer votre mot de passe. Cliquez sur « Mon compte » (situé en haut à droite de toutes les pages de notre site Internet), puis cliquez sur « Mot de passe oublié » et indiquez l'adresse e-mail que vous nous avez communiquée lors de votre précédente adhésion. Vous recevrez ensuite un lien dans votre boîte e-mail pour réinitialiser votre mot de passe. En réadhérant en ligne pour l'année 2016, vous accéderez à tous les avantages réservés aux membres de French Lines.

J'ai adhéré en 2016 :

Vous êtes adhérent à jour de votre cotisation 2016.

Si vous avez communiqué une adresse e-mail, nous vous avons créé un compte personnel. Pour y accéder, rendez-vous sur notre site Internet www.frenchlines.com pour créer votre mot de passe. Cliquez sur « Mon compte » (situé en haut à droite de toutes les pages de notre site Internet), puis cliquez sur « Mot de passe oublié » et indiquez l'adresse e-mail que vous nous avez communiquée lors de votre adhésion. Vous recevrez ensuite un lien dans votre boîte e-mail pour réinitialiser votre mot de passe. Vous accéderez immédiatement à tous les avantages réservés aux membres de French Lines.

Connexion à votre compte :

Une fois connecté(e) à votre compte personnel avec votre nouveau mot de passe, vous accédez directement à votre tableau de bord (qui est un espace privé) où vous retrouvez toutes les informations relatives à votre adhésion.

Si vous n'avez pas encore adhéré en 2016, rendez-vous dans la rubrique « Agir et soutenir » puis allez dans « Devenir adhérent ». Une fois votre adhésion dans votre panier, vous pouvez la régler par carte bancaire, par PayPal ou en choisissant le paiement par chèque.

Nouveauté !

Si vous ajoutez dans votre panier des produits de la boutique en même temps que votre adhésion, vous bénéficiez immédiatement des tarifs réservés à nos adhérents sur ces produits. Attention, tous les produits de la boutique ne sont pas concernés par des réductions.

À noter !

Vos e-mails, identifiants et mots de passe ont été tous initialisés par notre nouveau site. Si vous aviez déjà des identifiants de connexion sur notre ancien site et sur nos forums ils ne sont plus valables.

L'enregistrement de votre adhésion en ligne vous inscrit automatiquement à nos newsletters ! Vous n'avez pas besoin de faire une inscription supplémentaire à ces lettres depuis notre site.

Si vous n'avez pas reçu nos newsletters, vérifiez si elles n'ont pas été bloquées dans vos spams ou dans vos e-mails indésirables. Si vous ne les retrouvez pas, signalez-le nous rapidement et nous vérifierons avec vous l'ensemble de vos coordonnées.

De même, si vous rencontrez des problèmes de connexion n'hésitez pas à nous joindre à l'adresse : association@frenchlines.com. Si vous le pouvez, envoyez-nous une capture d'écran de votre problème et nous ferons notre possible pour le résoudre au plus vite.

Nous vous souhaitons une agréable navigation sur frenchlines.com et espérons que ce site sera à la hauteur de vos attentes.

L'ÉQUIPE

En remplacement de Benjamin Diot, qui a démissionné en juin 2015, French Lines a recruté une nouvelle responsable des ventes, Sarah Fine-Huynh. Titulaire d'un Master II Professionnel en Commerce et Échanges Internationaux avec l'Asie, obtenu à la Faculté des Affaires Internationales de l'Université du Havre, elle travaillait auparavant pour le service juridique de la Mediterranean Shipping Company (MSC) au Havre. Sa prise de poste est prévue le 1^{er} juin 2016. Afin d'augmenter les ressources privées de French Lines, son poste a été élargi à la promotion et au développement des licences de marques historiques.

Baptiste Bonnefoy a démissionné du poste de chargé des archives orales et audiovisuelles en décembre dernier. Compte tenu des difficultés financières actuelles de l'association, il ne sera pas remplacé dans l'immédiat.

HOMMAGE

Jean Deweerdt est passé sur l'autre rive.

C'est avec tristesse que nous avons appris le décès de Jean Deweerdt, figure emblématique du monde maritime de Dunkerque.



Christian Vroland, le responsable de la délégation de Dunkerque, qui l'a connu personnellement et professionnellement, se souvient d'un grand patron (Directeur régional de la Société Danzas), droit en affaires et respectueux des accords passés avec ses différents interlocuteurs.

« C'était un homme plein de vie, passionné du monde maritime, œuvrant sans cesse dans tous les dossiers touchant à l'activité du port de Dunkerque », ajoute Christian Vroland.

Émerveillé dès son enfance devant les maquettes de bateaux, c'est tout naturellement qu'il fit partie de ceux qui créèrent le Musée Portuaire de Dunkerque, dont il en deviendra le président en 1990, fonction qu'il assumera pendant 19 ans.

C'est grâce à lui et à ses équipes qu'une étroite collaboration entre French Lines et le Musée Portuaire est effective depuis 1999, quand Jean Deweerdt écrivait en ces termes à Eric Giully :

« Il est évident que nous avons tout à gagner à travailler ensemble, à nous enrichir mutuellement par un échange d'expériences et de ressources, et à travailler dans le même esprit, en faveur de la sauvegarde et de la mise en valeur du patrimoine maritime. »

Selon ses volontés, les funérailles civiles de Jean Deweerdt ont eu lieu dans la plus stricte intimité le mardi 23 février 2016.



Don

Depuis la création de l'Association, le patrimoine de French Lines ne cesse de s'enrichir grâce à vos dons d'objets, d'archives et de souvenirs historiques. Ces gestes participent à la préservation du patrimoine maritime. Nous tenons à exprimer à chacun de nos donateurs notre profonde gratitude. Depuis notre dernier bulletin, nous avons reçu les dons suivants :

Archives et bibliothèques

Julien PROVOST : 1 lot d'archives venant de l'entreprise Poplin : registres, bilans, courriers financiers et comptables ; courriers et contrats commerciaux (Compagnie Générale Transatlantique et autres clients) ; documents administratifs et de gestion du personnel

Jean-Pierre BAUVIN : 1 étude comparative entre les paquebots *Normandie* et *Atlantique* réalisée à la demande de la Compagnie de navigation Sud-Atlantique / 7 plans (calques) / 1 guide technique / Copies des bulletins d'information de la compagnie Delmas

Joël GUESDON : 1 lot de 12 livres, de revues et de recueils traitant des guerres, du droit et de la construction navale

M. Jean LETRAY : 3 plans (Ateliers et Chantiers du Havre et Compagnie Générale Transatlantique)

Mme et M. NAAS : 1 pochette-guide du passager (paquebot *France*)

Saint-Gobain Archives : 1 livre : *Saint-Gobain 1665-2015 : le passé du futur*

Patrick BERTRAND : 1 lot de 4 ouvrages sur le port du Havre

André BIGNAULT : 1 livre : *Transatlantic, Samuel Cunard, Isambard Brunel, and the great Atlantic Steamships*

Henri GEHANNE : 1 livre : (récit autobiographique) : *Une jeunesse retrouvée*

Pierre LE FRIANT : 1 livre : *Flashes sur le France*

Objets

Serge DAMIS : 1 médaille de la Monnaie de Paris commémorant le cuirassé *Richelieu* / 1 médaille commémorative du cinquantième anniversaire du *Richelieu*

Communauté de Communes du Canton de Valmont : 1 lot de menus du paquebot *Colombie*

Joëlle ROUX et Jean-Marc DENIS : 1 menu de première classe du déjeuner du 23 mai 1958, servi à bord du paquebot *Antilles* / 3 cartes postales en noir et blanc du paquebot *Normandie* / 1 carte postale en noir et blanc du paquebot *Antilles* / 1 carte postale en noir et blanc représentant un paquebot accompagné de plusieurs remorqueurs quittant San Francisco le 9 août 1936

Anonyme : 1 grand radar / 1 radar / 1 récepteur / 1 lunette de visée de sextant accompagnée de différents accessoires / 1 combinaison de survie / 2 gilets de sauvetage

Edouardo MALONE : 1 affiche des Chantiers de l'Atlantique reprenant une affiche originale de Jan AUVIGNE pour le voyage inaugural du paquebot *Normandie* / 1 affiche des Chantiers de l'Atlantique reprenant une affiche originale d'Albert SEBILLE représentant le paquebot *Normandie* dans le port de New York / 1 affiche des Chantiers de l'Atlantique reprenant une affiche originale d'Eugène D'ARGENCE représentant le paquebot *France*

Clémence DUCROIX : 1 casier à bouteilles de la Compagnie Générale Transatlantique / 1 lot de couverts du service « Atlas » créé pour la 1^e classe du paquebot *Normandie* / 9 cuillères à potage du service « Sirius » créé pour la 3^e classe du paquebot *Normandie* / 1 grande soucoupe à filets dorés propre à la 1^e classe du paquebot *Normandie* / 1 vide-poches décoré d'une représentation d'un porte-conteneur de la compagnie Delmas / 1 lot de vaisselle de la compagnie Brittany Ferries / 1 lot de vaisselle de la compagnie Louis Dreyfus / 1 lot

de vaisselle de la Société des Régates du Havre / 1 lot de vaisselle de la compagnie Truckline Ferries / 2 vide-poches de la compagnie P&O Ferries / 2 vide-poches de la compagnie Normandy Ferries / 1 lot de vaisselle de la compagnie Normandy Ferries / 1 lot de vaisselle de la Compagnie Générale Maritime / 2 couvertures à motifs écossais en laine avec l'inscription « CGT 1947 » / 1 chemise repassée accompagnée d'un document provenant de la blanchisserie équipage du paquebot *France* / 1 cendrier en métal orné d'une représentation du paquebot *Normandie* / 2 menus du paquebot *Paris* (CGT 1921-1939) / 1 menu du paquebot *Charles Tellier* (Chargeurs Réunis 1952-1962) pour le dîner du 12 mars 1961 / 1 tasse à thé de la Compagnie Générale Maritime, monogramme doré / 7 assiettes creuses de la compagnie des Chargeurs Réunis

Anne-Marie LESEIGNEUR : 1 chromolithographie du paquebot *Normandie* dans son cadre d'origine portant l'inscription « Cie Gle Transatlantique »

Jean-Claude BEAUREGARD : 1 dépliant de cartes postales du paquebot *France* / 1 bonbonnière portant une représentation du paquebot *Normandie*

Jean SAUNIER : 1 lot de menus du paquebot *France*

Agnès NAAS : 1 carnet de cartes postales du paquebot *France* / 1 lot de menus de la « Croisière de Noël » du paquebot *France*

Jean-Paul RANSON : 1 lot de pièces d'uniforme de la compagnie des Messageries Maritimes / 1 épingle à documents portant l'emblème de la compagnie des Messageries Maritimes

Anonyme : 1 carte postale du paquebot *Laos* de la compagnie des Messageries Maritimes / 1 menu du dîner de gala « Independence Day » du 4 juillet 1937 de la 3^e classe du paquebot *Normandie* / 1 menu « C'est l'vent frivoltant » de Jean A. Mercier utilisé pour la fête de l'école Saint Nicolas / 1 reproduction photographique du paquebot *France* en mer

Un don exceptionnel d'uniformes de la compagnie des Messageries Maritimes

Jean-Paul Ranson, entré aux Messageries Maritimes en 1953, et ancien commandant sur les navires de la compagnie, a fait don à French Lines des uniformes qu'il a portés au cours de sa carrière, permettant ainsi d'enrichir nos collections avec des objets dont l'histoire peut être précisément retracée grâce à l'entretien de mémoire orale que nous a accordé le donateur. De nombreuses pièces (shorts, pantalons, vestons...) en toile blanche, caractéristiques de la tenue d'été ou de la tenue tropicale, témoignent de son travail sur les lignes d'Extrême-Orient. La présence de galons dorés sur certains éléments, tels que les pattes d'épaule ou les manches des vestons, permet par ailleurs de suivre l'évolution de carrière de Jean-Paul Ranson.

En effet, le nombre des galons est révélateur des différents postes que ce dernier a occupé : deux pour les fonctions de lieutenant, trois pour celles de second capitaine, et enfin les quatre galons réservés au commandant.



coutil - C.G.T.
Pantalon de

Acquisitions

Grâce à vos dons financiers, nous poursuivons l'enrichissement progressif des collections. Nous exprimons à chacun de nos donateurs notre profonde gratitude.

- 1 lot de menus de la Compagnie des Messageries Maritimes
- 1 menu du paquebot *Île-de-France*, dîner du 10 septembre 1956
- 1 affiche « Cie Gle Transatlantique. Service Le Havre-New York. De Grasse. Ile de France. Rochambeau. Paris »
- 1 veste du personnel civil de la Compagnie Générale Transatlantique
- 1 pantalon noir à bandes rouges de garçon de sonnerie de la Compagnie Générale Transatlantique
- 1 veste d'officier de la Compagnie Générale Transatlantique
- 1 nappe portant le monogramme de la Compagnie Générale Transatlantique
- 1 bouteille de vin de la Compagnie Générale Transatlantique
- 1 médaillon en plâtre de la Compagnie Générale Transatlantique réalisé par Marcel Renard
- 1 menu pour bébé du paquebot *France*



Beaucoup d'entre vous, en leur nom propre ou au nom de leur société ou institution, ont adressé depuis le début de l'année 2016, au-delà de leur cotisation annuelle, un don financier à l'Association. Les sommes ainsi recueillies sont consacrées à l'acquisition, à la restauration et à la valorisation de nos collections. Que chacun de ces donateurs soit ici vivement remercié !

Listes arrêtées au 16 mai 2016

INSTITUTIONS ET ENTREPRISES MEMBRES ET DONATRICES EN 2016

LA CORDERIE ROYALE-CENTRE INTERNATIONAL DE LA MER (LA ROCHELLE)/ESTRAN CITÉ DE LA MER (DIEPPE)/FREE TIME HOBBIES (BLUE RIDGE, USA)/INSTITUT FRANÇAIS DE LA MER (LE HAVRE)/LIBRAIRIE ESKAL (DOUARNENEZ)/LOUIS DREYFUS ARMATEURS/MUSÉE D'AQUITAINE (BORDEAUX)/SAVENCIA FROMAGES & DAIRY OVERSEAS/BISCAYMAR SEA SHIPPING SERVICES

MEMBRES PARTENAIRES

Les partenaires publics de French Lines en 2016



Les partenaires privés de French Lines en 2016

SOCIÉTAIRES DONATEURS EN 2015

AUBINAUD MICHELE
AUGEREAU JEAN-PIERRE
AUGEREAU PIERRE
AUGIER GILBERT
AUTIN ÉLIANE
AYMERIC PIERRE
BAUDET JEAN-MAURICE
BAUVIN JEAN-PIERRE
BEAUGRAND FRÉDÉRIC
BECHHOEFER EDMOND
BELUGOU HENRI
BERTRAND BENOÎT
BIERRE PASCAL
BONIS JEAN-YVES
BOYER ÉLODIE
CARATGE BENOÎT
CHARTON RENÉ-DENIS
COUILLIARD FRANÇOIS
COURVOISIER JEAN-PIERRE
COUSIN ALAIN
DALLONGEVILLE DORIAN
DAMIS SERGE
DANIEL CLAUDE
DE LA MONNERAYE OLIVIER
DEBRAY MARC
DEPREUX JEAN-YVES
DUFILS ALAIN

DURANDIN PAUL
ERICHER SERGE
FABRIS CATHERINE
FERRAND HENRI
GAUDAIRE JEAN-LOUIS
GIUILY NELLY
GIUILY ÉRIC
GRUCY JEAN
GUESDON JOËL
GUILBERT MARIE-JOELLE
GUILLOUET PASCAL
HARENT PAUL
HENRY-LEO THIEBAULT AMÉLIE
HUCHER JEAN-PIERRE
HUOT VINCENT
JOUAULT JOËL
JULIEN ALAIN
LACAVE JEAN-MARIE
LAGACHE JEAN-PIERRE
LAVILLAUGOUET FRANCIS
LE FRIANT PHILIPPE
LE FRIANT PIERRE
LE GUEN BERNARD
LE QUERE NOËL
LE ROUX ALAIN
LEBAS MONIQUE
LEOST BEATRICE

LIEZ JEAN-LUC
LOCOSTE JEAN-LUC
MAIRESSE HUBER HUGUETTE
MARCACQ JEAN-CLAUDE
MOJON PAUL-HENRI
NIZET MARC
PERENNES WILLIAM
PORTIER JEAN-PIERRE
POULAIN JEAN
PROVENCE MYRIAM
RANSON JEAN-PAUL
ROMANI GEORGES
ROSEMBLATT JEAN-MARIE
ROUX LÉON
SAYAC GEORGES
SCHNEIDER JEAN-BAPTISTE
SCHNEIDER ROGER
SEILIEZ VINCENT
SIMEON RAYMOND
SMIDT AXEL
THUILLIER JEAN-FRANÇOIS
SEYDOU TRAORE
VIGER ROBERT
VIGER NELLY
VILLAIN FRANÇOIS
WINDELS DIDIER



RETROUVEZ-NOUS SUR INTERNET WWW.FRENCHLINES.COM

Crédits : Toutes les photographies sont protégées par des droits de propriété intellectuelle détenus par leurs auteurs. Reproduction, commercialisation, diffusion, modification, transmission et exploitation interdites.

Ont participé à ce numéro : Alexandre Bagnod, Pascal Bierre, Nancy Chauvet, Dorian Dallongeville, Clémence Ducroix, Hélène ten Hove, Aurélie Trémintin, Christian Vroland.

Délégation Dunkerque

13 sentier des Pervenches
59640 DUNKERQUE
Tél. 03 28 24 05 49

Siège social

54 rue Louis Richard
76600 LE HAVRE
Tél. 02 35 24 19 13
association@frenchlines.com

Délégation Paris

CLAI
12 bis place Henri Bergson
75008 PARIS
Tél. 01 44 69 54 00

Suivez aussi notre actualité
sur les réseaux sociaux

Facebook
et Twitter



<https://www.facebook.com/frenchlines>

https://twitter.com/french_lines

Le bulletin d'adhésion et celui de don sont joints à tous les exemplaires de notre bulletin.
Si vous avez déjà réglé votre cotisation 2016, merci de ne pas tenir compte du premier.