



French Lines

Sommaire

1 - Edito

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

3 - Restaurations et
mécénat

4 - Agenda

5 - Vie associative

6 - Partenaires
et sociétaires
donateurs

French Lines

Histoire et patrimoine des compagnies maritimes



Edito

Chères Amies, Chers Amis,

Une fin d'année plus qu'active s'annonce pour notre Association et c'est pour nous tous une grande joie, même si la situation de nos finances reste très préoccupante.

Après le succès des Journées européennes du Patrimoine et du festival Ciné Salé au Havre, French Lines vous propose à Rouen deux expositions en miroir, dès le 6 novembre, l'une à l'Hôtel de Région intitulée « *Normandie, paquebot de légende* » et l'autre à l'Hôtel du Département, « *France, l'art de vivre à bord* », qui vont se répondre d'une rive à l'autre de la Seine, jusqu'au milieu du mois de janvier prochain.

Ensuite, les 4 et 5 décembre, vous retrouverez au Havre le traditionnel rendez-vous des ventes de fin d'année que nous n'avions pas pu honorer en 2014, en raison du déménagement. Nous vous y espérons nombreux.

De même, après un long travail de réflexion et de gestation, nous serons en mesure à la fin de cette année d'ouvrir notre nouveau site Internet, refondu de fond en comble. Pas d'inquiétude néanmoins : nous serons toujours présents à la même adresse www.frenchlines.com mais avec une toute nouvelle forme.

Enfin, le 18 décembre, le Conseil d'administration entièrement renouvelé tiendra sa première réunion et arrêtera notre programme d'activité pour 2016.

L'équipe et les bénévoles de French Lines se mobilisent pour assurer la réussite de ces différents rendez-vous. Plus que jamais, nous comptons sur votre soutien et espérons que celles et ceux d'entre vous qui n'ont pas encore renouvelé leur adhésion le feront très vite.

Eric Guindy

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

L'affaire connut quelque retentissement dans le landerneau maritime britannique en 1892, plus particulièrement en ces points essaimés sur le planisphère qui, comme les cailloux du Petit Poucet, marquaient alors les chemins de l'Empire..., je veux dire l'Empire de Victoria, bien sûr !

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

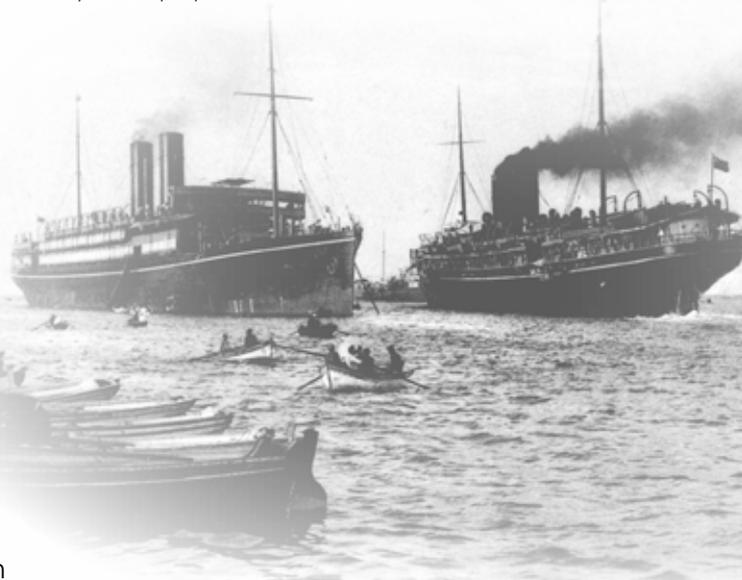
En France, l'on se garda bien d'un tel tapage. Les journaux restèrent cois bien que le télégraphe reliât l'Australie à l'Europe depuis 1872. Mais la chose nautique, chez nous, vous savez, ce n'est pas notre tasse de thé... S'il y eut effervescence, elle se cantonna aux sièges de la Compagnie des Messageries Maritimes à Paris et à Marseille. Et encore, cette excitation fut-elle teintée de beaucoup d'appréhension. En effet, comment une telle aventure se terminerait-elle ? Combien coûterait-elle en combustible, sachant qu'un navire comme le *Polynésien* consommait déjà près de 8 000 tonnes de charbon en un aller-retour !

Cela étant, le passage des courriers d'Europe *down under* était, et resterait longtemps, un vrai événement parmi les coloniaux. On le comprend. Les lignes régulières postales et de passagers desservant l'Australie, en 1892, se réduisaient encore à deux britanniques, une française, une allemande, une japonaise. Celle qui, la première, avait défriché pour toutes les autres, en connectant d'abord *Aussie* (l'Australie) à Singapour, était l'incontournable *Peninsular and Oriental*, la P&O : ce fut en 1852. L'autre anglaise était l'*Orient Line* qui est concernée par ce récit et dont l'origine, comme armement de voiliers, remontait à 1863 mais qui s'était refondée en 1878 comme compagnie de navires à vapeur. L'allemande était le puissant *Norddeutscher Lloyd* de Brême, arrivé en 1886 sur la ligne, année où le *Salier* l'avait inaugurée. La *Nippon Yusen Kaisha*, elle, était descendue du pays du Soleil-Levant tout récemment, en 1891, avec le *Myke Maru* en éclaireur.

Les *French Mail steamers*, quant à eux, visitaient les antipodes depuis que le *Natal* en avait ouvert la voie dix ans plus tôt. L'aventure s'était enclenchée à la suite de la convention postale, passée avec le Gouvernement français le 15 janvier 1881, visant à unir la Nouvelle-Calédonie à la France. Ce lien indispensable de 12 000 milles environ, en direction

de la mer du Sud, était encore plus long que la liaison unissant Marseille à la Chine et au Japon. En fait, le nouveau service fut appelé, d'entrée, « Ligne d'Australie » tout simplement, la fréquentation des ports australiens, de Sydney et Melbourne surtout, surclassant de loin l'escale « obligée » de Nouméa. Certes, il y avait le transport de nos ressortissants, peu nombreux au demeurant, auquel s'ajoutait ce dont avait besoin l'ensemble du territoire français, c'est-à-dire à peu près tout. Seulement, il n'en revenait pratiquement rien de quelque valeur sinon un « début » de nickel et de chrome. L'arrêt à Nouméa valait pour « un coup de sifflet bref » d'autant plus que le port était plus que sommaire, où un quai en pierre ne fut d'ailleurs achevé qu'en 1888. La tête de ligne véritable était Port Jackson alias Sydney, qui était une ville dynamique de 220 000 habitants dès 1881, de 350 000 six ans plus tard, dotée d'un port moderne à l'anglaise, offrant toutes les facilités aux navires pour s'y refaire une santé et y emplir leurs cales. En pratique, le petit paquebot annexe de la compagnie – le *Tanaïs* remplaça le *Dupleix* en 1889 – y amenait, avant le départ, la poste ainsi que les passagers rentrant de Nouvelle-Calédonie.

Anonyme. Les paquebots *Macedonia* et *Persia* de la P&O à Port-Saïd



© "The "Macedonia" and "Persia" leaving Port-Saïd. — LL.

Quelques mots pour décrire le *Polynésien* qui allait être le héros de cette histoire. Il appartenait à un quatuor comprenant, dans l'ordre de leurs lancements, l'*Australien*, le *Polynésien*, l'*Armand Béhic* (ex-*Tasmanien* sur cale rebaptisé du nom du grand ordonnateur de la Compagnie qui venait de mourir en 1891) et la *Ville de La Ciotat* (ex-*Malaisien*). Le renouvellement du contrat avec l'État, le 30 juin 1886, avait entraîné la relève de la première série des *Natal* (sept *sister-ships*) par ces quatre unités qui devaient concurrencer, notamment, les nouveaux *Jubilee Sisters* de la P&O. Deux paquebots, les *La Plata* et *Brésil*, soustraits de la ligne postale d'Amérique du Sud au départ de Bordeaux, allaient également venir en renfort sous les noms respectifs de *Néra* et *Dumbéa*.

Long d'un peu plus de 150 mètres sur 15 mètres de large, le *Polynésien* était « taillé comme un croiseur » selon une expression d'Henry de Monfreid vers cette époque. La coque avait été lancée à La Ciotat le 18 avril 1890 en présence du *ill-fated* Président de la République Sadi Carnot. Mis à part ses 6 500 tonnes de jauge brute et le catalogue de toutes les caractéristiques propres à un navire à passagers, il faut noter que sa chaufferie comprenait 20 chaudières Delauney-Belleville (plus 2 pour les auxiliaires) à un foyer et 16 kilos de pression, un modèle qui faisait alors un « tabac » dans la Marine ; sa machine à triple expansion, ainsi forcée de vapeur, développait 7 000 chevaux (7 150 chevaux et 17 nœuds et demi aux essais) sur une seule ligne d'arbre. Un gréement de trois-mâts barque complétait l'ensemble. Ce fut cependant, pendant cette décennie, que les Messageries allaient opter définitivement pour la double propulsion.

En attendant, l'on imagine sans peine ce que devait être le roulis en route à pleine vitesse compte tenu de la finesse des formes du navire,

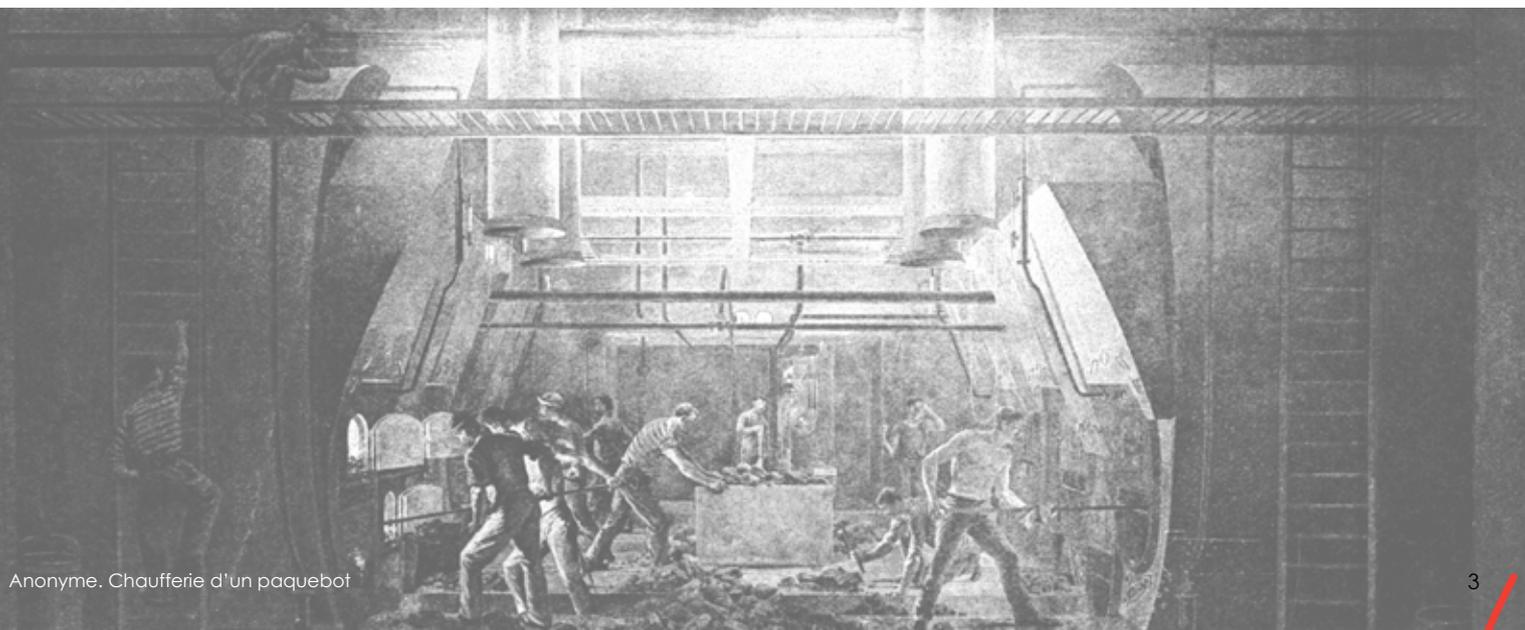
quoique l'étrave droite dût être efficace pour tailler dans la houle de la *Great Australian Bight*, la Grande Baie australienne ! Pauvres voyageurs martyrisés que vous acceptiez d'être en ce temps-là !

Ce « millésime 1890-1893 » fut une réussite incontestable des chantiers des Messageries à La Ciotat. Par sa fiabilité, là-bas, en Australie, il conforta la réputation que la compagnie s'était acquise en peu d'années sur un terrain pourtant jalousement *british*. Des Anglo-Saxons choisissaient les malles françaises, voyageant d'ailleurs souvent en 1^{re} classe, ce qui ne gâchait rien. Quant au commerce australien, il ne pouvait, également, que s'en réjouir et en tirer profit.

Le *Polynésien* partit de Marseille pour son voyage inaugural le 3 janvier 1891 sous le commandement du lieutenant de vaisseau Pellegrin. Un aparté : les officiers de la « Royale » s'offraient alors ce genre d'échappée avantageuse, et parfois définitive, au cours de leur carrière militaire souvent aléatoire par ailleurs. Quant aux capitaines au long cours, les « dindons de la farce » du fait de cette situation quelque peu déloyale, ils n'en pensaient pas moins... Le premier aller-retour du *Polynésien* en Australie et en Nouvelle-Calédonie dura 88 jours.

Adélaïde (South Australia), mercredi 2 novembre 1892, 1 heure du soir. En ce presque jour d'été austral, et de touchée postale, la population se montrait plus exubérante que de coutume alors que le train spécial venait juste d'amener les derniers sacs postaux drainés de tout le pays et même de Nouvelle-Zélande et, bien sûr, de Nouvelle-Calédonie. Exceptionnellement, ce jour, ce n'était pas un mais deux grands paquebots-poste qui étaient en effet sur rade, le *Blue Peter* (pavillon de la lettre « P » signalant un départ imminent) en tête de mât, tous deux aux postes d'appareillage pour l'Europe. L'un était donc le *M.M. Polynésien*, le second était l'*Ophir* de l'Orient Line.

Quel était donc ce produit d'Albion au nom on ne pouvait plus mythique ? D'abord, l'*Ophir* resterait très étrangement





Anonyme. Le paquebot Polynésien (MM 1890) en mer



Anonyme. Lancement du paquebot Armand Béhic (MM 1892) aux chantiers de La Ciotat, en 1891

Anonyme. Le paquebot Armand Béhic (MM 1892) à Port-Saïd



l'unique exemplaire de sa classe, un cas rare au sein des flottes marchandes. Il avait été mis en service juste un an auparavant, début novembre 1891. Ce qui le distinguait était que sa silhouette était résolument moderne, bien davantage que celle du courrier français à proximité. Certes, il était à la fois plus court (140 m) et plus large (16 m) que lui mais il empilait déjà deux ponts continus au-dessus du pont principal. Toutefois, comme s'il eût été victime d'une coquetterie dans l'œil, ses deux hauts *stacks*, qui étaient inclinés – ça c'était un signe de vitesse qui plaisait à la clientèle –, avaient un écartement inhabituel. *Nobody is perfect* ! Ce détail vaguement inesthétique, à propos de ses cheminées, s'expliquait par le fait qu'il disposait de deux machines dont la puissance était donnée pour 10 000 chevaux. A l'*Ophir*, donc, revenait l'avantage d'être le premier « bi-moteur » sur la ligne. Il était aussi prévu pour servir de croiseur auxiliaire tout comme le *Polynésien* d'ailleurs.

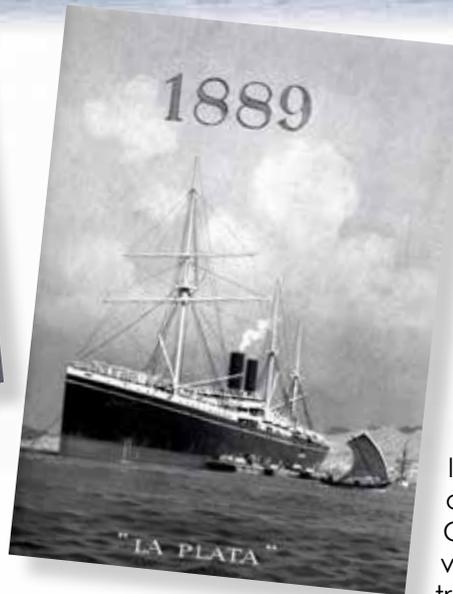
Moins apparent pour le public, l'*Ophir* avait cependant un défaut et non des moindres. Il souffrait de boulimie. En cela, il n'ingurgitait jamais assez de charbon. Il avait beau être né britannique sur une île qui en regorgeait, le poste « combustible » était aussi crucial pour l'Orient Line que pour toute autre compagnie de par le monde. Rien de surprenant que ses armateurs fussent *very disappointed* et, par conséquent, très remontés envers les chantiers navals écossais Robert Napier & Sons qui, évidemment, eussent bien noyé le poisson... Un procès paraissait être en cours d'ores et déjà. Une interpellation aux Communes semblait aussi avoir eu lieu et l'on peut imaginer combien nos chers députés de France eussent pu se « lâcher » et vociférer sans fin sur un pareil sujet...

En résumé, après deux premiers voyages assez calamiteux plus un retour au *shipyard* sur la Clyde pour essayer y remédier, l'*Ophir* était parti de Grande-Bretagne pour sa troisième rotation avec une équipe de techniciens des chantiers à bord.

C'est ainsi que, le 5 septembre 1872, il se trouvait à Naples, dernière escale européenne, en partance pour Port-Saïd et l'océan Indien. À ce moment, le *Polynésien* voguait, lui aussi, en Méditerranée, ayant appareillé de Marseille deux jours auparavant – le 3 septembre. Or, il connaissait des ennuis de chauffe depuis le départ, qui firent qu'il ne déboucha du canal de Suez, en mer Rouge, que 14 heures devant l'*Ophir*. Cela étant, aucune compétition n'était, à ce stade, à l'ordre du jour entre les deux paquebots. Bien heureusement, car l'aller ne fut pas une promenade de plaisir pour la malle française, si tant est qu'à cette époque, une longue traversée océanique en fût une pour les appareils comme pour les humains.



Sandy-Hook. Affiche représentant le paquebot Natal (MM 1882)



Sandy-Hook. Affiche représentant le paquebot La Plata (MM 1889)

Dans le compartiment des chaudières, où s'activaient les faméliques soutiers et chauffeurs arabes – les seuls à tenir le coup –, les avaries successives provoquèrent encore du retard, si bien que le *Polynésien* atteignit King George's Sound (Albany), le premier port australien, deux heures après l'*Ophir*. *Damned !*

À partir de là, tout s'enchaîna.

L'effet sur l'opinion en *Aussie* fut immédiat, relayé, exploité, amplifié, déformé par les journaux, ce qui, de tout temps, a été leur spécialité. En bref, il n'en fallut pas plus pour que le « *speedy French boat* » eût été vaincu au cours d'un match à la régulière, suite à un défi lancé par le *Polynésien* lui-même !

Il faut bien admettre qu'il y avait de quoi être piqué au vif, côté français. Le commandant Boulard, du *Polynésien*, soutenu par son agent et un inspecteur de la Compagnie passager à bord, s'essaya donc à démentir le fait dans les feuilles locales. Rien n'y fit, évidemment. Hormis le coup porté à la fierté du vaisseau tout entier, il y avait l'impact commercial possible à l'approche de la saison la plus fournie en clientèle australienne. Une riposte paraissait être la solution en forme de match retour. Un match, qu'avait tôt fait, d'ailleurs, d'anticiper la *vox populi* (*vox dei*) et pour lequel elle n'avait pas manqué de commencer à parier. La confrontation était devenue inéluctable.

Il y avait un mais, cependant. Une régates de quatre semaines pouvait ne pas être du goût de l'armement là-bas en France. Forcément, elle coûterait en charbon tout en augmentant les risques de toutes sortes. Le commandant Boulard prit, fort logiquement, le parti d'avertir sa direction. Il croiserait, au moins, le fer avec l'*Ophir* dans la Grande Baie australienne ; mais cela fait, il se proposait d'attendre Albany et de connaître l'avis de Marseille pour la suite à donner.

En réalité, la réponse serait là, lors de l'escale de King George's Sound (Albany). Elle était ambiguë à souhait, c'était le moins que l'on pût dire : « *J'autorise augmenter vitesse si vous croyez nécessaire* ». En d'autres termes : gare !

À cette époque, les paquebots stationnaient en pleine côte, par le travers d'Adélaïde. La zone de mouillage, dite du « *Sémaphore* », se situait au sud de l'embouchure de la rivière Torrens – un nom qui nous fait penser irrésistiblement à Joseph Conrad... Par un caprice de la nature, la ville, qui était établie sur cette rivière, se trouvait séparée du front de mer par une longue langue de terre parallèle au rivage.

La tenue de l'ancre y restait précaire vu qu'Adélaïde s'accroche sur le mur du fond du golfe Saint-Vincent, lui-même ouvert plein ouest. Or, ça vente pas mal par-là, la plupart du temps !

Mais il faisait beau en ce 2 novembre. Le plan d'eau était couvert d'embarcations de toutes sortes, qui, à part les tenders, remorqueurs et leurs allèges, virevoltaient à la houle au plus près des monstres d'acier tirant sur leur longe, quelque peu impatients. Des centaines de serpentins, les fameux *streamers*, s'essayaient à relier les partants à ceux qui restaient : un rituel spectaculaire et coloré propre aux Anglo-Saxons exilés bien qu'ici, au large d'Adélaïde, il ne pût avoir la même efficacité qu'à Sydney ou Melbourne. Bref, les adieux s'échangeaient que les souffles d'air emportaient tandis que des hourrahs fusaient qui, eux, se rapportaient davantage à la course qui se préparait.

Les chaînes grincèrent dans les écubiers quand le *Polynésien* et l'*Ophir* relevèrent leur pioche. Pour une raison indéterminée, la malle anglaise fut toutefois bonne dernière à mettre cap au large après son évitage et cela malgré ses deux hélices. Le *Polynésien*, lui, s'était déjà éloigné, ses deux tuyaux crachant des flots de fumée noire. Rapidement, il prenait même trois milles d'avance et descendait le golfe vers Investigator Strait et la haute mer.

(Suite dans le prochain bulletin !)

André Bignault,
bénévole de French Lines

Restaurations et mécénat

Panneau commémoratif, *Morts pour la France 1939-1945*. Collection French Lines. Détail avant restauration.



Fauteuil du grand salon du paquebot *Normandie*. Collection French Lines (dépôt de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre). Détail avant restauration.

Chauffeuse du grand salon du paquebot *Normandie*. Collection French Lines (dépôt de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre). Détail avant restauration.



La principale mission de French Lines est la conservation du patrimoine de la Marine marchande française. Cependant, pour bien conserver il est parfois nécessaire de restaurer les pièces dont l'état est jugé préoccupant par le personnel scientifique. Au cours des dernières années, plusieurs œuvres ont donc bénéficié d'interventions plus ou moins poussées, réalisées par des restaurateurs, afin d'améliorer leur état de conservation.

Le prêt pour les expositions temporaires est souvent à l'origine de ces opérations puisque certaines œuvres ne pourraient être transportées ou même présentées dans de bonnes conditions sans l'intervention de professionnels de la restauration.

Ainsi, pour l'exposition itinérante consacrée au paquebot *France* (Compagnie Générale Transatlantique, 1962-1977), deux grandes toiles du peintre de la Marine Charles Martin-Sauvaigo (1881-1970), *Les Lignes de l'Atlantique et du Pacifique* et *Les Lignes de la Corse et d'Afrique du nord*, ont pu être restaurées en 2011 par l'Atelier Pierre Jaillotte grâce au mécénat de la Caisse locale du Crédit Agricole. Ces œuvres, conservées roulées pendant de nombreuses années, présentaient d'importantes altérations : déformations de surface dues aux plis, pertes de couche colorée (écaillage), lacunes. L'intervention du restaurateur a permis de rendre les toiles, de les réinstaller sur des châssis neufs, mais également de refixer la couche picturale fragilisée et de réintégrer les lacunes.

L'exposition *Légendes des mers*, présentée au Palais Lumière à Évian en 2013, a également été l'occasion de programmer une série d'opérations de restauration. Plusieurs maquettes, créées par Maurice Basile (1890-1962) pour célébrer le centenaire de la Compagnie Générale Transatlantique en 1955, sont passées entre les mains expertes des maquettistes bénévoles du Club de Modélisme Naval de Haute-Normandie (Sainte-Adresse) afin d'améliorer leur état. La maquette du paquebot *La Provence* (Compagnie Générale Transatlantique, 1906-1916) a ainsi bénéficié d'un dépoussiérage complet, du remplacement des haubans et des éléments manquants, et d'un refixage des pièces décollées.

En 2014, la préparation du déménagement et la mise en place du chantier des collections nous ont conduit à faire appel à plusieurs restaurateurs afin d'évaluer la nécessité d'une intervention curative sur plusieurs pièces de la collection. Nous avons tout d'abord constaté la détérioration avancée de certains nouveaux matériaux utilisés pour les sièges de paquebots à partir des années 60. Un des fauteuils conçus par Marc Simon pour la salle à manger de classe Touriste du paquebot *France* (1962) conservé dans nos collections présentait notamment une dégradation importante de sa mousse de garnissage, laquelle avait augmenté de volume, créant ainsi une large ouverture de la couture du Skai sur l'assise du siège. La restauration, réalisée par François Duboisset, a permis au fauteuil de reprendre sa forme et de stopper l'altération de la mousse au niveau de l'ouverture. Cette opération a pu être menée à bien grâce au mécénat de la Société Générale, qui a également financé la restauration de deux autres pièces : un fauteuil de Maxime Old (1910-1991) pour le salon de 1^{re} classe du paquebot *France* et un fauteuil provenant de la salle à manger de classe Cabine du paquebot *Liberté* (Compagnie Générale Transatlantique, 1950-1962).

Dans le précédent bulletin, nous avons annoncé l'arrivée dans nos collections, grâce à un dépôt de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre, d'un ensemble de sièges du salon de 1^{re} classe du paquebot *Normandie* (Compagnie Générale Transatlantique, 1935-1942). Grâce à un mécénat de l'entreprise lyonnaise GL events, nous avons pu entreprendre récemment la restauration de quatre de ces meubles afin de pouvoir les présenter au public. Si les interventions sur la structure du mobilier seront minimales, l'état des garnitures textiles est plus préoccupant et le travail d'Émilie Enard, restauratrice de textiles, sera donc plus poussé. En effet, l'ensemble est décoloré et sale, et certaines pièces présentent des taches brunes et des dépôts de surface. La colle utilisée pour le positionnement des galons de finition a jauni. Elle dépasse très souvent sur le tissu et l'a taché en surface. Par ailleurs, les galons se décollent par endroits. Enfin, la tapisserie présente différentes dégradations mécaniques : ouverture de relais, fils de trame en soie beige lacunaires dans certains motifs, chaînes libres et cassées, usure de la tapisserie dans les plis des coins des assises, et quelques coutures ouvertes. La première phase de l'intervention consistera donc principalement en un dépoussiérage des textiles par micro-aspiration, collage des galons à l'aide d'une colle de conservation, fermeture des coutures ouvertes, et consolidation des lacunes et des fragilités de la tapisserie.



Fauteuil de la salle à manger de classe Touriste du paquebot *France*. Collection French Lines. Avant restauration.

Fauteuil de la salle à manger de classe Touriste du paquebot *France*. Collection French Lines. Après restauration.



AUTRES RESTAURATIONS EN COURS :

- Découverte et couverture en velours gaufré d'une paire de fauteuils provenant de la salle à manger de la 1^{re} classe du paquebot *France* (CGT, 1912-1934),
- Restaurations d'une maquette du paquebot *France* (CGT, 1962-1977), d'une maquette du paquebot *Tahitien* (Messageries Maritimes, 1953-1971) et d'une maquette de très grand format (5,20 m de long et 1,60 m de haut !) du paquebot *Mariette Pacha* (Messageries Maritimes, 1926-1944), grâce à nos partenaires du Club de Modélisme Naval de Haute-Normandie.

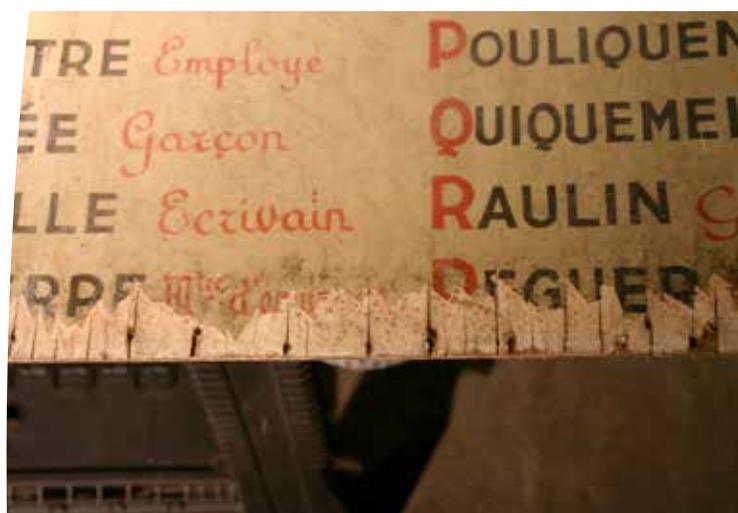
Nous nous efforçons quotidiennement d'améliorer les conditions de conservation des collections. Cependant, de nombreuses pièces, souvent endommagées par le passé à cause d'un stockage inadapté ou par des conditions aléatoires de conservation, nécessitent encore l'intervention de professionnels afin de stabiliser leur état ou de leur rendre un aspect plus proche de leur état d'origine, tout en conservant les traces du passage du temps. Ces opérations étant onéreuses, nous comptons sur votre générosité afin de nous aider à sauvegarder ces témoignages de l'histoire de la Marine marchande française.

OPÉRATION DE MÉCÉNAT AVEC LA FONDATION DU PATRIMOINE HAUTE-NORMANDIE

Nous avons lancé il y a quelques mois deux appels aux dons avec la Fondation du Patrimoine afin de restaurer plusieurs œuvres de nos collections. Ce don, qui ouvre droit à une réduction d'impôt, vous permet également de recevoir en contrepartie des pièces issues de notre boutique. **Sur les 18 216 euros recherchés, il manque encore près de 3 000 euros pour boucler le budget de restauration. Aidez-nous à les rassembler !**

Le premier projet concerne des panneaux peints sur bois commémorant le personnel de la Compagnie Générale Transatlantique mort pour la France lors des deux conflits mondiaux.

Cet ensemble, dont l'état de conservation nous a semblé alarmant lors du chantier des collections, nécessite donc d'importants travaux de restauration. Des lacunes de bois, ainsi que plusieurs fentes, sont visibles le long des bords et dans les angles. Les surfaces, très poussiéreuses, encrassées et tachées, présentent également des auréoles d'humidité. L'adhérence de la peinture fait défaut en de nombreux endroits. Ces soulèvements ont mené à des pertes de matière, qui se traduisent par des lacunes de peinture, laissant voir le bois ou la préparation blanche. L'intervention de la restauratrice consistera tout d'abord à consolider les délitements, dédoublements et fentes. Ensuite, le dégrasage de la surface picturale permettra d'éliminer les couches incrustées de crasse, les taches et les amas de surface. Les lacunes de couche picturale seront remises à niveau par l'application d'un mastic qui servira de base à la retouche illusionniste.



Panneaux commémoratifs « Morts pour la patrie 1914-1918 »
Collection French Lines. Détails avant restauration.

L'intervention des restauratrices aura un objectif double. Il s'agira d'une part de redonner leur lisibilité aux sculptures dont les surfaces sont aujourd'hui difficilement compréhensibles. Les interventions permettront aussi de les stabiliser pour éviter la poursuite de leur dégradation. Les sculptures seront dépoussiérées, nettoyées, et les éclats seront comblés.

Pour participer à ces opérations de mécénat en partenariat avec la Fondation du Patrimoine :

- Connectez-vous sur le site Internet de la Fondation du Patrimoine : www.fondation-patrimoine.org/fr/haute-normandie-11/actualites-520/detail-lassociationfrench-lines-prend-soin-de-ses-collections-3511 et découvrez la présentation des projets. Vous aurez la possibilité de faire un don en ligne depuis le site avec votre carte bancaire, par paiement sécurisé.

OU

- Complétez et envoyez les bons de souscription joints à ce bulletin, accompagnés de votre don, à l'adresse suivante : Fondation du Patrimoine Délégation Haute-Normandie - 14 rue Georges Charpak - BP 332 - 76136 MONT-SAINT-AIGNAN Cedex



Le second projet concerne une série de 6 bustes et de 2 médaillons en plâtre et biscuit de porcelaine, issus des fonds de la Compagnie Générale Transatlantique : bustes de présidents de la Compagnie et de divers personnages historiques, médaillons célébrant le centenaire de la Transat. Les surfaces de ces pièces sont empoussiérées et encrassées,

gênant notamment la lisibilité des œuvres. La poussière et la crasse, hygroscopiques, favorisent les contaminations biologiques (maintien d'un climat humide à la surface du plâtre et source de nutriments pour les micro-organismes et insectes). Des lacunes et usures laissent apparaître par endroits le plâtre. Celui-ci présente localement quelques fragilités et de nombreux éclats, en particulier sur les parties saillantes des volumes.

Buste du marquis de La Fayette. Collection French Lines. Avant restauration.

QUELS SONT LES AVANTAGES ?

Contreparties fiscales

Pour les particuliers, votre don ouvre droit à une réduction :
- de l'impôt sur le revenu à hauteur de 66% du don et dans la limite de 20% du revenu imposable.

Exemple : un don de 100 € = 66 € d'économie d'impôt.

OU

- de l'impôt sur la Fortune à hauteur de 75% du don dans la limite de 50.000 € (cette limite est atteinte lorsque le don est de 66.666 €).

Exemple : un don de 100 € = 75 € d'économie d'impôt.

Pour les entreprises : réduction d'impôt de 60% du don et dans la limite de 5% du chiffre d'affaires HT.
Exemple : un don de 500 € = 300 € d'économie d'impôt.

Dans chaque cas, vous recevrez un reçu fiscal que vous pourrez joindre à votre prochaine déclaration d'impôt.

Autres contreparties

En supplément aux contreparties fiscales et afin de susciter un grand nombre de dons, French Lines propose une série de contreparties exceptionnelles, sous la forme d'objets originaux provenant notamment de la Compagnie Générale Transatlantique et des Messageries Maritimes. Apportés en grand nombre par les compagnies fondatrices et partiellement disponibles à la vente, il vous est possible d'en obtenir certains. Ces contreparties sont conditionnées à des montants minima de don, dans la limite d'une valeur de 25% du montant du don.

CONTACT

Vous souhaitez contribuer à ces opérations de mécénat et vous désirez obtenir plus d'informations ? N'hésitez pas à vous adresser à l'équipe de French Lines pour avoir réponse aux questions que vous pouvez vous poser sur cette démarche :

Dorian Dallongeville

Responsable des collections et des expositions

Tél. 02 35 24 83 70

Courriel : collections.frenchlines@gmail.com

MONTANT DU DON	CONTREPARTIES PROPOSÉES AUX PARTICULIERS (en plus de la réduction d'impôt, dans la limite des stocks disponibles)	CONTREPARTIES PROPOSÉES AUX ENTREPRISES (en plus de la réduction d'impôt, dans la limite des stocks disponibles)
50 €	2 menus vierges du paquebot <i>France</i> (1962-1977), parmi la série dite « des poèmes » ET 1 ruban de paquebot offert notamment aux passagers lors des dîners de gala	2 menus vierges du paquebot <i>France</i> (1962-1977), parmi la série dite « des poèmes » ET 1 ruban de paquebot offert notamment aux passagers lors des dîners de gala
100€	1 plan-coupe (117x29cm) du paquebot <i>France</i> (1962-1977) ET 2 menus vierges du paquebot <i>France</i> (1962-1977), parmi la série dite « des poèmes »	1 plan-coupe (117x29cm) du paquebot <i>France</i> (1962-1977) ET 2 menus vierges du paquebot <i>France</i> (1962-1977), parmi la série dite « des poèmes »
200€	1 affiche d'époque (64x95cm) des Messageries Maritimes (Viêt-Nam, Cambodge, Laos) OU 1 plan-coupe (117x29cm) du paquebot <i>France</i> (1962-1977) avec sa couverture	1 affiche d'époque (64x95cm) des Messageries Maritimes (Viêt-Nam, Cambodge, Laos) OU 1 plan-coupe (117x29cm) du paquebot <i>France</i> (1962-1977) avec sa couverture
500€	Dans le cas du mécénat des particuliers, les contreparties offertes au donateur en plus de la réduction d'impôt ne peuvent dépasser la limite forfaitaire de 65 €, depuis le 1 ^{er} janvier 2011 (BOI 5 B-10-11 du 2 mai 2011).	1 affiche d'époque (64x95cm) des Messageries Maritimes (Viêt-Nam, Cambodge, Laos) ET 1 lot de 6 menus vierges du paquebot <i>France</i> (1962-1977), parmi la série dite « des poèmes » ET 1 plan-coupe (117x29cm) du paquebot <i>France</i> (1962-1977) avec sa couverture ET 1 visite privée (jusqu'à 4 personnes) du Centre de conservation des collections de French Lines
1 000€	Dans le cas du mécénat des particuliers, les contreparties offertes au donateur en plus de la réduction d'impôt ne peuvent dépasser la limite forfaitaire de 65 €, depuis le 1 ^{er} janvier 2011 (BOI 5 B-10-11 du 2 mai 2011).	1 assortiment exceptionnel de 6 couverts du service « Neuilly », 2 ^e classe du paquebot <i>Normandie</i> , manufacture Ercuis, vers 1935 (2 couteaux et 2 fourchettes de table, 2 cuillères à potage) ET 1 plan-coupe (117x29cm) du paquebot <i>France</i> (1962-1977) avec sa couverture ET 1 visite privée (jusqu'à 10 personnes) du Centre de conservation des collections de French Lines

Agenda

LES EXPOSITIONS EN COURS ET À VENIR

En Normandie

Le Havre

« L'épopée des Messageries Maritimes : l'Orient pour horizon »

Les Messageries Maritimes figurent au rang des principaux armements français jusqu'au milieu du XX^e siècle. Nées de la fusion entre une association d'entrepreneurs de transport par diligence et d'armateurs du port de Marseille, les Messageries ouvrent en 1851 les premières liaisons postales françaises en Méditerranée.

Évoquer les Messageries Maritimes, c'est s'embarquer pour des voyages au long cours vers de lointaines destinations, depuis les ports du Havre, de Dunkerque ou encore de Marseille. Les navires sous pavillon de la Licorne donnent une réalité au Tour du Monde et incarnent les rêves orientaux. Peintres et affichistes rivalisent de talent pour faire des publicités de la Compagnie de véritables invitations au voyage.

Relire l'histoire de cette compagnie, c'est découvrir en arrière-plan celle de l'expansion coloniale et du développement du commerce extérieur français. Créée par la Ville du Havre et French Lines, cette exposition présente de multiples reproductions de photographies, affiches et documents d'archives retraçant l'épopée d'une grande compagnie nationale.

Promenade près de l'Espace André Graillet
Caussée Kennedy - 76600 LE HAVRE
Du 13 mai 2015 au 20 mars 2016
Accès libre à tout moment





ROUEN

« Normandie, paquebot de légende »

Il y a 80 ans, *Normandie* quittait le Havre pour son premier voyage vers New York. Plus qu'un beau navire, plus qu'un simple *liner* dédié à une ligne postale, le paquebot *Normandie* a marqué l'histoire de la Marine marchande française.

Dès le démarrage de sa construction, *Normandie* est un monument, un emblème de la nation française, un symbole de ses performances techniques et technologiques et un étendard du goût et de la culture d'un pays tout entier.

L'architecture intérieure du paquebot, restée dans les mémoires comme un moment d'apogée de l'architecture et de la décoration françaises du XX^e siècle, est aussi célèbre que sa vitesse. Le style de *Normandie* est étudié jusque dans les moindres détails pour atteindre la perfection de l'art du voyage.

Rapide, luxueux, unique, fierté de toute une nation, *Normandie* avait tout pour devenir une légende. Sa triste fin précipitée lui confère un titre dans le panthéon des destins brisés. L'incendie de *Normandie* dans le port de New York, en février 1942, marque la fin d'une époque et le début d'un mythe.

En replaçant l'histoire de *Normandie* dans celle de la Compagnie Générale Transatlantique, puis en retraçant

les grands moments de son existence et les détails de la vie à bord, l'exposition « *Normandie, paquebot de légende* » vous propose de redécouvrir ce paquebot mythique, grâce à la présentation de maquettes, d'affiches, d'archives et d'objets des arts de la table issus des collections de French Lines.

Hôtel de Région
5 rue Robert Schuman - 76000 ROUEN
Du 6 novembre 2015 au 16 janvier 2016

Entrée libre (attention plan Vigipirate en cours) du lundi au dimanche de 9h00 à 18h00 (ouvert les jours fériés)

« Paquebot France : l'art de vivre à bord »

L'évocation du simple nom du paquebot *France* réveille les images d'un monde où le voyage se comptait en jours plus qu'en heures et où le temps passé en mer, loin de tout, permettait la pleine conscience de l'espace parcouru.

Plus encore, dans la mémoire collective, il incarne une certaine image de la France des Trente Glorieuses. En rassemblant les ambitions et l'innovation de toute l'industrie nationale et la tradition d'un certain art de vivre et de voyager à la française, *France*, ambassadeur des mers, incarnait le prestige d'un pays tout entier et a conquis un statut d'emblème national.

Explorer *France*, c'est découvrir l'alliance parfaite entre luxe, confort et sécurité. C'est aussi retracer toute l'histoire de la construction d'un monument national, du début de sa conception en 1953, à son voyage inaugural en 1962, jusqu'à sa reconversion dans les années 80 et la fin de sa carrière en 2003.

Retraçant l'histoire de ce chef-d'œuvre de la construction navale, entre design industriel et art de vivre, l'exposition « *Paquebot France : l'art de vivre à bord* » propose de revivre les grandes heures du dernier *liner* français, témoignage du faste des liaisons maritimes disparues.

La présentation de pièces originales du paquebot permet au visiteur de devenir passager d'une prestigieuse croisière des années 60, d'expérimenter l'art du voyage, de « goûter » à la haute gastronomie de l'époque, de retrouver tout le savoir-faire français !

Embarquement immédiat ! Revivez les années 60 à bord du paquebot *France* !

Hôtel du Département de la Seine-Maritime
Quai Jean Moulin – 76000 ROUEN
Du 6 novembre 2015 au 16 janvier 2016

Entrée libre (attention plan Vigipirate en cours) du lundi au vendredi de 9h00 à 18h00 (fermeture : samedi, dimanche et jours fériés)

NOS AUTRES RENDEZ-VOUS

En Normandie

Le Havre

**« Sac à Terre ! »
5^e salon du collectionneur de Marine**

Organisé par l'Association Paquebots et Marine Marchande (APMM) depuis 2011, « Sac à terre ! » vise à favoriser les contacts entre les collectionneurs d'objets et documents liés à l'histoire maritime, les particuliers et les professionnels.

Salle François 1^{er}
175 boulevard François 1^{er} - 76620 LE HAVRE

Samedi 7 et dimanche 8 novembre 2015

Entrée 1 €
De 10h00 à 18h00 le samedi et de 9h00 à 17h00 le dimanche

VENTES DE FIN D'ANNÉE

L'an dernier, les impératifs liés à notre déménagement ne nous ont pas permis de tenir notre rendez-vous habituel des ventes de fin d'année mais elles sont de retour en 2015 !

Rendez-vous au Havre, 54 rue Louis Richard, les 4 et 5 décembre prochains, de 10h00 à 18h00 (entrée libre).

Après avoir patiemment rangé et trié nos stocks, nous avons encore déniché quelques trésors et raretés dont de très belles affiches originales, que nous pourrons enfin proposer à la vente !

Nous vous attendons nombreux !

Une occasion de visiter nos nouveaux locaux pour ceux qui ne l'ont pas encore fait !

Renseignements : 02 35 24 19 13

samedi 7 & dimanche 8 novembre 2015
Salle François 1^{er}—Le Havre
Renseignements & inscriptions :
Tél 02 77 67 67 13

Sac à Terre !
Salon du collectionneur de Marine
www.apmmlehavre.com

Association Paquebots & Marine Marchande
Pole du Patrimoine Maritime & Portuaire
Hangar N° 1 Ouest—Quai Roger Meunier
76600 Le Havre
Tel : 02 77 67 67 13
Email : apmm76@sfr.fr

Notre partenaire
leHavre

Association régie par la loi du 6 juillet 1901



Vie associative

À NOTER !

Depuis le 12 octobre, nous connaissons une panne majeure du serveur qui abrite encore notre site Internet ainsi que nos boîtes mails. Cette panne est malheureusement très sérieuse et nous devons déplacer nos mails vers un nouveau serveur : cette opération pourrait prendre quelques semaines d'installation et de mise en service.

Vous avez peut-être essayé de nous joindre par mail depuis le 12 octobre dernier. Il se peut que vos messages ne nous soient pas parvenus. N'hésitez pas à nous les renvoyer.

Pour ces prochaines semaines, nous avons ouvert de nouvelles adresses sur lesquelles vous pouvez provisoirement nous joindre :

Archives : recherche.frenchlines@gmail.com

Photographies : frenchlines@wanadoo.fr

Films et sons : memoire.frenchlines@gmail.com

Régie des œuvres : regie.frenchlines@gmail.com

Collections et expositions :
collections.frenchlines@gmail.com

Secrétaire général : cducroix.frenchlines@gmail.com

Comptabilité : comptabilite.frenchlines@gmail.com

Cette panne touche aussi notre site Internet, empêchant son fonctionnement, dont les recherches dans la base archives, dans la base navire et dans notre boutique.

Nous vous présentons toutes nos excuses pour cette situation et pour les retards et désagréments qu'elle engendre. Nous mettons tout en œuvre pour accélérer le dépannage.

VOS NOUVEAUX ADMINISTRATEURS

Le 25 juin dernier, vous avez élu vos nouveaux représentants au sein du Conseil d'administration pour les cinq prochaines années. Ce bulletin est l'occasion de vous présenter les nouveaux arrivants.



Jean-Pierre BAUVIN

Il a exercé toute sa carrière dans le transport maritime. Sortant d'HEC en 1975, il est recruté chez Delmas, où il avait fait son stage et où il a effectué toute sa carrière au sein des Agences africaines, françaises et européennes, suivant l'entreprise après son rachat par le groupe Bolloré puis par CMA CGM. Il est à l'origine du dépôt des archives Delmas-Vieljeux et NCHP à l'association. Depuis la fin de son activité professionnelle, il poursuit ses recherches sur l'histoire maritime, en particulier sur les navires Delmas et sur l'histoire de la compagnie. Très impliqué dans le récent déménagement de l'association, il reste soucieux de conserver à French Lines une vision vers l'ensemble des compagnies maritimes françaises, considérant qu'une partie de son développement passe par une ouverture plus grande vers l'histoire des autres armements français.



Marie-Anne DU BOULLAY

Titulaire d'une double maîtrise en droit français et droit anglais, elle a suivi pendant 18 mois un projet d'harmonisation du droit des affaires de la Zone Franc pour le Ministère de la Coopération.

Avec le désir de mieux comprendre le monde qui nous entoure, elle a ensuite repris des études en histoire de l'art. Elle est diplômée de l'École du Louvre et a soutenu un Master 2 sur la peinture de marine hollandaise et flamande du XVII^e siècle.

Après une mission chez Flammarion, puis auprès

de Sotheby's et son installation au Havre en 1999, elle est aujourd'hui auto-entrepreneur. Elle réalise des études et inventaires de collections patrimoniales (CCI et Musée Maritime et Portuaire du Havre) et elle intervient en milieu scolaire et associatif en tant que conférencière, avec pour objectif d'éduquer à l'image et d'instaurer un dialogue complice et savant avec les œuvres d'art. Petite-fille de Capitaine au long cours, elle a découvert à French Lines un patrimoine extrêmement riche et varié, des professionnels et des bénévoles engagés qu'elle souhaite accompagner et aider à se développer au cours des 5 prochaines années.

Denys CARDON

Capitaine au long cours, il est entré en 1963 comme pilotin à la Compagnie Générale Transatlantique. Il exerce toute sa carrière au sein de cette compagnie. Il est tout d'abord pendant dix ans Lieutenant, puis Second Capitaine les dix années suivantes, et enfin Commandant encore dix années. Il passe ensuite trois ans au centre opérationnel en Martinique. À la fin de sa carrière, son fils le suit au sein de la CGM. Désormais en retraite, il souhaite mettre son temps disponible au service de l'association.



Thierry DELARUE

Recruté en 1975 par la Transat, il y a exercé la fonction de responsable marketing puis de directeur du consortium Pacific Europe Express, avant de devenir directeur adjoint de la division Amérique latine - Caraïbes et d'être enfin nommé directeur du marketing et de la

stratégie du groupe. Après la privatisation de la CGM dont il a été l'un des acteurs, il a rejoint le groupe Crédit Mutuel CIC dont il est actuellement le Directeur des activités internationales et membre du Comité des engagements. Il est également Président de CM - CIC aidexport et administrateur d'une grande banque tunisienne. Conseiller du commerce extérieur de la France et membre de l'association French Lines depuis sa création, il est resté très attaché au domaine maritime avec lequel il a conservé des liens étroits.

Jean-Yves DEPREUX

Après avoir débuté comme Commis principal au sein de la Compagnie des Messageries Maritimes à Paris, il exerce toute sa carrière au niveau international dans le domaine maritime dans plusieurs groupes. Il est pendant vingt ans Conseiller du commerce extérieur de la France. Désormais, il dirige une entreprise de vingt personnes qui représente des petites compagnies de navigation (holding Biscaymar Dvpt 40270) et il est Président de la SAS SEA SHIPPING SERVICES, agence maritime et consignataire de navires. Il est en poste permanent sur la zone portuaire de Radicatel/Lillebonne/Rouen. Passionné du monde maritime, ancien Président du Propeller Club of United States - Port of Paris, membre du Syndicat National des Agents Maritimes - SNAM, soutien actif de la SNSM et passionné d'antiquités marines et d'histoire, il suit les activités de French Lines depuis de nombreuses années et il souhaite désormais y apporter son concours de manière accrue.

Jean-Baptiste SCHNEIDER

Jean-Baptiste Schneider est né le 6 février 1979 à Sarrebourg. Après une licence en hôtellerie et tourisme ainsi que diverses expériences professionnelles, il se présente en 2007 au concours externe de professeur en lycée hôtelier qu'il obtient avec un classement de major national. Passionné par l'alimentation dans le domaine maritime, la soutenance de son travail de recherches sur l'évolution de la restauration à bord des paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique lui permet d'acquérir, en 2012, un diplôme universitaire de master 2 en Histoire et Cultures de l'Alimentation avec mention « Très bien ». Actuellement, il poursuit ses investigations dans le cadre d'une thèse de doctorat en Sciences de l'homme et de la société à l'Université François Rabelais de Tours. Ses recherches portent plus particulièrement sur l'alimentation à bord des navires transatlantiques aux XIX^e et XX^e siècles avec comme champ d'étude l'Allemagne, l'Angleterre et la France. Membre actif de l'association French Lines, co-commissaire de l'exposition « À la table des géants : la gastronomie à bord des paquebots de la Transat » qui a eu lieu en 2014 à Deauville, il participe aux côtés de Dorian Dallongeville à l'animation de multiples conférences sur ce sujet.





Charles Offrey lors de la réception organisée pour ses 100 ans par les Amis des Paquebots à Paris.



Le Commandant Croisile et Charles Offrey félicitent la 50 000^e passagère à bord du paquebot *France*, le 3 octobre 1962.

HOMMAGE

Nous avons appris avec tristesse en août dernier la disparition de Charles Offrey, à l'âge de 105 ans. Recruté comme attaché de direction au siège de la Compagnie Générale Transatlantique à la fin de l'année 1933 à sa sortie d'HEC, Charles Offrey y a exercé pendant plus de quarante années puisqu'il l'a quittée, alors Administrateur en chef de la Compagnie, en 1974.

Érudit et passionné par l'histoire maritime, il a rédigé de nombreux articles et ouvrages sur le sujet qui font désormais référence. Ancien membre correspondant de l'Académie de Marine, il a longtemps été Président, puis Président d'honneur de l'Association des Amis des Paquebots.

Charles Offrey était également membre de French Lines depuis sa création. Attentif et bienveillant envers chacun, il nous a accompagnés dans nos premiers projets de publications et d'expositions et il a fait don à l'association de ses publications ainsi que d'un précieux fonds issu de ses archives personnelles.

Nous souhaitons ici rendre un hommage chaleureux et ému à cette grande figure de la Marine marchande française et de l'histoire des compagnies maritimes. Nos pensées les plus amicales accompagnent ses parents et amis dans leur deuil.

L'ÉQUIPE

Pour compléter la présentation de notre nouvelle archiviste, Hélène TEN HOVE, parue dans le dernier bulletin n°79, nous souhaitons préciser qu'elle est également titulaire du Diplôme de l'EFAP (École Française des Attachés de Presse), titre homologué niveau II.

Stage

Nathalie CHAUVIN, titulaire du master 2 professionnel « Régie des œuvres et montage des expositions » de l'Université de Picardie - Jules Verne (Amiens) a rejoint le service des collections et des expositions depuis le 21 septembre dernier, pour un stage d'une durée de 4 mois. Elle participe notamment à la régie des expositions prévues à Rouen (constats d'état, emballages, montages et démontages des œuvres...) et est associée aux diverses activités de la régie des collections.



Beaucoup d'entre vous, en leur nom propre ou au nom de leur société ou institution, ont adressé depuis le début de l'année 2015, 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 26 octobre 2015

INSTITUTIONS ET ENTREPRISES DONATRICES EN 2015

ARTRANS / BONGRAIN EXPORT OVERSEAS / BRITTANY FERRIES / CLAI SAS / CMA CGM / CODIMAGE / DÉPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHÔNE / EDITIONS NON STANDARD / GIE SAINT-GOBAIN ARCHIVES / GL EVENTS / GRAND PORT MARITIME DU HAVRE / HANDIRECT / INSTITUT FRANÇAIS DE LA MER (LE HAVRE) / KPMG / LA CITÉ DE LA MER (CHERBOURG) / LASER PLUS / LIBRAIRIE ESKAL (DOUARNENEZ) / MARFRET / MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ÉNERGIE ET DES TRANSPORTS / MUSÉE D'AQUITAINE / SEA SHIPPING SERVICES / ST NAZAIRE TOURISME ET PATRIMOINE / STEF / U BOAT MALTA INTERNATIONAL / VILLE DE BORDEAUX / VILLE DE DEAUVILLE / VILLE DU HAVRE.

MÉCÈNES ET PARTENAIRES

Cette année, en plus de l'ensemble des participants à l'opération menée avec la Fondation du Patrimoine, French Lines reçoit le soutien de ses premières entreprises mécènes et partenaires : Artrans pour le transport des œuvres, GL events pour la restauration des collections et Handirect en soutien à notre fonctionnement.



SOCIÉTAIRES DONATEURS EN 2015

ANDRE BERNARD	BORY DANIEL	CONTE ANNE-MARIE	DUFILS ALAIN
AUBINAUD MICHELE	BOUGANT JEAN	COTTET CHRISTIAN	DUMAS FRANCOISE
AUGEREAU JEAN-PIERRE	BOULLAT ANDRE	COUDERC CHANTAL	DURANDIN PAUL
AUGEREAU PIERRE	BOUTAREL ANDRE	COUILLIARD FRANÇOIS	ERICHER SERGE
AUGIER GILBERT	BRAULT FRANCOIS	COURVOISIER JEAN-PIERRE	ERNAULT JACQUES
AURIACOMBE PIERRE	BROCHE PAUL	COUSIN ALAIN	FALGUIERE LAURENT
AYMERIC PIERRE	BRUNET GILLES	COUVENT DE NOAILLY ÉLEONORE	FERRAND HENRI
BAUDET ERIC	BRUYAS BARBARA	CUEFF YVES	FONTAINE LUC
BAUDET JEAN-MAURICE	CAILLET LOUIS	CULTIVAUX DIDIER	FRANCOIS JEAN
BAUVIN JEAN-PIERRE	CARAGE BENOIT	DALLONGEVILLE JEAN	GALLET MICHELE
BEAUCHET PATRICE	CARROT BERNARD	DAMIS SERGE	GAUDAIRE JEAN-LOUIS
BEAUGRAND FREDERIC	CAZADE PIERRE	DANY GEORGES	GIUILY AUREORE
BECHHOEFER EDMOND	CHAMARD NICOLE	DE MEZERAC HÉLOÏSE	GIUILY ERIC
BELIN MARIE-ANNE	CHAPELAIN JEAN-JACQUES	DE NOAILLY APOLLINE	GIUILY INGRID
BELLENCOURT JEAN-LOUIS	CHARLOT YVES	DE NOAILLY VICTOR	GIUILY NELLY
BELUGOU HENRI	CHARON RENE-DENIS	DEBRAY MARC	GOMEZ JEAN
BEROARD FRANCK	CHASSANG PATRICK	DECAMPEAUX PIERRE	GUERENNEUR MAURICE
BERTHELOT FRANCOISE	CHATELET PHILIPPE	DEMERLIAC ALAIN	GUESDON JOEL
BERTRAND BENOIT	CHAUMETTE LUC	DEPREUX JEAN-YVES	GUILBERT CHRISTIAN
BIERRE PASCAL	CHAUMETTE MARIE-JOSE	DHAINAUT JACQUES	GUILBERT MARIE-JOELLE
BOELL DENIS-MICHEL	CHENARD LAURENT	DUCAUNNES-DUVAL	GUILBERT PHILIPPE
BONÉ JOEL	COLLET CATHERINE	DUCOMET BRICE	GUILLOUET PASCAL
BONIS JEAN-YVES	COLMAR MICHEL	DUCROIX CLEMENCE	GUYONNEAU MARIE-CHRISTINE

GYRRE ISABELLE
HAFFREINGUE PIERRE
HAINNEVILLE MICHELE
HARDY GWENAELLE
HARENT PAUL
HERVE JACQUES
HUCHER JEAN-PIERRE
HUOT VINCENT
JACOB NATHALIE
JAQUILLARD DONATIEN
JOLIVET BERNARD
JOSEPH NICOLE
JOUAULT JOEL
JULIEN ALAIN
KINDEL CLAUDE
LABELLE CORINNE
LAGACHE JEAN-PIERRE
LAUWICK GERARD
LAUZET ALAIN
LAVENU ROBERT
LE FRIANT PHILIPPE
LE FRIANT PIERRE
LE GUEN BERNARD
LE GUILLOU JEAN-LUC
LEBAS MONIQUE
LEBRUN BENOIT
LEFRANCOIS ROBERT
LEON ANDRE
LEPREVOST CHRISTIAN

LETARD JACQUES
LEVICQ SANDRINE
LEVIEUX JEAN-PIERRE
LIEUTAUD MICHEL
LIEZ JEAN-LUC
LIOTARD JEAN
LOCOSTE JEAN-LUC
MAIER GUY
MAIRESSE-HUBER HUGUETTE
MAISTOROVIC ALAIN
MARAIS GEORGES
MARCIACQ JEAN-CLAUDE
MAUPOME GERARD
MERVEILLEUX DU VIGNAUX GUY
METEAU JEAN-PAUL
MEVEL FRANCOISE
MEVEL JACQUES
MOJON PAUL-HENRI
MONIER JEAN-PAUL
MONNET PIERRE
MORVAN JEAN MICHEL
NEMERY PHILIPPE
NEMO GERARD
NIZET MARC
NOEL GERARD
NOUVEAU MAURICE
OLIVA EDMOND
OLLIVER CHRISTIAN
PARIS BERNARD

PATIERNI ARNAUD
PERROY AYMERIC
PERRY JOHN
PERSOGLIA MICHEL
PETRO MARLENE
PIETERS JEAN
PIGNOLET YVETTE
POITOU PASCAL
PORTIER JEAN-PIERRE
PORTIER LUC
POULAIN JEAN
QUENEL MICHEL
QUILLE DAMIEN
RAFUIN CHRISTIANE
RANSON JEAN-PAUL
REGNAUD ROBERT
REMOND JACQUES
RICARD JEAN
RIVIER ALAIN
ROGERET MARCEL
ROMANI GEORGES
ROSEMBLATT JEAN-MARIE
ROUILLARD PATRICK
ROUX CHRISTIAN
ROUX LEON
RUFENACHT ANTOINE
SABARLY-LASMARRES FRANÇOISE
SABOURIN HENRI
SAGOT BENOIT

SAMPIC JEAN-LOUIS
SAUVAGET RENAUD
SAYAC GEORGES
SCHNEIDER JEAN-BAPTISTE
SIMEON RAYMOND
SIMON PATRICE
SINCE FREDERIC
SMERTNIK SHEILA
SMIDT AXEL
SOMMER JEAN-YVES
SORIN ANDRES
THIBAUT MICHEL
THUILLIER JEAN-FRANCOIS
TOURMIER NOEL
VALETOUX PHILIPPE
VALLETOUX PHILIPPE
VIGER NELLY
VIGER ROBERT
VILLAIN FRANCOIS
VILLERS CLAUDE
VIMBERT BRIGITTE
VROLAND DIANE
VROLAND THIBAUT
WANTZ JEAN-FRANCOIS
WINDELS DIDIER
ZIEGER KARL

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.

Siège social

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

Délégation Méditerranée SNCM

42 rue de Ruffi
13003 MARSEILLE
Tél. 04 91 56 33 55

Délégation Dunkerque

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

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 2015, merci de ne pas tenir compte du premier.

SOCIÉTAIRE N°

Bulletin d'adhésion à l'association French Lines 2015

REJOIGNEZ L'ASSOCIATION FRENCH LINES ET INCITEZ VOS PROCHES ET AMIS A ADHERER
Vous pourrez participer aux activités de l'Association et notamment aux événements qu'elle organise. Vous recevrez le bulletin d'informations et des offres promotionnelles.

Nom Prénom Adresse Code Postal Ville Email Téléphone J'adhère à l'Association French Lines OU Je renouvelle ma cotisation Je souhaite recevoir le bulletin de l'Association par courrier OU Je souhaite recevoir le bulletin de l'Association par mail Je souhaite recevoir la lettre d'informations du site web par mail Personne physique 29 € Bénévole, mineur, étudiant, salarié de l'Association French Lines 11 € Conjoint d'un sociétaire 11 €
(préciser l'identité du conjoint) Ancien ou salarié des compagnies maritimes françaises 24 €
(préciser la compagnie et la fonction exercée) Membre d'une autre association à caractère maritime 24 €
(préciser l'identité de l'Association) Cotisation 2015 **En plus de ma cotisation, je verse un don, déductible fiscalement, de :**

(En application de l'article 200 du CGI, tout contribuable peut déduire de son revenu imposable, dans certaines limites, les dons (seulement les dons et non les cotisations) qu'il a effectués au profit d'associations d'intérêt général. Les particuliers bénéficient d'une réduction d'impôt égale à 66% des sommes versées dans la limite de 20% du revenu imposable du foyer fiscal. Au-delà l'excédent versé est reporté successivement sur les 5 années suivantes. Un reçu vous sera adressé).

TOTAL Date Signature du sociétaire Visa du Trésorier

J'accepte que mes nom, adresse et n° de téléphone figurent sur le site Internet French Lines dans la partie réservée aux adhérents OUI NON
Les informations nominatives que vous inscrivez sur la présente demande font l'objet d'un traitement informatisé. Un droit d'accès au fichier et de rectification est accordé en application des dispositions de l'article 27 de la loi n°78-17 du 06/01/1978.

Siège social :
54 rue Louis Richard
76600 Le Havre
Tél : 02 35 24 19 13

Paris :
CLAI
12 bis place Henri Bergson
75008 Paris
Tél : 01 44 69 54 00

Marseille :
SNCM - 42 rue de Ruffi
13003 Marseille
Tél : 04 91 56 33 55

Dunkerque :
13 sentier des Pervenches
59640 Dunkerque
Tél : 03 28 24 05 49

Association French Lines
Histoire et patrimoine des Compagnies Maritimes
Reconnue d'intérêt général
E-mail : association@frenchlines.com
Site web : www.frenchlines.com