



French Lines

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

Bulletin N°41

Janvier 2005

SOMMAIRE

1 - Editorial

2 - Histoire

5 - Histoire

7 - Vie associative

7 - Objet du mois

8 - Espace maritime

9 - Agenda

ISSN 1280-9861

Maquette :

Nicolas FLEURIGAND

Rédaction :

Pierre COMMENGE
Catherine DEHAIS

Chères amies, Chers amis

L'année 2004 aura été marquée par un développement important et une diversification de notre présence.

Du partenariat signé au printemps avec Escal'Atlantic à Saint Nazaire pour une période de quatre années pour la présentation d'une heure de films de nos collections et d'une exposition de photos renouvelée chaque année, à la participation à la grande exposition sur les Transatlantiques organisée par le Musée Maritime de Gênes pour une période de six mois, en passant par l'exposition sur le paquebot La Champagne pour la Communauté d'Agglomération de Troyes, et deux expositions pour les casinos d'Evian et de Trouville, French Lines est aujourd'hui reconnue pour ses compétences, la richesse de ses collections et son rôle dans la présentation du patrimoine maritime.

Deux expositions ont été par ailleurs organisées comme prévu au Havre et trois à Marseille, qui ont toutes été appréciées par le public.

Vous avez été encore nombreux à répondre à mon appel d'octobre dernier. Au 22 décembre, 22 331 € avaient été apportés par 117 donateurs. Au total, 266 donateurs ont accordé leur soutien financier pour un montant de 30 215 €.

Que tous ceux qui ont participé à cet effort soient ici remerciés. Votre générosité permet de limiter le déficit de l'exercice 2004, du à une baisse des subventions publiques, situation que nous partageons avec l'ensemble des associations en France.

Que soient également remerciés tous les bénévoles qui ont animé la vie des délégations, réalisé les travaux d'inventaire des plans et matériels techniques, aidé à la création de la base de données navires, préparé les envois de ce bulletin et des mailings, et participé à la gestion du fichier des adhérents, apportant leurs compétences, leur soutien et leur bonne humeur.

L'année 2005 sera l'occasion de célébrer le cent cinquantième anniversaire de la Compagnie Générale Maritime, renommée Compagnie Générale Transatlantique en 1861. Expositions, conférences, projection de films sont programmées au Havre, à Marseille et Saint Nazaire. Un projet de refonte et de développement du site internet est également en cours d'élaboration pour mieux répondre à la demande des internautes et offrir une gamme plus étendue de services.

En vous renouvelant tous mes remerciements, j'adresse mes meilleurs vœux à tous ceux qui vous sont chers et à vous-même.

Que cette nouvelle année vous apporte beaucoup de joie et vous permette de concrétiser vos projets !

Eric GIULY

HISTOIRE

Hôtel Joinville,
Saint Denis de la Réunion.

Siège des Messageries Maritimes de 1899 à 1973 et de la Compagnie Générale Maritime de 1973 à 1978.

La tradition historique du XIXe siècle situe le terrain de l'hôtel Joinville l'emplacement de la première église de Saint-Denis de la Réunion, placée sous le vocable de Saint-Louis et élevée à la fin du XVIIe siècle.



Mais le premier document historique fiable concernant le terrain sur lequel se trouve aujourd'hui l'Hôtel Joinville est l'acte de concession fait en 1742 par la Compagnie des Indes aux Lazaristes en vue de l'établissement d'une cure à Saint-Denis. Il s'agit d'une immense parcelle qui s'étend de l'actuelle cure de la Cathédrale au square La Bourdonnais. Durant tout le XVIIIe siècle, les Lazaristes n'occupent que la portion sud de cet «emplacement», sur laquelle ils élèvent dans les années 1740 une cure, construite en face de l'église.

Au début des années 1790, après la saisie des biens de l'Eglise à Bourbon, le terrain inoccupé est loti au profit de plusieurs particuliers. Quatre parcelles sont créées le long de la «Place du Gouvernement». Les deux terrains situés à l'extrémité ouest deviennent la propriété de Bernard Labadie et de Louis Sanctuary. Ces deux terrains sont réunis en 1813 par Henry Bédier de Beauverger, inspecteur de la marine à Saint-Denis.

Labadie fait construire un premier groupe de bâtiments en bois sur sa parcelle, destiné à servir d'hôtel et d'établissement de bains, visibles sur un plan de Saint-Denis dessiné en 1806.

Entre 1824 et 1834, divers propriétaires se succèdent, dont Pierre Trouette, père de l'historien local Emile Trouette. Le 15 février 1832, alors que l'hôtel appartient à Augustin Despessis et à ses associés, les membres de l'association des francs Créoles s'y rassemblent avant de gagner le bureau du gouverneur Duval d'Ailly pour lui réclamer la création immédiate d'un Conseil colonial, demande satisfaite le 14 avril suivant. C'est en souvenir de cet événement que le site porte depuis le nom d'Hôtel Joinville, nom d'un des fils de Louis-Philippe, roi des français qui accorde aux colons de Bourbon le droit à une représentation locale élue au suffrage censitaire.

Le 23 décembre 1834, l'emplacement devient la propriété de Rosalie Rolland, épouse de Pierre Leneuthier, agent de change au chef-lieu. Il n'y existe plus aucun bâtiment, vraisemblablement démoli par Augustin Despessis, le précédent propriétaire. Seuls subsistent les murs de clôture et la *porte cochère flanquée de deux piliers en pierre de taille* donnant sur la place.

Ce sont les époux Leneuthier qui sont à l'origine des constructions que nous pouvons toujours admirer. Entre 1834 et 1836, ils font élever dans un premier temps les deux ailes, puis le corps de logis central, dont la construction est confiée en 1837 à Antoine Philippon, maître charpentier et entrepreneur de bâtiment.

Les époux Leneuthier souhaitent y maintenir un hôtel doté de bains publics. Ainsi, avec l'hôtel Joinville nous sommes en présence du premier exemple d'architecture hôtelière connu de la Réunion.

Selon l'historien Azéma, il s'agit au XIXe siècle d'un «*restaurant très à la mode, journallement fréquenté par une clientèle de la ville et des quartiers (qui) dominait la rade peuplée de bateaux dont il recevait encore les marins et les voyageurs. C'est autour de ses tables de buvette qu'en 1848, après la proclamation de la République, faite sur la place du gouverne-*



ment se groupèrent les officiers de la garnison et ceux de la milice pour «trinquen» et baptiser, par acclamation, le café-restaurant du nom de «l'Hôtel de la République». Ce projet, né d'une beuverie de militaires, n'eut aucune conséquence et l'immeuble garde son nom d'Hôtel Joinville.



Vendu par la famille Leneuthier en 1846, l'établissement devient la propriété d'une famille dont le nom est resté attaché dans la mémoire collective à l'Hôtel Joinville : les de Jouvancourt, propriétaire de l'immeuble de 1846 à 1868, puis de nouveau de 1879 à 1895. Propriétaires terriens à La Montagne où ils pratiquent un élevage extensif de zébus, ils ont également des activités dans le négoce, notamment avec Madagascar. Les Jouvancourt possèdent sur le front de mer l'une des «marines» de Saint-Denis, c'est à dire des bâtiments destinés à entreposer les marchandises arrivant dans le port du chef-lieu.

Dans les années 1870, lors de son séjour à la Réunion, le mauricien Charles Léal écrit : «Il y a deux hôtels à Saint-Denis. Celui de Joinville sur la Place du Gouvernement, (est) celui dans lequel nous allâmes et qui est principalement fréquenté par des capitaines de navires et les célibataires. (...) A l'Hôtel Joinville, les billards, les dominos et la bière blonde apparaissent comme étant à l'ordre du jour et aussi d'une portion de la nuit, avec beaucoup des habitués de cet établissement».

Vendu en 1899 par les héritiers de Jouvancourt à la Compagnie des Messageries Maritimes, l'Hôtel Joinville devient la propriété de la Compagnie Générale Maritimes en 1973. L'immeuble est racheté par le Département en 1978.

Il est affecté dans un premier temps au Commissariat à la Rénovation rurale, devenu le Commissariat à l'Aménagement des Hauts, puis en 1983, après la décentralisation, mis à la disposition du Secrétaire Général de la Préfecture qui occupe toujours les lieux.

Edifié dans les années 1830, l'Hôtel Joinville appartient au groupe des premières constructions néoclassiques élevées à Saint-Denis. Il est de peu postérieur à la Cathédrale ou de la «Maison Déramond», édifices qui partagent avec lui le même esprit antique, le même recours à l'ordre toscan.

La parcelle comporte une superficie de 1800 m², comprise entre la rue des Messageries au nord, la rue Rontaunay au sud, la Préfecture de Saint-Denis à l'ouest et enfin l'ancienne maison de la Compagnie française de Sucrierie, propriété du Département depuis 1972, à l'est.

La composition en U des trois corps de logis autour d'un jardin, avec avant-cour et cour de service, constitue un ordonnancement savant, qui rappelle l'hôtel de la Préfecture voisin, modèle dont se sont peut-être inspirés les époux Leneuthier.

L'édifice, composé d'un corps central à trois niveaux, flanqué de deux ailes latérales à double niveau, a été construit en pierre, chaux et sable revêtu d'enduit et de badigeon de chaux. Les trois bâtiments, indépendants les uns des autres, sont reliés entre eux par une large varangue, rythmée de colonnes toscannes massives. Des garde-corps en bois à croisillons reliaient celles-ci entre elles, remplacés probablement dans les années 1930, par une balustrade en béton moulé.

Les changements d'usage, comme les outrages des hommes et du temps ont modifié quelque peu la nature et l'aspect de l'hôtel.

Des travaux réalisés dans les années 1960 ont partiellement modifié l'aspect de l'Hôtel Joinville. Les toitures, en charpente couvertes de bardeaux, des ailes et du corps de logis principal ont été remplacées par des toitures terrasses en béton armé, sans toutefois porter atteinte à l'harmonie de l'édifice.



Plus dommageable a été la suppression de l'étage en bois au-dessus de la varangue centrale. Il a été remplacé par une varangue non ordonnancée avec la colonnade qui mériterait peut-être d'être améliorée dans les années à venir.

Utilisé comme des bureaux dès les années 1930, l'intérieur a subi de nombreuses modifications, notamment dans les années 1960. Il subsiste peu d'éléments datant de la construction, sauf peut-être la cage d'escalier.

Inscrit à la liste supplémentaire des Monuments Historiques en 1988, l'Hôtel Joinville bénéficie depuis 1993 de travaux de remise en valeur progressive commencés par les salons et le hall et qui devraient se poursuivre par les façades et toitures.

Bernard LEVENEUR

Chronologie des propriétaires de l'Hôtel Joinville :

- Compagnie des Indes
- 1742 : Ordre des Lazaristes
- Date non déterminée : Bernard LABADIE et Jean-Baptiste TESTART
- 2 vendémiaire an 10 et 27 avril 1813 : Henry BEDIER de BEAUVERGER
- 17 février 1824 : Pierre TROUETTE
- 16 mai 1826 : Achille et André BEDIER et Auguste POUSSIN
- 18 décembre 1826 : Augustin DESPESSIS et associés
- 23 décembre 1834 : Rosalie ROLLAND épouse LENEUTHIER
- 7 janvier 1846 : Alexandre de JOUVANCOURT
- 20 novembre 1848 et 15 mai 1861 : Emile de JOUVANCOURT
- 20 mai 1861 : Alexandre de JOUVANCOURT
- 13 octobre 1868 : Emile THIODON de BEAUPRE
- 11 novembre 1872 : Pierre MIRAMON
- 20 novembre et 27 décembre 1879 : Charles Gabriel de JOUVANCOURT de CHANNES
- 2 septembre 1899 et 10 juillet 1973 : Compagnie des Messageries Maritimes
- 27 décembre 1973 : Compagnie Générale Maritime
- 4 et 7 avril 1978 : Département de la Réunion



HISTOIRE

L'ÉCHOUAGE DU SAINT-LAURENT

ou

« Mauvais échouage ne vaut bon échouement »

La découverte de photos inédites dans le fonds, prodigieusement riche, de l'Association French Lines amène parfois à s'intéresser à des événements peu connus, méritant néanmoins de rejoindre le Panthéon maritime. Mais l'intérêt du document pour l'amateur d'hirondelle n'est peut-être pas là où on l'imagine....



Le 1er mai 1867 et les jours suivants, le Journal du Havre relate un événement de mer avec les détails, la précision et le style ampoulé qui font les délices du chercheur. Il s'agit de l'échouage dans l'anse des pilotes d'un paquebot de la toute jeune Transat.

«Le steamer de la Compagnie Générale Transatlantique Saint-Laurent, capitaine Bocandé, parti de New-York le 20 avril et dont une dépêche télégraphique nous avait signalé hier soir l'escale à Brest, a paru sur rade ce matin. Vers 8h1/2, soit environ une heure après la pleine mer, il a donné dans les jetées sans remorqueur. L'oubli de cette précaution, qu'on ne devrait jamais négliger, a causé un fâcheux incident. Repoussé au nord par le violent remous qui se produit dans l'avant-port à certaines heures de la marée, le Saint-Laurent est venu toucher sur l'accore du chenal en face de la rue Saint Julien où son avant s'est profondément engagé.

On a aussitôt fait machine en arrière à toute vapeur pendant que 3 puissants remorqueurs s'attelaient à des grelins frappés à l'arrière et sur les bittes de l'avant. On a porté en outre plusieurs remorques sur les quais et on a viré en force aux cabestans du bord. Mais comme la marée baissait rapidement, tous ces

efforts réunis ont été impuissants à retirer le navire de sa souille profonde et il est resté échoué, l'avant près du quai et l'arrière dans le chenal.

Dès que l'inutilité de ces moyens d'action a été constatée, on s'est occupé d'alléger l'arrière en enlevant des caisses de marchandises et les bagages des passagers qui se trouvaient dans la cale. Les passagers eux-mêmes ont été transbordés sur le Phénix qui les a débarqués près de la tente des bateaux de Southampton, au rond-point du quai Notre-Dame. Ils étaient au nombre de 84 sur 196 que le Saint-Laurent avait embarqués à New-York, 112 d'entre eux ayant pris terre à Brest. Pendant que ce débarquement s'effectuait, on travaillait activement à bord à prendre les dispositions nécessaires pour maintenir le navire en bonne position pendant la basse mer. A cet effet, des grelins ont été disposés au capelage des mâts, raidis au moyen de caliorne. De puissantes amarres, attachées aux bittes du pont, ont également été frappées aux canons du quai. En un mot, on a pris toutes les mesures que la prudence commandait afin de maintenir le steamer droit sur sa quille. Ces mesures ont été de tous points efficaces et le Saint-Laurent n'a point paru souffrir de son échouement. L'un des pieux qui tenait les amarres de l'avant s'est arraché sous l'énorme tension qu'il supportait, mais les autres ont tenu bon. Par mesure de précaution cependant, un cordon de police défendait l'approche des appareils contre l'imprudente curiosité de la foule qui encombrait le quai.... A marée basse, les marins du bord profitaient de ce que le navire était à sec pour nettoyer sa carène. A quelque chose, malheur est bon: l'échouement du Saint-Laurent lui évitera de passer en cale sèche.

...L'échouement du Saint-Laurent a causé quelques retards dans l'entrée des steamers côtiers. Le bateau d'Honfleur a été obligé de débarquer ses passagers au poste de la ligne de Caen. Mais ce trouble passager dans le service n'a occasionné aucun incident.

...A la marée du soir..., le renflouement du Saint-Laurent s'est effectué sans difficulté, l'approche des marées de vives-eaux ayant singulièrement facilité la tâche. Vers 6h1/2, dès que l'arrière a bien flotté, on s'est mis à virer les



grelins frappés au quai Sud pendant que le seul vapeur Phénix halait sur une remorque amarée à l'arrière, et que la machine du steamer fonctionnait vigoureusement. La force de l'eau aidant, on n'a pas tardé à voir le Transatlantique se retirer peu à peu de sa souille et se remettre enfin en plein chenal où il a été salué par une immense acclamation de la foule réunie sur les quais...Aujourd'hui (le jeudi 2 mai), on a commencé le déchargement du Saint-Laurent qui ne paraît avoir aucunement souffert dans sa coque et dont toutes les avaries se bornent à la rupture de quelques taquets, galoches, etc...

L'événement fit grand bruit au Havre, mais pas pour les raisons qu'on imagine.

La première concernait l'accessibilité du port: «...Il serait bien à désirer que l'administration se décidât enfin à ordonner le rescindement du quai sud de l'avant-port. Ce travail, depuis longtemps et unanimement demandé ferait disparaître toute cause d'accident dans l'avant-port. Il n'est pas nécessaire qu'une catastrophe vienne en démontrer l'évidente urgence...» s'exclame avec indignation le journaliste; et le directeur de l'agence William Iselin & co, représentant alors la CGT, d'ajouter le lendemain: «Le rescindement du quai sud serait sans doute une excellente mesure mais, en attendant son exécution, nous nous contenterions volontiers de l'enlèvement des écueils provenant de la tour François 1er et qui sont beaucoup plus dangereux pour la navigation que la tour elle-même. Lorsque la passe sera libre en entier, l'entrée sera sinon parfaite, en tous cas très supérieure à ce qu'elle était». La Tour François 1er (ou plutôt ses ultimes vestiges) vivait ses derniers jours...

La seconde affaire concernait le remorquage. La CGT se plaint de son organisation: « les propriétaires des grands remorqueurs se sont réunis et ne forment qu'une société...il n'y a que le Phénix qui se trouve en dehors...on nous demanda 5000 francs en cas de réussite...tout en trouvant ces prix exorbitants, nous crûmes prudents d'accepter...Il serait urgent au commerce d'aviser pour avoir à sa disposition au moins un remorqueur de grande puissance». Concurrence, vous avez dit concurrence, voilà des propos à faire rougir de plaisir la Commission Européenne....

Cette anecdote maritime amène à réfléchir sur la notion d'échouage. Notion assez connue sur Marie-Fernand, dont la carène est régulièrement bichonnée, et qui, cependant, a aussi goûté de l'échouement. Quelle différence entre les 2? Le premier est volontaire (carénage, cale sèche ou force majeure), le second est involontaire et souvent douloureux, tout autant pour le navire que pour l'amour-propre du skipper! Mais ne s'échoue jamais que le bigorneau de ponton, mollusque aussi inconnu qu'indésirable à l'association !!!! (...) Lecteur (...), as-tu bien regardé le document photographique ? (...) Dans le coin inférieur gauche, on distingue clairement un bateau. Il ne faut pas être très «pointu» pour reconnaître une Hirondelle, et la qualité de la photo est suffisante pour distinguer le « H 5 » qui est...échoué, volontairement cette fois, dans l'avant-port. Oui, il s'agit bien d'un cotre-pilote et il est fort probable que ce soit le sloop « Prudence », construit en 1859 à Honfleur pour le pilote Martin. Il ressemble beaucoup au célèbre « Henriette et Marie », construit en 1847 à Cherbourg, qui eut l'honneur d'être dessiné par Armand Paris, alors Lieutenant de Vaisseau et futur Amiral, auteur des fameux « Souvenirs de Marine conservés ». Ces sloops, en raison de leur solide charpente, firent preuve d'une belle longévité : en 1873, « H 2 » était encore propriété des pilotes Picard et Duboc, en 1881, Martin armait encore son « H 5 » au pilotage ! Notez la belle tonture du pont, les clins, la voûte assez droite et...les béquilles !!! Qui a dit que ces bateaux ne béquillaient jamais ??? Voilà une preuve irréfutable de l'ascendance à la pêche des Hirondelles !

Un fier canot'e bien d'cheu nous !

Philippe Valetoux

Sources :

- Fonds French Lines
- Journal du Havre (Bibliothèque Municipale du Havre)
- *Le pilotage en Seine et en Manche normande*, par Jacques Hervé



Vie associative

DONS

L'Association tient à remercier :

- M. Gilbert Belliard
- M. John Maxtone-Graham
- M. Stéphane Di Napoli
- M. Pierre Le Friant
- M. Georges Manson
- M. Henri Membré
- M. Pierre Guegen

Arrivée

L'équipe du Havre se voit renforcée par l'arrivée d'Audrey Joly, archiviste.

Conseil d'administration

Le conseil d'administration s'est réuni le 10 décembre 2004 à Paris.

Fermeture de la délégation de Suresnes

A compter du **15 décembre 2004**, la délégation de l'Association French Lines à Suresnes sera fermée. Vous pourrez désormais **contacter Jacques Joseph** à l'adresse suivante:

Association French Lines
57 rue de l'Abbé Groult
75 015 Paris
Téléphone/fax : 01-45-33-37-43

Manifestations

Projections de films

En septembre et octobre, deux films de l'association ont été projetés en salle de cinéma.

A Marseille, dans le cadre de «Septembre en mer 2004», *Une Histoire de France*, réa-

lisé par Jean Masson sur un scénario de Roger Vercel, était présenté en première partie de séance suivi de *Odyssée 2003* de Denis Butner. 200 personnes ont assisté à cette soirée.

Au Havre, en partenariat avec le cinéma Le Studio, *La Ligne Transatlantique*, réalisée par Bernard Deflandre, a accueilli 107 personnes.

Ces projections, dont les sujets sont liés à des expositions ou des événements culturels, sont toujours très appréciées du public. Elles participent à la reconnaissance du travail de l'association et permettent de nouer toujours plus de liens avec le secteur du cinéma et, en particulier, du patrimoine cinématographique.

L'Objet du mois

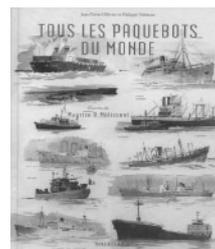
L'Association vous présente 3 nouveaux ouvrages :



- *30 ans à la mer, Du sextant au GPS*, par le Commandant Marc Soviche aux éditions Alan Sutton, 2003. Cet ouvrage a reçu le grand prix de l'Académie de marine 2004.

Réf : FL 110.

Prix : 22 €



- *Tous les paquebots du monde, oeuvres de Maurice R. Melissent*, par Jean-Pierre Ollivier et Philippe Valetoux aux éditions Magellan & Cie, 2004.

Réf : FL 112

Prix : 25€



- *Stars et paquebots, Le Havre des géants et les Queens de Cherbourg*, par Elisabeth Coquart et Philippe Huet aux éditions des falaises, 2004.

Réf : FL 111

Prix : 39€

Pour tous renseignements, vous pouvez contacter Catherine Dehais au 02-35-24-19-13.



Espace maritime

Six ans d'existence de l'Espace Maritime et Portuaire des Docks Vauban

Le 17 octobre 2004, l'Espace Maritime et Portuaire des Docks Vauban a fermé ses portes. Cher aux Havrais, il faisait partie du paysage culturel de la ville et occupait une place importante dans l'activité de l'Association, qui pouvait ainsi, présenter une partie de ses collections dans le cadre architectural exceptionnel des docks du Havre, datés de 1846.

De 1998 à 2004, l'Association du Musée Maritime et Portuaire, l'Association French Lines et la Ville du Havre ont donc mis leurs collections et leur expérience en commun en créant et assurant le fonctionnement de cette préfiguration du musée maritime. Pendant 6 ans, l'Espace maritime a présenté à la fois une exposition permanente et une exposition temporaire et a rempli sa mission de sensibilisation du public au patrimoine maritime. Au total, l'espace maritime a accueilli 92 228 visiteurs, dont 24 041 scolaires.

En moyenne, quatre expositions thématiques se succédaient dans l'année. Sur un total de 21 expositions, l'Association en a créé et produit 8 :

- *Le Tour du Monde par l'Affiche* du 8 juillet au 17 septembre 2000



- *Entre Mer et Désert l'Aventure des circuits Transat en Afrique du Nord* du 16 décembre 2000 au 28 février 2001



- *La Gastronomie à bord des Paquebots* du 15 décembre 2001 au 30 avril 2002



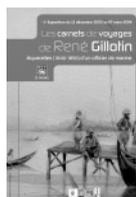
- *Les Loisirs à bord des Paquebots* du 28 septembre au 8 décembre 2002



- *Maman, je suis marin* du 12 décembre 2002 au 16 mars 2003



- *Trésors Photographiques de French Lines* du 20 septembre au 7 décembre 2003



- *Les aquarelles au long cours de René Gillotin, enseigne de vaisseau de 1840 à 1856* du 14 décembre 2003 au 7 mars 2004

- *Quand les paquebots avaient des voiles. 1864-1890 les débuts de la ligne Le Havre New York* du 2 mai au 25 juillet 2004.



En parallèle, des visites guidées et des ateliers pédagogiques étaient proposées aux particuliers, aux élèves et aux enfants par l'équipe de médiation dont l'Association était partie prenante.

Toujours dans un souci de valoriser le patrimoine, des bénévoles des deux Associations se relayaient durant les heures d'ouverture afin d'expliquer au public les subtilités de l'histoire maritime. Nous tenons, aujourd'hui encore, à les remercier du temps qu'ils ont donné.

Enfin, la boutique était tenue par l'Association French Lines. Les visiteurs pouvaient y retrouver les objets aliénables, des cartes postales et des livres.

Si l'Espace Maritime ferme, l'Association n'abandonne pas pour autant sa programmation sur Le Havre. En juin 2005 un grand projet d'événement est prévu autour de la rue de Paris pour les 150 ans de la Compagnie Générale Transatlantique. Par la suite, des expositions pourront être présentées dans le Hall de l'Hôtel de ville. Dès aujourd'hui, les Associations étudient avec la municipalité et le responsable du projet de Cité, leur participation à la future Cité de la Mer et du Développement Durable qui sera livrée en 2007 par l'architecte Jean Nouvel et qui se situera à l'angle des bassins Vauban et de Leure, en face de la première gare transatlantique.

Aymeric Perroy



A G E N D A

Actuellement

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 27 février 2005, Musée du Montparnasse- 21 avenue du Maine - 75015 Paris.

A Marseille :

- **Exposition «Trésors photographiques de French Lines»**.
Dans les nouveaux locaux de l'Office de la Mer - Office de la mer, 6 rue Fort Notre Dame - 13007 Marseille. Du 15 décembre 2004 au 12 février 2005.

A Rochefort :

- **Exposition «Blaise Cendrars, escales»**
Du 15 janvier 2005 au 29 mai 2005.
A la Corderie royale, Centre International de la mer.

A venir :

A Châlons sur Marne :

- **Exposition «La Champagne ou l'épopée d'un transatlantique de la Belle Epoque 1885-1915»**.
Du 4 mars 2005 au 6 mai 2005.
Aux Archives départementales de la Marne.

A la Ciotat :

- **Exposition «Trésors photographiques de French Lines»**.
Galerie du port - 3 quai Ganteaume - 13 600 La Ciotat
Du 1er au 13 mars 2005

A Marseille :

- **Conférence «L'arrivée de la Transat à Marseille» par Paul Bois**
Office de la mer - 6 rue Fort Notre Dame 13 007 Marseille
Le 24 février 2005

- **Exposition «Entre mer et désert, l'aventure des circuits transat en Afrique du Nord»**
Villa Bagatelle - Mairie des 6e et 8e arr. - 125 rue du Cdt Rolland- 13008 Marseille
Du 1er au 17 avril 2005

Attention nouvelles coordonnées :

Association French Lines

Reconnue d'intérêt général

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

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

Bureau Paris : Association French Lines, 57 rue de l'Abbé Groult, 75015 Paris Tél/fax : 01 45 33 37 43

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

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

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

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

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



Donateurs

Plusieurs d'entre nous, en leur nom propre ou au nom de leur société, ont adressé 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.

AKRICH DENISE	CHARLOT YVES	GRESSIER CLAUDE	MAHE JEAN YVES	RENIER THIERRY
ALEXANDRE THIERRY	CHATELET PHILIPPE	GRONDIN JEAN-YVES	MAILLARD XAVIER	REY EDOUARD
ALLARD YVES	CHRETIEN JEAN-CLAUDE	GUENEBAUD PIERRE	MAJSTOROVIC ALAIN	RICHARD ELIANE
ALRIC RAYMOND	CIM	GUERIN LAURENT	MANSON GEORGES	RIVIER ALAIN
ANDRE BERNARD	CLAI SAS	GUILBERT PHILIPPE	MARCIACQ JEAN CLAUDE	ROGERET MARCEL
ARNOLD GERARD	COJAN TOUZE ANNICK	GUILLOIN MICHELINE	MARFRET	ROUDAUT RICHARD
AUG ALAIN	CONTE ANNE-MARIE	GUINOT BERNARD	MASON OLIVIER	ROUDIER JACQUES
AUZEL JEAN PHILIPPE	CONTET JACQUELINE	GUMUCHIAN GÉRARD	MAUR JEAN CLAUDE	ROUX LEON
AYMERIC PIERRE	COURVOISIER JEAN PIERRE	HALNA DU FRETAY BERTRAND	MAXWELL DAVID	ROYER GENEVIÈVE
BABLON PHILIPPE	CUZZI HENRI	HECQUET PHILIPPE	MERZ CLAUDE	SANMARCO PHILIPPE
BALLOCHE RICHARD	D'ABOVILLE CHRISTIAN	HEINTZ RENAUD	MEUNIER CHARLES	SAULNIER JEAN
BALMY SYLVAIN	DANY GEORGES	HELLEC ALINE	MEVEL JACQUES	LOUIS
BARDUS GEORGES	DAROUX MARIE PAULE	HERAULT RENEE	MICHAT ALBERT	SCALESE VINCENT
BARGILLAT RAYMOND	DE LAMBILLY ROBERT	HERVE JACQUES	MICHAUXFRANCOIS-XAVIER	SCHERRENS RENE
BARRY ROGLIANO SALLES	DE NOALLY APOLLINE	HEYMELOT HUBERT	MILLON MICHEL	SEILIEZ VINCENT
BARTHELEMY REGIS	DE NOALLY HELOISE	HUCHER JEAN PIERRE	MONIER JEAN-PAUL	SERRIERE ROBERT
BASTENDORFF ALAIN	DE NOALLY MARIE ELEONORE	HUTEAU JACQUES	MONNOIR JEAN JACQUES	SIE PIERRE
BATOUL RENE	DE NOALLY VICTOR	ILLY MIREILLE	MOURAND HENRY	SIFFRID EDOUARD
BAUDET JEAN MAURICE	DEBRAY MARC	ISOARD JEAN-PIERRE	MOUTENDA CARMEN	SMIDT AXEL
BAUDUZ ALAIN	DEFLASSIEUX ALAIN	JACOB MICHEL	NAVALE FRANCAISE	SOULAS ANDRE
BAZIN DOROTHEE	DELAMARRE JEAN FRANÇOIS	JAFFRAY ROGER	NEMO GERARD	STEF TFE
BEAUGRAND FREDERIC	DELVIGNE DENISE	JAMBON MICHEL	NEUT ROBERT	STIM D'ORBIGNY
BECCHOEFFER EDMOND	DEQUICK HUGUES	JAMOIS SEBASTIEN	NIZET MARC	STRANSKY FREDERIC
BECHET YVES	DERVILLE PIERRE	JOURDAN PIERRE	NOEL GERARD	SUCHE JEAN MICHEL
BELE BEATRICE	DESGOUIS GEORGES	JOUSSON RENE	OFFREY CHARLES	THIBAUT MICHEL
BELIN MARIE ANNE	DI CHIAPPARI JOSEPH	LABRO HELENE	PARIS BERNARD	TOUTEE HENRI
BELLENCOURT JEAN LOUIS	DUMAINE HUBERT	LACOSTE YVES	PASSOT RAYMOND	VALEToux PHILIPPE
BEROARD FRANCK	DUMAS ROBERT	LAMY ELIANE	PAULIAN PIERRE	VALLEToux PHILIPPE
BERTHELOT FRANCOISE	DUMONT PIERRE	LAUBEL ALBERT	PEDRON EMILE	V A N D E V E L D E
BERTONI MAURICE	DUPUY D'AUGEAC THIERRY	LAVALERIE CLAUDE	PERLIÉ CURE ANNE-MARIE	GERARD
BERTRAND BENOIT	EBELIN GERMANN EMILE	LAVENU ROBERT	PERONNY MAURICE	VELLUTINI JEAN
BERTRET JEAN LOUP	ELIE DOMINIQUE	LAVILLAUGOUET FRANCIS	PERROY AYMERIC	DOMINIQUE
BIERRE PASCAL	ESSIG PIERRE	LE BEL ANDRE	PERSONNE NICOLAS	VERRAT CHRISTIAN
BLONDEL MARIE THERESE	ESTUR PIERRE	LE BLANC SERGE	PETIT DIDIER	LOUIS
BOGUET BEATRICE	FAGOUR OLGA	LE BORGNE MICHEL	PETRO LAURETTE	VERSCHAVE MICHEL
BOUGANT JEAN	FALGUIERE LAURENT	LE FRIANT PIERRE	PETRO MARLENE	VIGER NELLY
BOULAT ANDRE	FAVRO REINE	LE GUERN BERNARD	PICARD CLAUDE	VIGER ROBERT
BOUTON DENISE	FERRAND HENRI	LE MOIGNE YVETTE	PIETERS JEAN	VIGNERON GÉRARD
BRAULT FRANCOIS	FICHET SIMONE	LE MOUEL GILLES	PLANCKEEL ANDRE	ZIEGER KARL
BRUNET JEAN-LOUIS	FLAVIGNIE PASCAL	LE ROUX ALAIN	PLISSON GEORGES	
BUHL ALAIN	FLORIN JACQUES	LE SIDANER JEAN	PORTIER LUC	
BUREAU VERITAS	FRANCESCHI MARCEL	LEBRETON GUY	POULAIN JEAN	
BURET BERNARD	FRANCOIS JEAN	LEBRUN BENOIT	POUPARD YVES	
BURTHE PHILIPPE	FRIEDMANN JACQUES	LECANU CHRISTIANE	POZZO DI BORGIO LOUIS	
C.N.N.	FROMANGE GEORGES	LEDUC MADELEINE	PREA RENE	
CAMBACERES JEAN MARIE	GALLET MICHELE	LEFEBVRE CLAUDE	PRIEUR MICHEL	
CAPMAJO JEAN CLAUDE	GALMAND CLAUDE	LEFFET GERARD	PUBLICIS CONSULTANT	
CATY ROLAND	GASTON GÉRARD	LEFRANCOIS ROBERT	QUEMAR JEAN-LOUIS	
CAUET JACKIE	GATTEGNO MARLENE	LEGAL GEORGES	QUENSONT SERGE	
CAZADE PHILIPPE	GAUMETOU GEORGES	LEMUT JEAN	QUILLIOT BERNARD	
CAZADE PIERRE	GAUMETOU JACQUES	LEON ANDRÉ	RAGUIN CHRISTIANE	
CERETTI GEORGES	GAUTIER FREDERIC	LEPERS DOMINIQUE	RANCELLI FRANCIS	
CERISEAU CLAUDETTE	GEREZ ALBERTE	LEROY MICHEL	RANSON JEAN PAUL	
CHAI DE LA TRANSAT	GEREZ JEAN MAURICE	LETARD JACQUES	RANSON LOUISE	
CHAPON JEAN	GIUILY ERIC	LIOTARD JEAN	RAPHOZ MICHEL	
CHARLES-ROUX DEFERRE	GIUILY RENE	LUCCHESI JEAN MARTIAL	REGNAUD ROBERT	
EDMONDE	GRELLET LUC	LUNEAU CLAUDE	REMON PATRICK	

Cette liste a été arrêtée au 23 décembre 2004. Elle donne lieu à une mise à jour régulière.