



French Lines

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

Bulletin N°32

Janvier / Février 2003

SOMMAIRE

2 - Histoire

5 - Coin des chercheurs

6 - Vie Associative

6 - Manifestations

8 - Agenda

ISSN 1280-9861

Maquette :
Nicolas FLEURIGAND

Editorial du Président

Chères amies, Chers amis

L'année 2002 aura été riche en événements.

Le programme d'expositions s'est déroulé selon le calendrier prévu, et, parmi celles-ci, Paquebots de Rêves réalisée avec le Musée de la Poste a accueilli 15 000 visiteurs, cependant que l'exposition sur la desserte de la Corse à bord du Danielle Casanova était vue par environ 25 000 personnes.

La première exposition sur les Messageries Maritimes à Dunkerque est également l'exemple de la réussite d'une collaboration entre les bénévoles dunkerquois et l'équipe du Havre.

Au total l'Association a réalisé huit expositions et participé à sept autres par des prêts d'objets et de documents.

Malheureusement, nos ressources financières n'ont pas été à la hauteur de nos ambitions, mais notre appel à votre générosité en décembre a été couronné de succès. 118 donateurs ont apporté 29 633 €, qui aux côtés des mesures d'économie engagées simultanément permet à French Lines de passer le cap de l'année 2002 dans des conditions acceptables.

Que tous ceux qui ont participé à cet effort en soient ici remerciés : la rapidité et la générosité de leur réponse sont un réel encouragement à poursuivre l'action entreprise il y a plus de 7 ans.

Le programme 2003 est fixé avec deux événements importants : d'une part une exposition sur le fonds photos de l'Association en partenariat avec le Pôle Image de Haute-Normandie, qui sera présentée d'abord à Rouen à l'occasion de l'Armada puis au Havre, et la parution aux Editions du Chêne, d'un ouvrage «Les trésors du fonds photographiques de French Lines», et d'autre part une exposition avec Jules Charles Roux en partenariat avec les Archives Municipales de Marseille et parrainée par Madame Edmonde Charles Roux. Une exposition sur la Compagnie de Navigation Mixte en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, avec la participation des anciens cadres et personnels de cette compagnie est également prévue au 3ème trimestre 2003.

Au côté de nos partenaires financiers traditionnels que sont l'Etat et les collectivités locales, nous étudions un élargissement des financements des événements sous forme de sponsoring. Mais c'est aussi avec votre aide que nous réussirons. En renouvelant votre adhésion, pour laquelle vous trouverez un formulaire joint à ce bulletin, et nous adressant vos dons, vous nous apportez aujourd'hui des moyens nécessaires à la réalisation d'un programme ambitieux tout en nous manifestant votre soutien.

D'avance je vous en remercie et vous adresse mes meilleurs vœux pour ceux qui vous sont chers et pour vous-même.

Que cette nouvelle année vous apporte beaucoup de joie et de réussite.

Eric GIULY

HISTOIRE

Le cyclone du Polynésie (juin 1958)

Le «Polynésie» était un petit paquebot mixte construit aux chantiers Dubigeon de Nantes et lancé le 17 septembre 1954. Ses caractéristiques principales étaient :

- longueur 104.5 m,
- largeur 15 m,
- port en lourd = 2400 T,
- moteur 3600 CV assurant une vitesse de croisière de 14 nœuds,
- Etat-Major = 9
- équipage = 37
- passagers = 36 en 21 cabines.

Il assurait au moment des faits un service régulier entre Sydney, Nouméa, Port-Vila et Santo (alors Nouvelles Hébrides) et retour en 17 jours. Les escales à Sydney étaient alternativement de 4 et 10 jours. La clientèle était essentiellement composée de touristes australiens «for a romantic trip».

Son «CYCLONE»

Je pense qu'il devrait faire partie des «événements marquants de son existence sous pavillon des M.M.» (cf. Historique de la Flotte, page 240 de la réédition) pour 2 raisons :

- Sa rareté et sa violence.
- La manœuvre exceptionnelle du Commandant Copillet dans l'œil du cyclone.

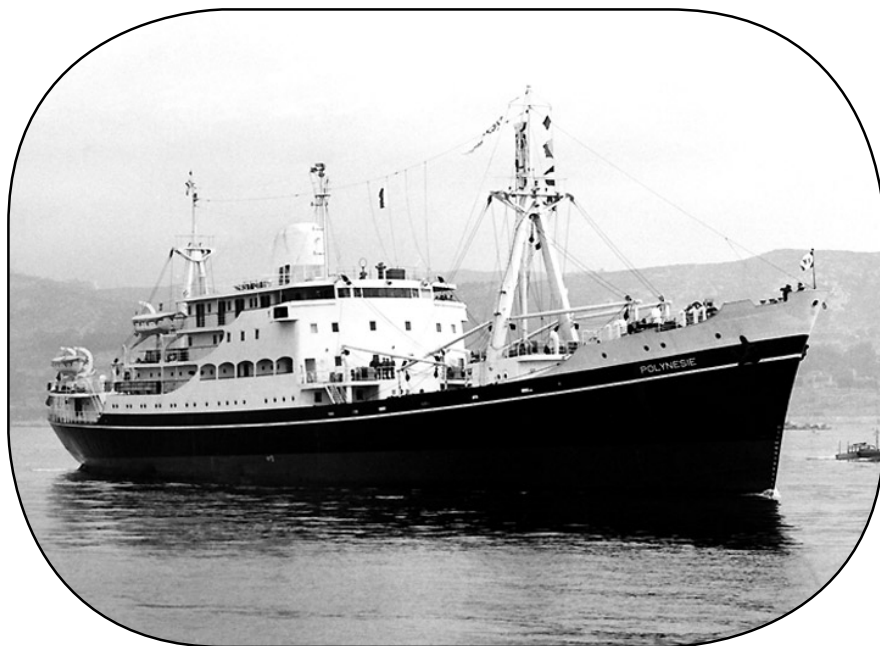
Le voyage N° 8-52-8

Le rapport de voyage du Commandant commence ainsi : «J'ai l'honneur de vous rendre compte qu'au cours de la traversée Sydney-Nouméa, départ de Sydney le 6 juin 1958 à 15h00 (voyage N°8-52-8), le «Polynésie» a rencontré un cyclone par «L=28°07S - G=159°37E et que, malgré la tentative de dérochement, le centre du météore est passé sur le navire ou tout au moins très près.»

Le cyclone

J. Giovannelli, I.C., chef du Service de la Météorologie en Nouvelle Calédonie, dans son avant-propos au mémoire établi par J. Robert, ingénieur des Travaux Météorologiques souligne que «les recherches effectuées depuis 1852 montrent, qu'il n'y a eu, au cours de cette longue période, que deux cyclones tropicaux en avril (5 avril 1872 et 10 avril 1933) et qu'aucun n'a été signalé en mai, ni en juin.»

Il ajoute «que six bateaux étaient à la mer pendant la période d'évolution de cette dernière dépression tropicale. C'est un nombre assez inhabituel dans ces régions. Aussi, les observations qu'ils nous ont transmises ont-elles été grandement appréciées : j'en remercie les États-majors de ces navires et tout particulièrement celui du «Polynésie» (Cdt Copillet) et celui du «Québec» (Cdt Broise) qui pris dans la tempête, face aux difficultés que l'on peut facilement imaginer, ont quand même continué des observations tri-horaires d'excellente qualité.»



▲ *Le Polynésie*



Le «Polynésie» et le cyclone :

C'est le lendemain du départ, le 8, que j'ai reçu les premiers avis de cyclone de Brisbane et de Nouméa le situant à 4h. locale par environ L=13° S et G=158° E, faisant route au sud à 4-10 nœuds, la pression au centre était de 999mbs et devait rester stationnaire...

Le 9, le cyclone était situé à 4h lc par 19° S et 159° E avec route au SSE à 10-12 nds ; il devait ainsi s'éloigner du navire (!) qui était à midi ce jour par 27°30' S et 159°30' E..

Pour ne pas passer sur l'avant du centre de la tempête, le Commandant décida alors de prendre la cape Bâbord amures pendant un temps suffisant pour être au moins à 400 milles de la trajectoire prévue. A 18 h., la station de Nouméa dans un avis spécial précisait d'ailleurs que le cyclone devait faire route au SE et accélérer. A 11h le 9, il aurait dû se trouver entre les points suivants : 26°S-165°E et 28°S-170°E, donc à plus de 420 milles de notre position...la route sur Nouméa fut donc reprise à petite vitesse en pensant bien passer sur l'arrière du cyclone et assez loin...(!)

En fait, le 9 à 11h. le cyclone était par 22°30'S et 162°E et faisait route ESE à 12 nds avec une pression au centre de 986 mb. A bord, le baromètre était en baisse très lente, ce qui confirmait que le cyclone était encore très loin.

Mais le 10, la mer était devenue très grosse, le vent d'Est était passé dans la nuit de la force 9 à la force 11. Le navire tanguait violemment et à 5h40, le Commandant décidait de reprendre la cape à vitesse très réduite.

La station de Nouméa situa le cyclone à 4h. lc le 10 par 24°58'S et 161°05'E avec une pression de 992 mb, déplacement SSW 10 nds se comblant (!) Cette position était identique à celle de Brisbane mais les prévisions de déplacement étaient différentes. Elles s'accordèrent finalement pour un SSW de 5 à 10 nds.

Il devenait alors évident que le centre du cyclone devait passer très près du navire. La mer était devenue énorme, et les vents soufflaient en rafales jusqu'à la force 12, il n'était donc plus possible de s'éloigner. La station de Nouméa Radio qui n'assurait la veille que pendant la journée pris la décision d'assurer un service permanent jusqu'à ce que nous soyons hors de danger. Je transmis alors avec notre position des observations météorologiques toutes les 3 heures.

«Pendant la nuit du 10 au 11, la mer était toujours énorme (on peut estimer les vagues à plus de 12 mètres, dans les creux, de la passerelle, on ne voyait pas l'horizon) avec des grains violents masquant la vue, un tangage violent, de gros embruns, des paquets de mer sur les ponts et le parc à moutons situé à tribord avant de la cale II fut complètement détruit mais les animaux restèrent à leur place. Ce sera la seule avarie ; le navire se comportait très bien.»

A 8 heures le 11, le baromètre était à 998.7 mb et la mer était telle que le Commandant fut obligé de régler l'allure de la machine au plus petit nombre de tours possible. A ce moment le navire ne gouverna plus et se mit en travers du vent qui était au S.q.SE, (Cap du navire = 100 - direction de la houle = 130, du vent 160/170)

Une manœuvre exceptionnelle :

Le Commandant ayant constaté que le navire se comportait très bien travers au vent, réunit une grande partie des officiers sur la passerelle et nous expliqua la manœuvre réussie auparavant par deux navires, manœuvre qui consiste à stopper la machine dans le centre d'un cyclone. Ce qu'il refit ce 11 juin à 12h09...

Dés l'arrêt de la machine, un grand calme régna à bord : plus de paquets de mer sur les ponts, seulement quelques légers embruns - le navire était protégé par la zone de dérive, le roulis resta de grande amplitude mais lent et le tangage violent.

Vers 13 h. le baromètre était descendu à 995,5 mb (pression au centre du cyclone donné par les stations météorologiques) et, nous aperçûmes à ce moment un lambeau de ciel bleu, nous étions dans l'œil de la tempête.

Dans la soirée, le navire dérivait toujours, le temps était le même mais le vent étant un peu moins violent il devint même possible de rassembler les moutons à l'avant et de renforcer le saisissage de fûts d'essence en pontée, qui commençaient à bouger..

Nous avons dérivé ainsi, en travers du vent, et sans aucun dommage, jusqu'au 12 juin à 4 h. soit pendant 16 heures, parcourant environ 40 milles.



Le temps redevenant maniable, le Commandant remit alors en route en direction de Nouméa à petite vitesse.

Mais le 13 juin à 14 h. le Commandant est obligé de reprendre la cape jusqu'à minuit à la suite de l'établissement d'un violent coup de vent d'Ouest.

Dans la matinée du 14, Nouméa nous informa que la passe Boulari était impraticable par suite de la grosse houle d'Ouest. Il est alors décidé avec le pilotage d'entrer par la passe de la Dumbéa, bien plus large.

A 16h10, le 14 juin, le «Polynésie» franchissait aisément la passe de la Dumbéa et était amarré à quai à Nouméa à 17h40.

Les Conclusions du Commandant Copillet :

«Pendant le séjour dans ce port (Nouméa), il n'a pas été constaté d'avarie apparente au navire. L'expert, nommé pour assister au déchargement des marchandises, n'a relevé comme avaries à celles-ci que :

- 1 mouton ayant une patte cassée,
- 3 C/ de films non étanches - films mouillés,
- 1 carton malette de films - films mouillés.

Le navire s'est donc très bien comporté au cours de la tempête, notamment « pendant les 16 heures de dérive, quand il était près du centre.

«Les déroutements, le temps passé à la cape et le temps pendant lequel le navire a dérivé ont été la cause du retard de 4 jours 10 heures sur l'itinéraire normal, et la distance supplémentaire parcourue s'élève à 466 milles.

Les renseignements météorologiques reçus ont été très nombreux, émis par les stations de Brisbane et Nouméa. Malheureusement, ils étaient loin de concorder toujours tant pour la position du météore, sa route future et sa vitesse, ce qui a rendu difficile la prise d'une décision. Après étude, la station de Brisbane me paraît avoir donné chaque jour les éléments se rapprochant le plus de la réalité.

Je tiens à vous signaler, Monsieur l'Agent Général, que tous les Officiers de l'État-Major m'ont apporté pendant ces jours très durs une collaboration intelligente et très dévouée et que l'équipage a toujours assuré son service sans aucune défaillance.

Il me semble maintenant certain que la manœuvre employée au cours de la «tempête - celle du commandant américain Elmer Malanot - manœuvre que le Commandant Molade a lui aussi expérimentée au cours d'un typhon dans les mers de Chine en août 1957, à bord du «Taurus», navire de petit tonnage comme le «Polynésie» - permet de traverser sans trop de dommage l'œil d'un cyclone.

Veuillez agréer, Monsieur l'Agent Général...»

Pendant cette traversée Sydney-Nouméa, d'une durée double des traversées habituelles, le temps s'est écoulé comme une lettre à la poste...

A notre arrivée à Nouméa, il y avait foule sur le quai. Des amis m'attendaient pour aller dîner chez eux. Ils m'emmenèrent ensuite au cinéma ; le film était «Ouragan sur le Caint»... !

Je fais appel à tous les anciens du «Polynésie» qui ont vécu ce cyclone pour m'adresser leur témoignage et compléter ce récit.

Michel THIBAUT

Ce document a été établi grâce :

- Au fonds de l'Association French Lines (rapport de voyage du commandant Copillet à l'Agent Général de la Cie des Messageries Maritimes à Sydney en date du 18 juin 1958 - rapport de mer transmis au Président du Tribunal Mixte de Commerce de Nouméa le 16 juin 1958.)
- Au mémoire établi par J. Robert, ingénieur des Travaux Météorologiques.
- A l'Historique de la Flotte des Messageries Maritimes 1851-1975 du Commandant Lanfant.
- A mes souvenirs personnels de chef-radioélectricien du «Polynésie»



COIN DES CHERCHEURS

Dans notre précédent bulletin, nous étions à la recherche d'informations sur le transport de Dauphines Renault par la C.A.T.

Charles OFFREY a eu la gentillesse de nous répondre :

- Secrétaire Général de l'agence du Havre de 1953 à 1958 j'ai été, en 1957, le témoin et l'un des acteurs d'une opération technico-commerciale d'envergure : la mise au point du transport des voitures automobiles de la Régie Renault par navires complets. C'est l'époque où la Régie Nationale des usines Renault cherche à conquérir le marché américain avec son nouveau modèle «Dauphine». Son programme sur les Etats-Unis, très ambitieux, porte sur 55 000 véhicules par an. Il faut pour cela disposer de navires en nombre suffisant et dotés d'installations adaptées à ce fret particulier. Les grands rouliers et les grands porte-conteneurs n'existent pas encore et les cargos de lignes régulières ne sont pas disponibles ou ne peuvent pas convenir.

Se rapprochant de la Compagnie Générale Transatlantique, la Régie Renault propose alors la création d'une organisation permettant de faire face à ses besoins de transport. La Transat propose de recourir aux Liberty ships encore en service sous son propre pavillon ou sur le marché des affrètements.

Une société est ainsi créée en 1957 sous le nom de «Compagnie d'Affrètement et de Transport» (C.A.T.). La Transat s'engage à mettre à sa disposition son organisation commerciale et les navires dont elle dispose en assurant leur gérance technique par l'intermédiaire de ses services du Havre. Elle s'engage aussi à procurer à ses navires le fret de retour en Europe constitué par des cargaisons complètes de pondéreux, la Régie Renault assure de son côté leur plein chargement en voitures au départ des ports français.

Le matériel naval de la nouvelle compagnie est constitué par des Liberty ships affrétés en time charter pour 2 ou 3 ans, spécialement aménagés pour le transport des voitures, et dont les départs s'effectueront suivant les besoins en trafic, soit vers la Côte Ouest des Etats-Unis, soit vers les ports du Golfe du Mexique.

Les aménagements sont donc spécialement conçus pour permettre le chargement rapide à chaque départ d'un millier de «Dauphines».

Ils consistent en ponts amovibles sur charpentes en bois, construits dans les différentes tranches qui sont au nombre de 2 ou 3 dans les cales, plus un autre dans l'entrepont de la tranche 1, séparés par des espaces de 1m50 à 2m augmentant ainsi considérablement la surface abritée disponible et permettant de charger le maximum de voitures à nu et réduisant la perte à l'arrimage en hauteur. Par ailleurs un système de saisine a été mis au point afin d'éviter par mauvais temps le déplacement des voitures dont le moteur demeure embrayé et les freins serrés. En pontée, il est prévu 2 plans de voitures en caisses démontables et récupérables, de chaque côté des hiloires, des panneaux et sur les panneaux eux-mêmes.

Au total, on arrive ainsi à charger 800 voitures en cales et 220 en caisses amovibles, les faux ponts sont démontés après déchargement des voitures, de façon à permettre le chargement du fret de retour.

Ce sont les ateliers du service technique de l'agence du Havre qui établissent les plans et réalisent tous les travaux nécessaires.

Le premier départ du premier navire de la C.A.T., l'affrété «Espanissos», s'est effectué dans ces conditions avec un plein succès le 8 octobre 1957 du Havre à destination des Etats Unis avec un chargement de 1050 Dauphines. Le navire, comme tous ceux qui suivront, portait les couleurs et battait pavillon de la nouvelle compagnie : sur la cheminée, le losange rayé jaune et noir de la Régie Renault sur fond rouge et noir couleurs de la Compagnie Générale Transatlantique, et pavillon à fond blanc unissant également les 3 couleurs françaises, le losange Renault et la boule rouge Transat.



Une autre opération s'est greffée sur le transport à proprement parlé et nous a obligé à innover dans un domaine qui n'avait pas été prévu.

Le Département de la Santé américain a exigé en effet que les voitures débarquant sur le territoire américain soient exemptes de toute pollution sous peine d'être refoulées. En clair, cela signifiait qu'il fallait les débarrasser de toutes traces de terre, de boue ou de végétaux de provenance française, donc suspecte !

Ces exigences nous obligèrent donc à improviser, en toute hâte, une station complète de lavage et de désinfection à proximité immédiate des navires en opération pour leur éviter tout contact avec un sol réputé contaminé.

VIE ASSOCIATIVE

Vente exceptionnelle :

Comme chaque année depuis 4 ans, vous avez été nombreux à venir dans les locaux de l'Association French Lines au Havre, Marseille, Bordeaux ou Dunkerque pour la vente exceptionnelle que nous organisons en décembre. Environ 7000 euros ont été réunis cette année, soit 16% de recettes supplémentaires par rapport à l'an dernier ; un intérêt pour l'histoire maritime toujours croissant qui va permettre l'achat de nouveaux objets qui viendront enrichir les collections. Merci encore d'être si nombreux à avoir participé à ces ventes.

Arrivées & départs :

Quelques changements sont à noter dans l'équipe de salariés de l'Association :

A Marseille, Katell Bonnebas (archiviste), au Havre, Nicolas Fleurigand (maquettiste PAO) et Olivia Louvrier (documentaliste) ont quitté ou vont quitter l'Association après avoir été reçus à différents concours.

Toutefois, l'équipe s'est partiellement reconstituée, avec l'arrivée de Catherine Dehais, à l'Espace des docks Vauban, où elle rejoint Katia Dumontier en tant que guide conférencière.

Dons :

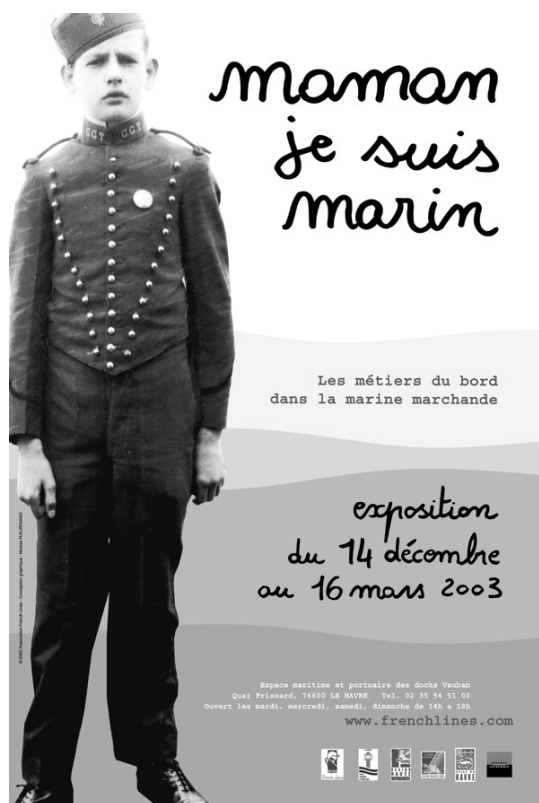
Pour les dons d'objets et de documents divers, dont le dernier pavillon de la compagnie Charles LEBORGNE et des archives personnelles sur la carrière d'Eugène PIAN (radiotélégraphiste à la Compagnie Générale Transatlantique), l'Association French Lines remercie :

M. Dominique BONOT
Mmes. Christianne CASTRILLO
M. CRABOUILLET (Société SIREN)
M. Thierry DUPUY D'ANGEAC
Mmes. Y. et P. FRETÉ
M. Jean-Pierre JUHEL
M. Daniel LEGUEN
M. Michel LEROY
Mme. Geneviève PALLAÏ
M. Luc PORTIER
M. Patrick ROUILLARD
M. Henri ROUSSEL
M. Renault SAUVAGET
M. Marc VUILLERMET

MANIFESTATIONS

Lors de son premier embarquement, en 1934 à bord du Paris, un jeune marin de 14 ans écrit à sa mère : «Maman, je suis marin». Ces quelques mots inscrits naïvement sur une photographie le représentant dans sa tenue de groom ont inspiré l'Association.





Le collectage de la mémoire orale se poursuit et 40 heures d'entretiens sont enregistrées à ce jour. Si vous avez travaillé dans une compagnie maritime ou en lien avec une telle entreprise, et que vous êtes disponibles pour retracer votre expérience, n'hésitez pas à nous contacter.

- Au Havre : Gaëtan CREPEL (02 35 24 19 13)

Salon du Meuble 2003

A Paris, du 9 au 13 janvier dernier, s'est tenu le Salon du Meuble 2003, auquel l'Association French Lines a pu participer dans le cadre d'un partenariat.

En effet, l'un des thèmes principaux du salon fut consacré à l'Ile-De-France, considéré comme l'un des ambassadeurs les plus prestigieux de l'Art moderne français de l'entre-deux-guerres. De nombreuses pièces d'argenterie et de nombreuses photographies, traces de l'esprit d'avant-garde alors adopté par la Transat, ont été prêtées par l'Association. Un stand French Lines a été tenu durant toute la période du salon.

«Maman, je suis marin» : est le titre de la nouvelle exposition conçue et réalisée par l'Association French Lines et actuellement présentée à l'Espace maritime et portuaire des docks Vauban au Havre.

L'Association a souhaité cette fois rendre hommage aux marins et particulièrement aux métiers exercés à bord des navires de la marine marchande, du commandant au mousse, en passant par le mécanicien, le garçon de cabine et bien d'autres. A travers de nombreux objets, photographies, maquettes, costumes originaux ; cette exposition vous emmène dans l'univers professionnel et affectif du marin.

A cette occasion et dans le cadre du recueil de la mémoire orale entrepris par l'Association depuis quelques mois, de nombreux témoignages d'anciens navigants, qui reviennent ainsi sur leur quotidien et sur les événements marquants de leurs carrières, rythment le parcours du visiteur et donnent à l'exposition une émouvante authenticité. L'exposition sera ouverte au public jusqu'au 16 mars 2003.

Le catalogue de l'exposition est disponible à la vente au siège de l'Association French Lines.



▲ *Jardin d'hiver à bord de l'Ile-De-France*



En 2003 ?

Pour l'année 2003, bon nombre de manifestations et d'expositions seront bien entendu proposées par l'Association French Lines, à sa propre initiative ou dans le cadre de partenariats.

A Rouen, à l'occasion de l'Armada 2003 en juin prochain, l'Association présentera l'exposition «Trésors photographiques de la collection French Lines» en partenariat avec le Pôle Image de Haute-Normandie. Cette exposition sera suivie d'un ouvrage réalisé en collaboration avec les éditions DU CHENE et migrera en septembre au Havre.

Au Havre, outre l'exposition évoquée ci-dessus, l'Association proposera une exposition sur l'oeuvre de René GILLOTIN (Enseigne de vaisseau de 1840 à 1856).

A Marseille, des sujets aussi divers que la Compagnie de Navigation Mixte en partenariat avec la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Marseille ou Jules CHARLES ROUX en partenariat avec les Archives Municipales de Marseille, seront traités.

Enfin à la Ciotat, une exposition sur l'art de vivre à bord des paquebots sera proposée à la Chapelle des Pénitents.

De nombreux autres projets pourraient voir le jour au cours de l'année avec l'aide de tous.

OUVRAGES

Deux ouvrages écrits par deux adhérents de l'Association French Lines viennent de paraître :

«*Honfleur et les Honfleurais - cinq siècles d'histoires...*»

par Dominique BOUGERIE et
«*Echos du Bastingage - Les bateaux de Blaise Cendrars*»
par Robert GUYON.

Ces ouvrages sont disponibles à la vente au siège de l'Association au Havre.

A G E N D A

Actuellement...

- Au Havre :

Exposition «Maman, je suis marin - les métiers du bord de la marine marchande»

A l'Espace maritime et portuaire des docks Vauban - Quai Frissard

Du 14 décembre 2002 au 16 mars 2003

- St Martin de Boscherville (Seine-Maritime)

Exposition «Prestigieuses Maquettes de France» en partenariat avec l'Association French Lines.

Du 5 octobre 2002 au 28 février 2003

- A Marseille : Cité des Associations, 93 La Canebière

Une conférence «Entre Mer et Désert, l'aventure des circuits Transat en Afrique du Nord»

par Dominique BOUDET a eu lieu le **mercredi 22 janvier 2003 à 18h30**

- Paris : Musée Carnavalet - 23 rue de Sevigné - 75003 PARIS

Exposition «L'Art de la soie Prelle - 1752-2002 - des ateliers lyonnais aux palais parisiens»

jusqu'au 23 février 2003

Association French Lines

Reconnue d'intérêt général

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

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

Bureau Paris : Immeuble CMA-CGM 22, quai Galliéni 92158 Suresnes Cedex Tél : 01 46 25 72 21 Fax : 01 46 25 78 75

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

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

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

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



Donateurs

Plusieurs d'entre nous, en leur nom propre ou au nom de leur société, ont adressé en 2002 à l'Association un don financier. Les sommes ainsi recueillies seront en priorité consacrées à l'acquisition, la restauration et l'exposition d'objets de collections. Qu'ils en soient vivement remerciés.

ACHARD RAYMOND
AKRICH DENISE ET ELIE
ALEXANDRE THIERRY
ALLAIS MARC
ALLARD YVES
ALRIC RAYMOND
ANDRE BERNARD
ANSBERT JEAN-LOUIS
AUG ALAIN
AUZEL JEAN
BABLON PHILIPPE
BALLADUR HENRI
BALLOCHE RICHARD
BARGILLAT RAYMOND
BARTHELEMY REGIS
BASTENDORFF ALAIN
BAUDUZ ALAIN
BEAUGRAND FREDERIC
BEAUNOIR PHILIPPE
BECHET YVES
BECHHOEFER EDMOND CDT
BELE BEATRICE
BELIN MARIE-ANNE
BELLENCOURT JEAN-LOUIS
BELLOC PHILIPPE
BERNARDINI JEAN-FRANCOIS
BEROARD FRANCK
BERTHELOT FRANCOISE
BERTRAND BENOIT
BERTRET JEAN-LOUP
BIERRE PASCAL
BLOUCHOS ANNE MARIE
BOGUET BEATRICE
BOIVIN JEAN
BONIS JEAN-YVES (CDT)
BORRIS JEAN-PIERRE
BOTTELIN ROBERT
BOUDET DOMINIQUE
BOULAT ANDRE / GIUILY NELLY
BOUTON DENISE
BOYER SERGE
BRANDON JACQUES
BRAUQUIER EUGENIE
BREDENT ANTONIN
BRITTANY FERRIES
BRUNET JEAN-LOUIS
BUREAU VERITAS
BURTHE PHILIPPE
CARBONNET GERARD
CARRIAT PIERRE
CAZADE PIERRE
CCAF
CERISEAU CLAUDETTE
CHARLES ROUX DEFFERRE EDMONDE
CHATELET PHILIPPE
CHAUMETTE LUC
CHAUVET JACQUES
CHIARISOLI PIERRETTE
CHOUAN JEAN
CIM sa
CLAI SA
CNN
COJAN TOUZE ANNICK
CONTE ANNE-MARIE
COTTET JEAN-LOUIS
COUILLARD FRANCOIS
CUZZI HENRI
D'ABOVILLE CHRISTIAN
DANOY GEORGES
DANY GEORGES
DE BURE FRANCOIS-XAVIER
DE LA MONNERAYE OLIVIER / MICHELE
DE LAMBERT DES GRANGES PHILLIPPE
DE LAMBILLY ROBERT
DE LORME PHILIPPE
DE MEILLAC LAURENT
DE NOAILLY APOLLINE
DEBRAY MARC
DEFLASSIEUX ALAIN
DELAMARRE JEAN-FRANCOIS
DELMAS SA
DELVIGNE DENISE
DHAINAUT JACQUES
DI CHIAPPARI JOSEPH
DUMAINE HUBERT
DUMAS GIUILY PASCALE
DUMAS PRIEUR FRANCOISE
DUMAS ROBERT
DUMAS SUZANNE
DURAND JEAN-LUC
EBELIN GERMANN
ESPINOSA YVES
ESTUR PIERRE Cdt
FAGOUR OLGA
FALGUIERE LAURENT
FAVRO REINE
FERRAND HENRI
FLORIN JACQUES
FORTUNE BERNARD
FRANCESCHI MARCEL
FRIEDMANN JACQUES
FROMMANGE GEORGES
GABRIEL DANIELLE
GALLET MICHELE
GALMAND CLAUDE
GARDIOL SIMONE CHANTAL
GASTON GERARD
GATTEGNO YVES
GAUBERT RAYMOND (Dr)
GAUTIER FREDERIC
GAYTE LUCIENNE
GEREZ JEAN-AURICE
GIRARD CLAUDE
GIRE NICOLE
GIUILY ERIC
GIUILY RENE
GRELLET LUC
GRESSIER CLAUDE
GRONDIN JEAN-YVES
GROSRICHARD FRANCOIS
GROUPE EYSSAUTIER
GROUPE MECA
GUERINEAU JEAN
GUERRAND BERNARD
GUICHESSEUX SUZANNE
GUILBERT PHILIPPE
GUILBERT PHILIPPE
GUILCHER LILIANE
GUILLON MICHELINE
GUILPIN ANNICK
GUINOT BERNARD
GUMUCHIAN ANDRE GERARD
HAUTEFEUILLE ROLAND
HECQUET PHILIPPE
HERAN CLAUDE
HERVE JACQUES ANDRE LOUIS
HEYMELOT HUBERT
UCHER JEAN-PIERRE
ILLY MIREILLE
ISOARD JEAN-PIERRE
IZORCE KEVIN
JACOB NATHALIE
JAMBON MICHEL
JAMOIS SEBASTIEN
JARNO AUGUSTIN
JEANJEAN PAUL
JET CLAUDE
JOSEPH JACQUES
JOUAULT JOEL
JOUSSON RENE
LA VILLAUGOUET FRANCIS
LABRO HELENE
LACOSTE YVES
LAENNEC PHILIPPE
LAMONTELLERIE JACQUES
LAUBEL ALBERT
LAVILLAUGOUET FRANCIS
LE BLANC SERGE
LE FRIANT PIERRE
LE GLOANNEC YVES
LE GUERN BERNARD
LE MAITRE BERNARD
LE MINTIER BERTRAND
LE MOIGNE YVETTE
LE RIDER FRANCK
LE ROUX ALAIN CDT
LE SERGENT JEANNE
LE SIDANER JEAN
LEBLANC OLIVIER
LEBRETON GUY
LECANU CHRISTIANE
LEFEBVRE CLAUDE
LEMOR FRANCIS / STEF TFE
LEPERS DOMINIQUE
LEROY HUGUETTE
LEUVREY MAURICE
LEVALOIS SA
LIOTARD JEAN
LUC DOMERGUE CONSULTANT LDC
LUNEAU CLAUDE
MARAIS FRANCOISE
MARAIS GEORGES
MARCHAND GUY
MARFRET - RAYMOND VIDIL
MARIOTTI MIREILLE
MASSAC GILBERT
MAUR JEAN-CLAUDE
MEILLASSOUX JEAN
MERZ CLAUDE
MICHAT ALBERT / SUZANNE
MICHAX FRANCIS-XAVIER
MILLON MICHEL
MISTRAL MICHELE
MISTRAL THIERRY
MONGON DANIEL
MONIER JEAN-PAUL
MORACCHINI PAUL
MORLET REGIS
MORVAN JEAN MICHEL
NEMO GERARD
NEUT ROBERT
NIZET MARC
NOEL GERARD
OFFICE DU TOURISME - ST BREVIN LES PINS
OFFREY CHARLES
OTTAVIOLI ISABELLE
PARIS BERNARD
PASSOT RAYMOND
PAULIN RENE
PEDRON EMILE
PERLIE ANNE-MARIE
PERONNY MAURICE
PERROY AYMERIC
PETRO MARLENE
PHILIPPON LOUISE
PICARD CLAUDE
PIETERS JEAN
PIETRZAK CHRISTOPHE
PINDON MAURICE
PIQUET ROBERT
PISCOPO STEFANO
PLANCKEEL JEANNINE
PORTAZ CHARLES
PORTIER LUC
POULAIN JEAN
POUPARD YVES
PREA RENE
PRIEUR ANNE-MARIE
QUILLIOT BERNARD
RANCELLI FRANCIS
RAPHOZ MICHEL
REGNAUD ROBERT
REMON PATRICK
RENIER THIERRY
REY EDOUARD
RIBLIER EUDES
RICHARD BERTRAND
RICHARD JULIEN
RICHIN FERNAND
ROMANI GEORGES
ROSENSVEIG JEANNE-MARIE
ROUDAUT RICHARD
ROUILLARD PATRICK
ROUSSEAU ANDRE
ROYER GENEVIEVE
SANMARCO PHILIPPE
SAUVAGET RENAUD
SCALESE VINCENT
SCHERRENS RENE
SENARD ANNE-MARIE
SIFFRID EDOUARD
SIMON PIERRE
SIX FRANCOIS-LOUIS
SOCOMA
SOULAS ANDRE
STIM D'ORBIGNY
STRUCTURAL 700
SUCHE JEAN-MICHEL
TANTIN GERARD
TARDIF CHRISTOPHE
THIBAUT MICHEL
TOMASI JACQUELINE / MARC
VALLETOUX PHILIPPE
VANDELDELDE GERARD
VEIL ANTOINE
VERRAT CHRISTIAN
VERSCHAVE MICHEL
VIENNOT LOUIS
VIGER ROBERT
VIGNERON GERARD
VILLERS CLAUDE
VIVES APY CHRISTIAN
VIVES APY COLETTE
VIVES APY MICHEL
WETTSTEIN RENE
ZIMMERLIN ANNE

Cette liste a été arrêtée au 15 janvier 2003. Elle donnera lieu à une mise à jour régulière.



REJOIGNEZ L'ASSOCIATION FRENCH LINES ET INCITEZ VOS PARENTS ET AMIS A ADHERER

- Votre cotisation vous donne accès à la partie réservée aux cotisants de notre site Internet
- Vous recevrez le bulletin de liaison et des offres promotionnelles.

Sociétaire n°

BULLETIN DE COTISATION A L'ASSOCIATION FRENCH LINES

Nom : Prénom :
Adresse :
Code postal : Ville : Téléphone :
Adresse e-mail :

J'adhère à l'Association French Lines
 Je renouvelle ma cotisation

- Bénévole, mineur, étudiant, salarié de l'Association French Lines 10 EUROS
- Conjoint d'un sociétaire 10 EUROS
(préciser l'identité du conjoint)
- Ancien ou salarié des compagnies maritimes françaises 20 EUROS
(préciser la compagnie et la fonction exercée)
- Membre d'une autre association à caractère maritime 20 EUROS
(préciser l'identité de l'Association)
- Autre personne physique 25 EUROS
- Personne morale 80 EUROS

Cotisation 2003 :

En plus de ma cotisation, je verse un don, déductible fiscalement, de : FRF / EUR

(En application des articles 200 et 238 bis du CGI tout contribuable peut déduire de son revenu global ou de son bénéfice, dans certaines limites, les dons qu'il a effectués au profit d'associations d'intérêt général. Les particuliers bénéficient d'une réduction d'impôt égale à 50% des sommes versées dans la limite de 1,75% du revenu imposable du foyer fiscal ; un reçu vous sera adressé).

Soit au total la somme de :

FRF / EUR

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 cotisants : 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.

Association French Lines
Reconnue d'intérêt général

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

Siège social : French Lines Avenue Lucien Corbeaux BP CMA-CGM 76096 Le Havre Cedex Tél : 02 35 24 19 13 Fax : 02 35 25 19 37
Bureau Paris : Immeuble CMA-CGM 22, quai Galliéni 92158 Suresnes Cedex Tél : 01 46 25 72 21 Fax : 01 46 25 78 75
Délégation Marseille : 9, quai de la Joliette adresse postale : 61, Bd des Dames 13002 Marseille Tél: 04 91 56 33 55 Fax : 04 91 56 35 11
Délégation Dunkerque : Musée Portuaire de Dunkerque, 9 quai de la Citadelle 59140 Dunkerque Tél : 03 28 24 05 49 Fax : 03 28 65 06 62
Délégation Bordeaux : Stade Bordelais, rue Ferdinand de Lesseps 33110 Le Bouscat Tél : 05 56 57 45 45 Fax : 05 56 57 74 68
E-mail : frenchlines@wanadoo.fr Site web : http://www.frenchlines.com