



French Lines

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

Bulletin N°40

Septembre/octobre 2004

Editorial du Président

SOMMAIRE

1 - Editorial

2 - Chronique historique

5 - Manifestations

6 - Ventes de fin d'année

7 - Fiche technique Liberté

8 - L'objet du mois

9 - Agenda

Chères amies, Chers amis

La rentrée, après des vacances d'été dont j'espère qu'elles vont ont apporté tout ce que vous espériez, est riche en événements.

French Lines, en partenariat avec l'Office de la Mer du bassin de vie de Marseille, participe pour la troisième année à «Septembre en Mer» avec deux expositions, la première consacrée à Jules Charles-Roux aux Archives Municipales et, la seconde, «Ecrire en mer», à la nouvelle Bibliothèque l'Alcazar, accompagnée de nombreuses animations (conférences, films, ateliers d'écriture pour les scolaires et les adultes en cours d'alphabétisation).

Ces deux événements marquent notre volonté de faire découvrir au public de Marseille et de sa région les richesses de son patrimoine maritime, grâce à l'aide de la Ville de Marseille qui nous a permis une collaboration fructueuse avec l'équipe des archivistiques municipaux et celle chargée de l'animation de l'Alcazar, et au soutien du Département des Bouches du Rhône et de la Région Provence Alpes Côte d'Azur.

Après Gênes où l'ouverture de l'exposition sur les Transatlantiques a coïncidé avec l'inauguration du nouveau musée maritime, le 23 septembre a eu lieu le vernissage de l'exposition sur le paquebot La CHAMPAGNE à Troyes, en présence de François Baroin, député et Président de la Communauté Urbaine. Elle sera ensuite présentée à Châlons puis à Chaumont. L'exposition «la Gastronomie à bord des Paquebots» est, quant à elle, actuellement présentée au Casino d'Evian.

Ces expositions en des lieux aussi différents qu'une bibliothèque, des musées, un casino ou la maison du patrimoine, démontrent les possibilités offertes par l'association pour présenter le patrimoine qui lui a été confié à un public de plus en plus large, illustrées également par quelques chiffres. En août 30 000 visiteurs ont découvert les images filmiques et les photographies présentées dans le cadre d'Escal'Atlantic. Pour la grande soirée d'inauguration à Gênes, environ 5 000 personnes ont visité l'exposition.

Pour réaliser ce programme ambitieux, nos moyens sont limités. Votre soutien, par votre adhésion et vos dons, au côté de nos financeurs traditionnels, collectivités publiques et membres fondateurs, nous est indispensable pour réussir notre mission de faire vivre l'histoire de notre marine marchande. Votre engagement et votre action sont le gage de la vitalité de notre Association.

ISSN 1280-9861

Maquette :

Nicolas FLEURIGAND

Rédaction :

Pierre COMMENGE
Catherine DEHAIS

Eric GIULY

CHRONIQUE HISTORIQUE

«COUP DE CHIEN» SUR L'ATLANTIQUE

Après la croisière en Méditerranée qui nous a conduit à Alexandrie sur le FRANCE (!) nous reprenons le chemin de New York le 8 avril 1966.

«Plongeant» dans mes archives : notes, lettres à mon père et divers documents (journal de bord), je vais relater ce fameux voyage !

Tempête à l'aller, tempête au retour...

Je suis maintenant officier de quart de 0 à 4 et de 12 à 16, et responsable de la «Stabilité», c'est à dire chargé des calculs de poids et d'assiette...

Le 9 avril nous sommes dans l'Atlantique avec 762 passagers à bord. Nous avons pris le «Track B'» et nous rencontrons d'abord des vents frais de SW, vents qui le dimanche 10 avril passent au NW force 8, nous tanguons fortement !

Le 11 avril quand je prends le quart de minuit à 4h. Il est en fait à 24h20 (!) à minuit. Chaque quart «absorbe» le retard journalier d'une heure, et à 25h je vais faire retarder les montres «mécaniques». Il sera alors 0h. (3 heures GMT), les montres électriques, réglant la vie du bord, ont été retardées d'une heure à minuit...

Nous avons pendant ce quart de nuit un gros temps de NNW force 8, la mer est forte à grosse, des embruns balaiant le pont avant. Nous faisons route cap au 246 à 30,5 noeuds.

Au point à midi nous sommes par 43N, 47W, et avançons à 30,5 noeuds cap au 242.

A ma prise de quart à midi (15h. GMT) je trouve un vent de SE force 3; une houle confuse, il pleut, la visibilité variable se réduisant nous passons sur «Attention machines» à 13h50. Le second capitaine me «remercie pour mon invitation»... Dès que cette mesure est prise un second ou le commandant adjoint assure la suppléance du commandement de la passerelle.

Les visites de la passerelle sont annulées du fait du temps...

Le commandant Ropars vient et reste un bon moment sur la passerelle...

Le baromètre descend rapidement de 20 millibars entre midi et 15 heures (18 heures GMT). le vent d'Est force 5 va tourner à l'ESE force 8 avec des rafales force 10, puis passer au SE, la mer «blanche» est devenue très forte...

Si la situation se détériore cependant rien ne laisse présager ce qui va se passer !

Nous décidons cependant d'envoyer un avis de tempête à tous les navires dans la région. Je l'ai rédigé en fin de quart et selon les documents nautiques nous sommes en plein ouragan, dont la traduction anglaise est «hurricane». Nous émettons donc un «Hurricane warning...», et quelques minutes plus tard je vois revenir mon camarade Radio qui tient dans les mains une «réponse» de l'US Weather Bureau, nous «remontant les bretelles» : «No Hurricane»... Ce n'est pas la saison, c'est un «Very severe gale» !

Cependant les Américains nous remercieront pour cet avis et nous inviteront plus tard dans leurs bureaux de New-York ! Car nous n'étions pas seuls dans l'Atlantique...

Je passe la suite sur la passerelle à mon ami Bayonette, le «point» (estime, LORAN) nous situe par 42N, 50W.

Avec mon camarade adjoint nous faisons une ronde à l'avant : en batteries basse et haute. C'est impressionnant, le bruit de la mer, le choc des lames sur la coque... Les fermetures des chaumards sont bien souquées et un matelot y fera une ronde régulière.

Sur la passerelle défilent les «autorités» du navire : l'état major Pont, des commissaires, le chef mécanicien...



La situation se détériore de plus en plus, consigne est passée au Commissaire de prendre toutes les dispositions de sécurité pour les passagers. Toutes les précautions de «mauvais temps» ont été déjà prises, les accès aux ponts extérieurs condamnés...

Le vent passe rapidement au S, puis au SW avec des rafales d'Ouest force 12 en particulier à 18h., pour remonter au NW à 20h., mais avant nous allons pendant plusieurs heures



subir un bon coup de chien de 18. à 20h.
Le baromètre qui était de 976 millibars en début du quart de mon collègue chute très rapidement (10 millibars entre 17 et 18 heures).

Pendant 20 minutes la pression sera de 964 millibars, atteignant 962 vers 18h15 !

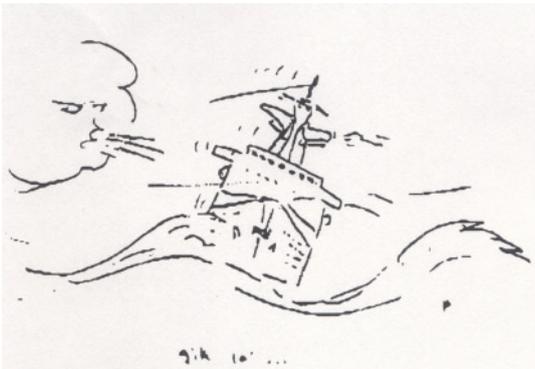
Les creux sont de 7 à 8 mètres, mais les distances de crête à crête étant relativement faibles cela nous évite de tanguer brutalement et de ce fait les coups de ballast.

La mer est donc devenue énorme vers 18h. (21h. GMT), elle écume, le navire cependant tangue légèrement, la visibilité est de moins d'un mille, les précautions de navigation par mauvaise visibilité ont été renforcées car les antennes radars sont «bloquées» par le vent qui souffle avec une violence extrême.

L'anémomètre fixe est hors service !

C'est impressionnant, à 28 mètres au dessus du niveau de la mer...

Le Commandant Ropars décide de faire réduire l'allure qui est de 144 tours/minute, nous descendons à 100 tours à 18h15 et marchons à environ 20 noeuds, pour reprendre 115 tours de 19h à 20h38.



Après 18h., le baromètre va entamer une remontée brutale et le vent d'ouest qui atteint la force 12 dans les rafales, nous a fait prendre une gîte de 8° sur Bâbord que l'on ne peut compenser par des transferts de mazout !

Je suis appelé sur la passerelle avec la fameuse machine à calculer (à «manivelle», pour ceux qui s'en souviennent) afin de faire divers calculs de transferts de soute...



Nous avons tous mal aux oreilles, les sabords vibrent dans les rafales... Des paquets de mer emportés par le vent frappent avec force les vitres de la passerelle.

Le paquebot italien «MICHELANGELO» qui nous suit à environ 350 milles va rencontrer cette



tempête 12 heures après nous à environ 150 milles de New-York.

Une vague géante (phénomène rare) va casser des sabords très épais, écraser le pont de l'étrave, enlever 20 mètres de bastingage et faire 3 morts et 12 blessés...

Il sera immobilisé à New-York, et nous serons amenés à prendre une partie de ses passagers lors de notre voyage retour.

Cette dépression va également faire 5 victimes sur le cargo anglais «CHUSCAL» à 500 milles au SE de Terre-Neuve. Un autre navire l'«INDIAN TRADER», à 600 milles à l'est de New York, a un mort et 3 blessés.

Lors de notre passage au centre du cyclone «Ethel» en 1964 les vents n'ont pas atteint une telle violence.

Quand Bayonette quitte son quart, le baromètre est en hausse et notre collègue Esbach va passer 4 heures avec un vent de NW de force 11, une mer énorme, le navire avançant à 20 noeuds de 22h à 23h.

A 22h20 remise de la machine en «Route Libre».

Puis vers 23h30 nous passons progressivement à l'allure maximum sur 8 chaudières.

Ce soir c'est le traditionnel «Captain's Dinner» que le Commandant adjoint va présider. Ropars ayant décidé de rester sur la passerelle avec un Second.

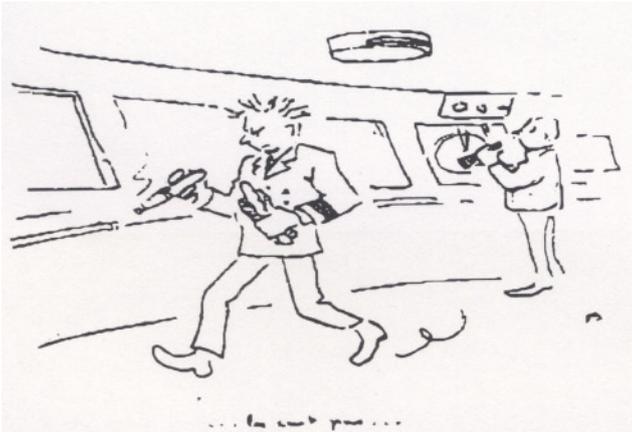


A «minuit» le 12 avril, après avoir très mal dormi je trouve une mer très forte, un vent de NW force 8, mais un ciel clair, une assez bonne visibilité.

Ce n'est que vers 1h30 (5h30 GMT) que nous reprenons notre allure normale.

A 2h nous apercevons 2 navires dont le «Pol-dyck», contrebordier.

Vers 2h30 la situation météo se dégrade à nouveau, bien que la visibilité reste bonne.



Je fis prévenir le Commandant Ropars qui arrive immédiatement sur la passerelle. Dans la pénombre de la passerelle je le vois agiter son cigare, j'ai l'impression qu'il ne s'est pas couché, et je le sens préoccupé.

Il bougonne et brusquement demande qu'on fasse monter des «hot-dogs». !

C'est de ce jour que s'installera une «tradition» qui verra de temps en temps un «casse-croûte» hot-dogs pendant le quart de minuit à quatre, en particulier quand le Commandant Ropars nous «tiendra compagnie» dans la brume.

En effet, après l'ordre du Commandant un timonier a rédigé un bon pour la Cuisine de nuit, bon qu'il présente au Commandant. Celui-ci se tourne vers moi et me dit : «Vous le signez». A la cuisine le timonier dit au chef réticent d'appeler la Passerelle...

Cette signature de l'officier de quart servira de sésame pour la Cuisine dans le futur !

A 3h nous subissons brusquement un violent coup de vent NWqN force 9, la mer redevenant grosse pendant plusieurs heures.

Gardons le cap au 265, à 149 t/mn.

J'entends le Commandant dans la chambre des cartes discuter horaire avec mon collègue qui fait un point Loran. Le tangage étant modéré et grâce aux stabilisateurs le roulis résiduel étant faible nous maintenons notre vitesse pour arriver à l'heure à New-York au «Pier 88», le quai de

la French Line, le 13 avril vers 6h locales : «In Time !»

Dans la pénombre de la passerelle le Commandant fait maintenant les cent pas agitant son cigare d'une main et son hot-dog de l'autre...Je vois le lecteur «venir».

Bien que parfois distrait, et absorbé par ses pensées, Ropars contrairement à la légende n'a jamais croqué dans son cigare ou fumé son hot-dog !

Cette dépression à mi journée le 12 avril se situe maintenant à 600 milles ESE de la Nouvelle Ecosse, engendrant encore des vents de force 12 à 400 milles de son centre !

A 14h00 GMT la «station D : 44 N 41 W» (le navire météo de l'USCG) enregistre des vents de 61 noeuds.

Incurvant sa course vers les Îles Britanniques, la dépression «disparaîtra» le 15 avril.

Une nouvelle dépression de 996 mb, qui est en formation sur l'Atlantique à 0h00 GMT le 15 avril par 41N, 60W engendrant des vents de force 10 à 250 milles de son centre, nous attend et nous accompagnera pendant pratiquement tout le voyage retour !

Un rapport détaillé sur ces événements sera adressé par le Commandant de l'ONM (Météo Nationale) et bien sûr au «Weather Bureau» américain.

Il fera l'objet d'un article dans sa revue, dont est extrait le tableau (en heures GMT).

Jean Louis Quémar
Janvier 2004



MANIFESTATIONS

A TROYES :

«La CHAMPAGNE,
l'épopée d'un Transatlantique»
Du 16 septembre au 14 novembre

à la Maison du Patrimoine,
3 ter rue Jean-Jacques Rousseau,
10800 Saint-Julien-les-Villas.

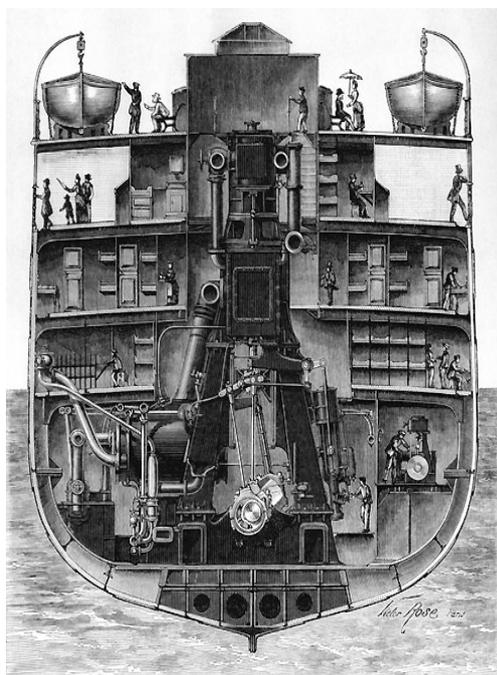


Fig. 5. — COUPE TRANSVERSALE DE « LA CHAMPAGNE » PAR LA CHAMBRE DES MACHINES.

A travers la présentation de 70 objets et la diffusion de deux documents filmés, cette exposition propose de découvrir le monde des traversées maritimes à la Belle Epoque.

On a retenu de l'épopée des Transatlantiques les plus prestigieux navires, mais on connaît moins ceux du XIX^e siècle.

En 1884, la C.G.T. met en chantier 4 paquebots du même type que La NORMANDIE déjà en service un an auparavant. La GASCOGNE et La BOURGOGNE seront mis sur cale à la Seyne, La BRETAGNE et La CHAMPAGNE au chantier de Penhoët à Saint-Nazaire.

La CHAMPAGNE est donc un paquebot à voiles et à vapeur construit afin de relier la France aux Etats-Unis en 8 jours.

Cette exposition retrace l'histoire de la Compagnie Générale Transatlantique au sein de laquelle La

CHAMPAGNE fait date. Déjà à cette époque les grands paquebots allient vitesse, dimension et luxe. (La construction de La CHAMPAGNE est exceptionnelle pour l'époque avec sa coque en acier, les superstructures qui doublent les ponts et les emménagements de bord luxueux).

La vie à bord pour les passagers de cabines est douce car ils voyagent dans de bonnes conditions. A l'opposé, les émigrants n'ont droit qu'à peu d'espace sans confort, dans les cales sous la flottaison. A ces passagers, s'ajoutent le personnel navigant chargé de la bonne marche du navire et du service hôtelier.

Lors de ses traversées sur l'Atlantique, La CHAMPAGNE a connu bien des événements de mer. En 1887, par temps de brume, il aborde et coule le Ville de Rio. En 1898, il perd sa seule hélice près de Terre-Neuve. Mais heureusement aucun de ces incidents n'a eu de conséquences tragiques. En 1900, la paquebot transporte les soldats jusqu'en Chine pour mettre fin à la «révolte des Boxers».

La carrière de La CHAMPAGNE s'achève en 1915 alors qu'il desservait depuis 1905 la ligne Saint-Nazaire-Vera Cruz. En effet, le 28 mai 1915, lors d'un retour des Antilles, le navire s'échoue en rade de Saint-Nazaire, conséquence d'une fausse manoeuvre du pilote.

Il est brisé en deux; son renflouement est impossible. L'épave, son mobilier et son fret sont vendus en juillet 1915. Après 29 ans de service, il est remplacé par des navires toujours plus rapides et prestigieux.

Eline Deslandes

Cette exposition ira ensuite à Châlons en Champagne et à Chaumont, voir l'agenda p.9.

Si vous désirez plus de renseignements sur La CHAMPAGNE, vous pouvez consulter notre site <http://www.frenchlines.com>, à la rubrique photos de navires. (voir également la page 7 de notre bulletin).



Différents événements sont prévus tout autour de cette exposition sur La CHAMPAGNE :

- Visites guidées le mercredi à 10h
- 18 septembre et 19 septembre :
Visites guidées gratuites à 14h30 et 16h
- 23 septembre, 20h30
Conférence : «Le Champagne à toute vapeur ou le baptême des transatlantiques», par Pierre Moussorski, journaliste.
- 6 octobre, 18h30 :
Conférence «Les grands paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique», par Aymeric Perroy, Responsable scientifique de l'association French Lines.
- 27 octobre, 18h30
Conférence «La CHAMPAGNE au sein des paquebots de la série des provinces», par Daniel Sicard, directeur de l'écomusée de Saint-Nazaire.
- 25 et 26 octobre, 14h30 et 16h (salle d'exposition patrimoniale) :
Animation jeune public autour de l'exposition proposée par la Cie Théarto, Chaumont.
Tarifs : jusqu'à 12 ans : 1,50€ et à partir de 13 ans : 3€.
- 17 novembre, 19h (auditorium) :
Lecture spectacle proposée par la Cie Spokoïno. Entrée libre.

Manifestations (suite)

Vernissage de l'exposition «Transatlantiques et rêves de mer » à Gênes

Le 31 juillet, la ville de Gênes découvre son nouveau musée de la mer avec une exposition permanente qui rappelle, entre autre, le passé prestigieux de la ville qui a vu naître Christophe Colomb et Andréa Doria, et, au dernier étage, une grande exposition temporaire sur 1200m2 consacrée aux transatlantiques.

Le jour du vernissage, un raz de marée de Génois envahit le musée à la suite du Ministre

des Transports italien. Dans les salles, on joue du coude à coude et à l'extérieur, une queue importante attend de pouvoir rentrer.

L'exposition *Transatlantici* est un grand événement pour les passionnés de paquebots. Elle rassemble les plus grands armements qui ont écrit l'Histoire de la ligne de New York. Mis en scène grâce à une scénographie moderne les oeuvres et les nombreux films nous plongent dans cet univers. Les paquebots italiens sont très bien représentés avec, notamment, le naufrage de l'ANDREA DORIA.

L'Association French Lines, avec le prêt de dix oeuvres majeures, dont quatre Sébille, l'affiche du NORMANDIE par Cassandre, un Marin-Marie, un Albert Brenet et quatre grandes maquettes (FRANCE 1912, ILE DE FRANCE, NORMANDIE et FRANCE), figure parmi les principaux prêteurs étrangers. L'émotion est au rendez-vous, les oeuvres venues de toute l'Europe nous rappellent la compétition entre les armements pour le Ruban Bleu, dont le trophée est exposé à Gênes.

Un imposant catalogue de 400 pages est édité aux éditions Skira. L'Association y a participé par des textes et de l'iconographie.

Aymeric Perroy

VENTES DE FIN D'ANNÉE

Les ventes exceptionnelles de fin d'année, en partenariat avec les Chais de la Transat, auront lieu cette année :

- Le 8 décembre 2004 au Havre, au siège social de l'association, Avenue Lucien Corbeaux.
- Le jeudi 16 décembre, aux Chais de la Transat, 38 avenue Emile Zola, Paris 15e.
- Le jeudi 16 décembre, à Dunkerque, aux Chais de la Transat, quart citadelle, 25 rue du Gouvernement, 59 140 Dunkerque.

Le jeudi 16 décembre, à Marseille aux Caves de la Transat, 22 quai du Lazaret, 13002 Marseille.



Paquebot LIBERTE

La fiche technique et l'historique du Liberté sont disponibles sur notre site internet <http://www.frenchlines.com> dans la rubrique photos de navire.



▲ Le paquebot Liberté après la modification des cheminées intervenues en 1954

Compagnie Générale Transatlantique, 1950-1962

Fiche technique

Liberté (paquebot) 1950 - 1962
 matériau de la coque :**acier**
 anciens noms du navire :**Europa**
 type de navire :**paquebot acier**
 type du propulseur :**4 hélices**
 année de construction du navire : ..**1928**
 nom du chantier de construction : **Blohm & Voss**
 lieu de construction :**Hambourg**
 Année d'entrée en flotte :**1950**
 Longueur (en mètres) :**270,70**
 Largeur (en mètres) :**31**
 Jauge brute (en tonneaux) :**51839**
 Port en lourd (en tonnes) :**10420**
 Type de moteur :**4 groupes turbines triple expansion simple réduction**
 Puissance du moteur (en chevaux) : **105000**
 Vitesse en service (en noeuds) : ..**24,5**

Histoire

Ex-EUROPA construit pour le compte de la Compagnie allemande Norddeutscher Lloyd. Sister-ship du célèbre paquebot BREMEN, entré en service en 1929.

EUROPA est mis en service sur la ligne Bremerhaven-New York en mars 1930. Sa livraison, prévue en 1929, a été retardée de 10 mois : en

mars 1929, en effet, le navire a été victime d'un grave incendie et sabordé à son quai d'armement. On le croit perdu mais il sera sauvé.

Dès son premier voyage entre Bremerhaven et New York, EUROPA remporte le fameux Ruban bleu à la vitesse moyenne de 27,91 noeuds.

Il améliorera son record, toujours dans le sens est-ouest, en juillet 1933, avant de le céder en août de la même année au paquebot italien REX. Son sister-ship BREMEN demeurera le détenteur du record dans le sens ouest-est de juillet 1929 à août 1933.

En 1930, ses cheminées sont rehaussées de 5 mètres pour améliorer la dispersion des fumées. En janvier 1937, en Mer du Nord, le paquebot sauve trois hommes d'équipage du pétrolier allemand OLIFER. Il quitte New York pour la dernière fois sous pavillon allemand le 23 août 1939.

Durant la Guerre, est utilisé comme caserne flottante à Bremerhaven. Dans les plans d'invasion de l'Angleterre ébauchés en 1940, il devait jouer le rôle d'un transport de troupes. En 1942, il fait l'objet d'un projet de transformation en porte-avions.

En mai 1945, est saisi par l'U.S. Navy. Entre septembre 1945 et mars 1946, est utilisé comme transport de troupes sous le nom d'AP 177.

En juin 1946, est cédé à la France pour compenser la perte de NORMANDIE. Rebaptisé LIBERTE, il est remorqué jusqu'au Havre pour être reconditionné et remis en service rapidement sur la ligne de New York. Le navire est en bon état. Mais le 9 décembre, au cours d'une violente tempête, il rompt ses amarres et vient heurter l'épave du paquebot PARIS, incendié et chaviré en avril 1939. Pour la seconde fois dans sa carrière, le navire coule droit et doit être renfloué. Après cet accident, un mur de protection en béton sera construit au Havre pour protéger du vent le quai d'escale des Transatlantiques. Ce mur existe toujours.

Il est renfloué en avril 1947. Devant l'importance des dégâts, la Compagnie décide de l'envoyer aux Chantiers de Penhoët pour y subir une refonte complète. Il est complètement transformé intérieurement. En octobre 1949, un incendie (encore un!) endommage une grande partie des emménagements pour passagers. La livraison est retardée de plusieurs mois.



Le LIBERTE (suite)

Il quitte Le Havre pour son voyage inaugural à destination de New York le 17 août 1950 et rejoint sur la ligne DE GRASSE et ILE DE FRANCE. C'est, durant les années cinquante, le plus grand paquebot français et le troisième dans le monde, après QUEEN ELIZABETH et QUEEN MARY de la Cunard. En janvier 1954, ses deux cheminées sont modifiées et rehaussées.

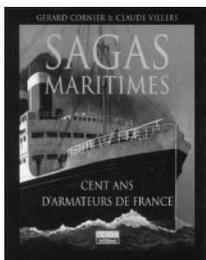
Il effectue son dernier départ pour New York le 2 novembre 1961. Le nouveau paquebot FRANCE prendra la relève en février 1962. Désarmé au Havre puis vendu à la démolition en décembre à La Spezia, en Italie.

L'OBJET DU MOIS

A l'occasion de la rentrée, l'Association vous propose de découvrir ou de redécouvrir les ouvrages suivants :

Sagas Maritimes Cent ans d'armateurs de France

Gérard CORNIER et Claude VILLERS
Marines éditions



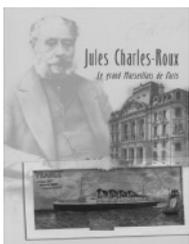
Des hommes ont embarqué, un jour ou l'autre, leurs ambitions et leurs espoirs sur le pont d'un navire. De leur détermination souvent obstinée, de ces véritables sagas maritimes sont nés les armements modernes qui subviennent aujourd'hui à nos consommations quotidiennes.

Cet ouvrage expose une passionnante galerie de portraits qui revisite un passé maritime riche de ces aventures humaines.

Prix de vente : 37,05 € (Réf : FL 102)

Jules Charles-Roux, Le grand Marseillais de Paris

Marines éditions



Industriel savonnier, armateur, homme politique, amateur d'art et mécène, Jules Charles-Roux (1841-1918) joue un rôle capital dans le développement de la Provence dans la deuxième moitié du XIXe siècle.

Conseiller municipal de Marseille en 1887, puis député en 1889, il milite en faveur du libéralisme économique. Dans les années 1900, il accède à la présidence de plusieurs compagnies maritimes, dont celle de la Compagnie Générale Transatlantique. Il est aussi un ardent promoteur de la

colonisation et organise en 1906 l'extraordinaire Exposition coloniale de Marseille. Enfin, il est grand collectionneur et mécène des artistes de son temps. Défenseur de l'identité provençale, il soutient activement son ami Frédéric Mistral et le mouvement du Félibrige.

La qualité et l'intérêt de cet ouvrage ont été soulignés par Edmonde Charles-Roux lors de l'inauguration de l'exposition «Jules Charles-Roux, le grand Marseillais de Paris» le 1er juillet 2004 aux Archives municipales de Marseille.

Prix de vente : 32,30 € (Réf : FL 106)

Les paquebots, ambassadeurs des mers

Pierre-Henri MARIN

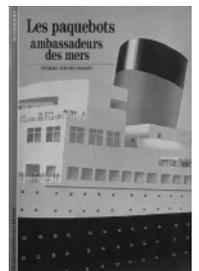
Editions découvertes Gallimard

L'histoire des grands paquebots est une course à la vitesse, au gigantisme et à la somptuosité commencée il y a plus de cent ans.

Tandis que les lignes d'Orient offrent l'exotisme des voyages au long cours ; vers le Nouveau Monde la transatlantique cultive la démesure et le luxe en mer. «Ile-de-France», «Normandie», «France», sont des capitales où se côtoient aristocrates et milliardaires, stars de l'art et du show-business.

Mode de transport ou art de vivre, les paquebots sont entrés dans la légende.

Prix de vente : 11,70 € (Réf : C 330)



La Compagnie Générale Transatlantique, Histoire de la flotte

Ludovic TRIHAN

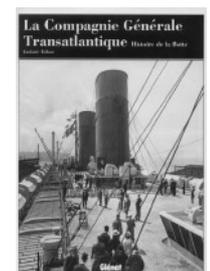
Editions Glénat

La Compagnie Générale Transatlantique fut la plus célèbre compagnie maritime française. De 1862 à 1975, 483 navires ont arboré le pavillon à globe rouge sur toutes les mers du monde. On pense bien sûr aux grands paquebots mais le renom et la richesse de la flotte de la Transat reposaient également sur des centaines de cargos, des liberty-ships, des porte-conteneurs, sans oublier les remorqueurs.

Ces 483 navires sont présentés dans un livre qui constitue une véritable encyclopédie de la flotte de la Transat. Chaque bateau fait l'objet d'une fiche technique mentionnant ses principales caractéristiques, et est illustré par un document photographique à chaque fois que cela est possible.

Prix de vente : 66,60 € (Réf : C 713)

Pour tous renseignements, contacter Melle Armelle Ollivier ou Melle Catherine Dehais au 02-35-24-19-13.



Actuellement

A G E N D A

Au Havre :

- **Exposition** «La Normandie et les Amériques. Un demi millénaire d'histoire commune», pour laquelle l'association a prêté de nombreuses oeuvres.

Du 2 juillet au 14 novembre 2004 Prieuré de Graville - 1, rue Elisée Reclus - 76600 Le Havre

- **Table ronde** «En quête d'histoire orale» dans le cadre des **1eres journées P'Homme** (projet d'histoire orale des métiers en Haute Normandie). Communication de Gaëtan Crespel dimanche 3 de 14h à 16h15.

Samedi 2 et dimanche 3 octobre 2004, centre Marcel Paul - Beurepaire (près d'Étretat).

A Marseille :

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

Du 1^{er} juillet au 24 octobre 2004 Archives Municipales - 10, rue de Clovis-Hugues - 13003 Marseille

- **Exposition** «Ecrire en mer. Littératures et voyage maritime».

Du 4 septembre au 16 octobre 2004

Alcazar, Bibliothèque Municipale à Vocation Régionale - 58 cours Belsunce - 13001 Marseille

A Gênes :

- **Exposition** «Transatlantiques, décors et rêves de mer» pour laquelle l'association a prêté de nombreuses oeuvres.

Du 31 juillet 2004 au 7 janvier 2005

Musée de la mer (Galata, museo del Mare) - Darsena, Catala De Mari 1 - Gênes

A Troyes :

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

Du 18 septembre au 19 novembre 2004

Maison du patrimoine, 3^{ter} rue Jean-Jacques Rousseau, 10800 Saint-Julien-les Villas, agglomération troyenne.

- **Conférence** : «Les grand paquebots de la C.G.T.», par Aymeric Perroy

Le 6 octobre, 18h30 à la Maison du Patrimoine.

A Evian :

- **Exposition** «La Gastronomie à bord des paquebots»

Du 17 septembte au 3 octobre 2004 Casino d'Evian - Quai Baron de Blonay - 74501 Evian-les-Bains

A venir

Au Havre : Programme en 5 épisodes, durée totale 4h18mn.

- **Projection** «La ligne Transatlantique», toute l'histoire de la desserte de l'Atlantique Nord par les paquebots de toute nationalité. **Cinéma Le Studio** - 3 rue du Général Sarrail- 76600 Le Havre.

Mercredi 6 octobre 16h épisodes 1,2,3, 18h30 épisodes 4 et 5. Jeudi 14 octobre : 18h épisodes 1,2 et 3. 20h30 épisodes 4 et 5. Tarif par séance : 6€ plein tarif ou 4,20€ tarif réduit.

A Marseille :

- **Exposition** «Trésors photographiques de French Lines». **Dates à préciser**

Dans les nouveaux locaux de l'Office de la Mer - 72 rue de la République - 13002 Marseille

A Paris :

- **Exposition** «Les Saveurs de l'Orient, les 1001 nuits et l'enchantement du Docteur Mar-drus», exposition pour laquelle l'association a prêté des oeuvres concernant les Messageries Maritimes.

Du 27 octobre 2004 au 16 janvier 2005, Musée du Montparnasse- 21 avenue du Maine - 75015 Paris.

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 Gallieni 92158 Suresnes Cedex Tél : 01 41 44 26 70 Fax : 01 47 72 92 99

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

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

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

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



Donateurs

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

ALEXANDRE THIERRY	FAGOUR OLGA	LEBRETON GUY	QUILLIOT BERNARD
ALRIC RAYMOND	FALGUIERE LAURENT	LECANU CHRISTIANE	RANCELLI FRANCIS
ANDRE BERNARD	FAVRO REINE	LEFEBVRE CLAUDE	RAPHOZ MICHEL
AUG ALAIN	FICHET SIMONE	LEFFET GERARD	REMON PATRICK
AYMERIC PIERRE	FLAVIGNIE PASCAL	LEFRANCOIS ROBERT	RENIER THIERRY
BABLON PHILIPPE	FRANCESCHI MARCEL	LEGAL GEORGES	REY EDOUARD
BALLOCHE RICHARD	FRANCOIS JEAN	LEMUT JEAN	RIVIER ALAIN
BARDUS GEORGES	FRIEDMANN JACQUES	LEON ANDRÉ	ROGERET MARCEL
BARTHELEMY REGIS	FROMANGE GEORGES	LEROY MICHEL	ROUDAUT RICHARD
BASTENDORFF ALAIN	GALLET MICHELE	LETARD JACQUES	ROUX LEON
BATOUL RENE	GALMAND CLAUDE	LIOTARD JEAN	SANMARCO PHILIPPE
BEAUGRAND FREDERIC	GASTON GÉRARD	LUCCHESI JEAN MARTIAL	SCALESE VINCENT
BECCHOEFER EDMOND	GATTEGNO MARLENE	LUNEAU CLAUDE	SCHERRENS RENE
BECHET YVES	GAUMETOU GEORGES	MAJSTOROVIC ALAIN	SERRIERE ROBERT
BELIN MARIE ANNE	GAUMETOU JACQUES	LUNEAU CLAUDE	SIE PIERRE
BELLENCOURT JEAN LOUIS	GEREZ ALBERTE	MAILLARD XAVIER	SIFFRID EDOUARD
BERTHELOT FRANCOISE	GEREZ JEAN MAURICE	MAJSTOROVIC ALAIN	STIM D'ORBIGNY
BERTRAND BENOIT	GIUILY ERIC	MANSON GEORGES	STRANSKY FREDERIC
BERTRET JEAN LOUP	GIUILY RENE	MARCIACQ JEAN CLAUDE	SUCHE JEAN MICHEL
BIERRE PASCAL	GRELLET LUC	MAUR JEAN CLAUDE	THIBAUT MICHEL
BLONDEL MARIE THERESE	GRESSIER CLAUDE	MAXWELL DAVID	TOUTEE HENRI
BOUGANT JEAN	GRONDIN JEAN-YVES	MERZ CLAUDE	VALETOUX PHILIPPE
BOULAT ANDRE	GUENEBAUD PIERRE	MEUNIER CHARLES	VALLETOUX PHILIPPE
BOUTON DENISE	GUERIN LAURENT	MEVEL JACQUES	VANDEVELDE GERARD
BRAULT FRANCOIS	GUILBERT PHILIPPE	MICHAT ALBERT	VERSCHAVE MICHEL
BRUNET JEAN-LOUIS	GUILLON MICHELINE	MICHAUX FRANCOIS-XAVIER	VIGNERON GÉRARD
BURTHE PHILIPPE	GUINOT BERNARD	MILLON MICHEL	ZIEGER KARL
CAUET JACKIE	GUMUCHIAN GÉRARD	MONIER JEAN-PAUL	
CAZADE PHILIPPE	HALNA DU FRETAY BERTRAND	MONNOIR JEAN JACQUES	
CERETTI GEORGES	HECQUET PHILIPPE	MOURAND HENRY	
CERISEAU CLAUDETTE	HEINTZ RENAUD	MOUTENDA CARMEN	
CHARLOT YVES	HELLEC ALINE	NEMO GERARD	
CHRETIEN JEAN-CLAUDE	HERVE JACQUES	NEUT ROBERT	
CLAI SAS	HUCHER JEAN PIERRE	NIZET MARC	
COJAN TOUZE ANNICK	HUTEAU JACQUES	NOEL GERARD	
CONTE ANNE-MARIE	ISOARD JEAN-PIERRE	OFFREY CHARLES	
CONTET JACQUELINE	JACOB MICHEL	PARIS BERNARD	
COURVOISIER JEAN PIERRE	JAFFRAY ROGER	PASSOT RAYMOND	
CUZZI HENRI	JAMBON MICHEL	PEDRON EMILE	
D'ABOVILLE CHRISTIAN	JAMOIS SEBASTIEN	PERLIÉ CURE ANNE-MARIE	
DANY GEORGES	LAMY ELIANE	PERROY AYMERIC	
DE LAMBILLY ROBERT	LAUBEL ALBERT	PERSONNE NICOLAS	
DEBRAY MARC	LAVALERIE CLAUDE	PETIT DIDIER	
DELVIGNE DENISE	LAVENU ROBERT	PETRO LAURETTE	
DEQUICK HUGUES	LAVILLAUGOUET FRANCIS	PETRO MARLENE	
DESGOUIS GEORGES	LE BLANC SERGE	PICARD CLAUDE	
DI CHIAPPARI JOSEPH	LE BORGNE MICHEL	PIETERS JEAN	
DUMAINE HUBERT	LE GUERN BERNARD	PLANCKEEL ANDRE	
DUMAS ROBERT	LE MOIGNE YVETTE	POULAIN JEAN	
DUMONT PIERRE	LE MOUEL GILLES	POZZO DI BORGO LOUIS	
EBELIN GERMANN EMILE	LE ROUX ALAIN	PRIEUR MICHEL	
ELIE DOMINIQUE	LE SIDANER JEAN	QUEMAR JEAN-LOUIS	