



# French Lines

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

**Bulletin N°44**

**Septembre 2005**

## **SOMMAIRE**

**1 - HISTOIRE**

**3 - 10 ANS, UN BILAN**

**6 - PARTENARIATS**

**7 - VIE ASSOCIATIVE**

**7 - PAROLES D'ADHÉRENTS**

**8 - HOMMAGE**

**9 - OBJET DU MOIS**

**9 - AGENDA**

**10 - DONATEURS**

ISSN 1280-9861

**Maquette :**  
Nicolas FLEURIGAND

**Rédaction :**  
Catherine DEHAIS

## **1995-2005 French Lines fête ses 10 ans**

### **Chères Amies, Chers Amis**

Une décennie s'est écoulée depuis ce 11 juillet 1995 où furent signés les statuts de l'Association French Lines.

Le présent bulletin a pour objectif de rappeler le chemin parcouru et de présenter la situation actuelle. Aujourd'hui l'Association est reconnue pour ses compétences, comme pour la richesse de ses collections qui s'accroissent sans cesse grâce aux dépôts et dons. Son site internet, refondu cette année, est le média qui lui permet d'être présent et répertorié au niveau international. Nombre de contacts pour des recherches, des adhésions, des propositions pour participer à des événements, des demandes d'images et de documents et des achats de biens aliénables arrivent par ce canal.

Cette réussite est le fruit de la volonté des adhérents, des bénévoles, des salariés, de l'ensemble du Conseil d'Administration, et des partenaires qui nous soutiennent pour que vive la mémoire de nos compagnies de navigation. Qu'ils en soient tous chaleureusement remerciés.

Les projets de développement, d'expositions, de partenariats pour l'avenir sont nombreux. Leur réalisation dépendra de nos financements. Les subventions des membres fondateurs et des collectivités publiques sont relativement constantes depuis 1998. Par contre le financement des emplois jeunes qui a permis notre développement rapide décroît et, cinq postes arriveront en fin de contrat en 2006. Le maintien de ces postes et par conséquent de notre niveau d'activité, suppose une augmentation des ressources de l'Association.

Nous nous efforçons de développer des prestations dans le cadre d'expositions organisées par des collectivités ou des entreprises (casinos, hôtels). Des entreprises, adhérentes ou non, nous soutiennent, par exemple pour la commémoration des 150 ans de la Transat ou l'exposition « Histoire de boîtes » et nos adhérents ont toujours répondu généreusement à nos appels depuis plusieurs années.

L'avenir passe par un élargissement de nos sources de financement, particulièrement sous forme de « sponsoring ». Je suis certain que tous ensemble vous nous soutiendrez pour poursuivre notre action.

**Eric GIULY**

## HISTOIRE

### «Quand Jules Verne fait de la publicité comparative entre les Messageries Maritimes et la Compagnie Péninsulaire»

A l'occasion du centenaire de la mort de Jules Verne, nous vous proposons aujourd'hui de redécouvrir un passage du *Tour du Monde en 80 jours*, paru en 1873. Cet extrait est tiré du chapitre 17 consacré à la traversée entre Singapour et Hong-Kong.

« Treize cent milles environ séparent Singapour de l'île de Hong-Kong, petit territoire anglais détaché de la côte chinoise. Phileas Fogg avait intérêt à les franchir en six jours au plus, afin de prendre à Hong-Kong le bateau qui devait partir le 6 novembre pour Yokohama, l'un des principaux ports du Japon.

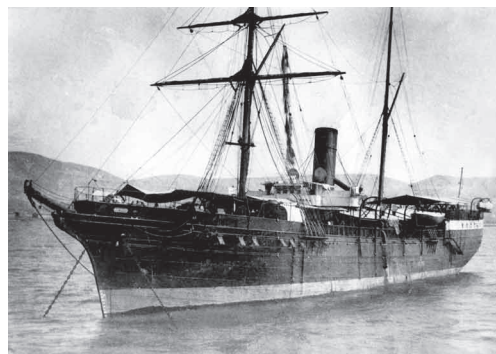
Le Rangoon était fort chargé. De nombreux passagers s'étaient embarqués à Singapour (...)

Le temps, assez beau jusqu'alors, changea avec le dernier quartier de la lune. Il y eut grosse mer. Le vent souffla quelquefois en grande brise, mais très heureusement de la partie sud-est, ce qui favorisait la marche du steamer. Quand il était maniable, le capitaine faisait établir la voilure. Le Rangoon, gréé en brick, navigua souvent avec ses deux huniers et sa misaine, et sa rapidité s'accrut sous la double action de la vapeur et du vent. C'est ainsi que l'on prolongea, sur une lame courte et parfois très fatigante, les côtes d'Annam et de Cochinchine.

Mais la faute en était plutôt au Rangoon qu'à la mer, et c'est à ce paquebot que les passagers, dont la plupart furent malades, durent s'en prendre de cette fatigue.

En effet, les navires de la Compagnie Péninsulaire, qui font le service des mers de Chine, ont un sérieux défaut de construction. Le rapport de leur tirant d'eau en charge avec leur creux a été mal calculé, et, par suite, ils n'offrent qu'une faible résistance à la mer. Leur volume, clos, impénétrable à l'eau est insuffisant. Ils sont «noyés», pour employer l'expression maritime, et, en conséquence de cette disposition, il ne faut que quelques paquets de mer, jetés à bord, pour modifier leur allure. Ces navires sont donc très inférieurs - sinon par le moteur et l'appareil évaporatoire, du moins par la construction - aux types des messageries françaises, tels que l'Impératrice et le Cambodge. tandis que, suivant les calculs des ingénieurs, ceux-ci peuvent embarquer un poids d'eau égal à leur propre poids avant de sombrer, les bateaux de la Compagnie Péninsulaire, le Golconda, le Corea, et enfin le Rangoon, ne pourraient pas embarquer le sixième de leur poids sans couler par le fond.

Jules Verne



**Le Cambodge**

Les Messageries Impériales ont passé une convention avec l'Etat le 28 février 1851 qui prévoyait l'établissement et l'exploitation du service postal de la Méditerranée (Italie-Levant-Grèce-Egypte-Syrie). Il faut attendre le 22 avril 1861 pour que soit établi un service régulier entre la France et l'Extrême Orient, via l'Egypte. Cette ligne sera étendue en 1862 vers l'Hindoustan, la Cochinchine, les Indes néerlandaises et la Chine. Lors de l'assemblée Générale du 31 mai 1865, la Compagnie peut afficher la régularité et la rapidité de ses services.

Le paquebot *Impératrice* (1861-1870), ex-*Provence* sur cale, fut lancé et baptisé en présence de l'Impératrice Eugénie le 10 septembre 1860 et livré en janvier 1861. Il inaugure le 23 juillet 1862 le 1er départ pour l'Extrême Orient via le cap pour Suez. Il reprend le nom de *Provence* à la chute du régime en 1870 et ce jusqu'en 1881, date de sa démolition. Il pouvait embarquer 36 passagers de 1e classe, 30 de 2e et 21 de 3e. Ses caractéristiques : 99,5m (HT)-92,4m (PP) x 11,7m. 2188tb - 1553 tn - 3288d - 500cv nominaux (1550 ordinaires) - 12n.

Le *Donnai* et le *Cambodge* sont issus de la même série. Le *Cambodge*, ex *Cerdagne* sur cale, (1861-1902), effectue son voyage inaugural le 18 mars 1862 sur Alger puis rejoint Suez pour le service d'Extrême Orient jusqu'à Hong Kong. Il est vendu à la démolition à Marseille le 22 décembre 1902. Ses caractéristiques : 101,4m (HT), 92,5m (PP) x 11,7m - 2205tb - 1682tn - 3300d - 500 cv nominaux (machines de 332t) 12n.

Le *Donnai*, ex-*Andalousie* sur cale, est livré par le chantier de la Ciotat en août 1862 et baptisé du nom d'un fleuve de Cochinchine. Il appareille en août 1862 vers Suez. Comme le *Cambodge* et l'*Impératrice*, il est utilisé à partir de 1874 sur les lignes du Levant-Syrie-Egypte. Il est vendu à la démolition le 19 décembre 1888. Ses caractéristiques: 102,05m(HT)-92,6m (PP) x 11,7m - 6,8mTE, 241tb, 1684tn, 3300d - 500 cv nominaux - 11,5n - 87 passagers en cabine.

Tous ces renseignements sont extraits de l'ouvrage de Paul Bois, *La Transat et Marseille*, Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence, Collection "Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille XIXe-XXe s", 1996.



## 10 ans : un bilan

Il nous a semblé important pour les dix ans de l'Association, de consacrer le bulletin au bilan des actions menées sur les fonds. S'occuper d'une telle collection nécessite d'avoir toujours en tête la mission première de l'Association : « conserver et valoriser le patrimoine des Compagnies maritimes ». Ce sont deux tâches complémentaires, indispensables mais qu'il est parfois difficile de concilier compte-tenu des contraintes budgétaires et de temps que nous pouvons y consacrer. Rappelons brièvement ce que sous entendent ces deux notions. « Conserver » : c'est d'abord protéger de la destruction pour les générations futures mais c'est encore, inventorier et classer. « Valoriser » : le sens nous est plus familier, c'est étudier et ouvrir au public. C'est à l'aune de ces deux objectifs que doit être dressé notre bilan.

### Un patrimoine exceptionnel

Le patrimoine historique de la CGM (formé de la Compagnie Générale Transatlantique et des Messageries Maritimes) et de la SNCM est conservé et valorisé par l'Association French Lines. Il est rare que des entreprises de cette ampleur aient pu sauvegarder l'intégralité de leur patrimoine historique car le monde de l'entreprise se refuse bien souvent à prendre en considération cet héritage qui lui paraît bien loin de ses activités.

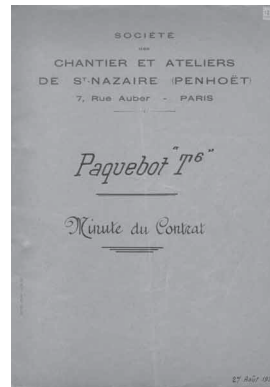
La spécificité de l'Association French Lines est de conserver l'intégralité des fonds dans une même structure, avec comme maître mot : garder la cohérence de l'ensemble sans disperser les collections suivant leur domaine. Cette cohérence illustre d'avantage le monde de l'entreprise qui est pluriel. Effectivement, comment séparer un film publicitaire sur *Champollion*, d'une affiche sur le même navire ou des prospectus sur les croisières effectuées par ce dernier. C'est une seule et même activité, celle d'une compagnie maritime qui exploite des lignes commerciales et recourt pour cela à la publicité.



**Vue intérieure du Champollion hall et ascenseur de 1<sup>re</sup> classe**

Recevoir une collection de cette importance nécessite un travail de tri, d'inventaire consciencieux. Cette tâche au bout de dix années n'est toujours pas achevée, ce qui démontre son ampleur. Pour cela très tôt l'Association a mis en place une équipe compétente, de bénévoles et de salariés, en premier lieu sur le tri des archives puis sur les autres fonds comme les photographies, les œuvres d'art ou les films. Ces fonds sont régulièrement enrichis d'acquisitions, de dons ou de dépôts.

### Le fonds archives



Le fonds archives fut le premier à être étudié. Il faut dire que la masse des documents est impressionnante. Imaginez-vous 4 kilomètres linéaires entre Le Havre et Marseille. Avant de le rendre accessible au public il a fallu le trier et l'inventorier.

Afin de conserver au mieux ce fonds et d'avoir une compatibilité avec les centres d'archives nationaux, l'Association a établi un partenariat avec les Archives Nationales et plus spécialement, avec le Centre des Archives du Monde du Travail à Roubaix spécialisé dans la conservation des archives d'entreprises. Le monde maritime n'était pas inconnu de ces services puisqu'un fonds appartenant désormais à l'Association, le fonds 9 AQ, a été déposé par la Compagnie Générale Transatlantique en 1935 et est consultable à Roubaix. L'aide technique du CAMT est traduite par la fourniture des cotes et le contrôle des méthodes de classement. L'Association, quand à elle, a défini un thésaurus spécifique aux compagnies maritimes, un cadre de classement et les champs sur les fiches informatiques. Les archivistes se sont succédés à l'Association, en général, au nombre de trois : deux au Havre et un à Marseille. Ces postes ont été financés de 1996 à 2002 par les Archives Nationales de France.

Dix ans après 2 Kms/l ont été inventoriés au Havre représentant 27 900 fiches sur informatique. A Marseille 300 m/l d'archives historiques et 5,6 Km/l d'archives appartenant à la SNCM ont été inventoriés représentant 16 086 fiches sur informatique. Mais le travail est loin d'être achevé car 1,6 Km/l reste encore à trier.





L'Association a pour vocation la conservation du patrimoine de toutes les compagnies maritimes françaises elle a reçu à ce titre quelques dépôts d'autres compagnies comme la compagnie Bordes, Delmas et Stim d'Orbigny ou de structures liées au maritime comme le CCAF ou Barry Rogliano Salles. Elle reçoit par ailleurs des dons et des dépôts de particuliers.

## Le fonds photographie

Le fonds, qui est un des plus importants sur la Marine marchande en France, est constitué de 70.000 photographies dont 20.000 négatifs.

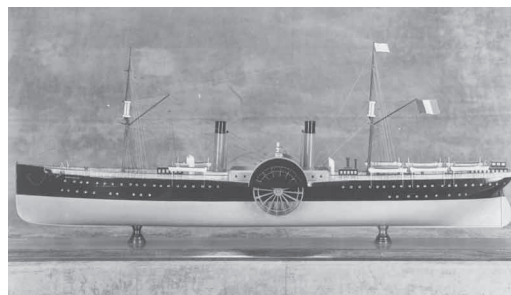


*Vue de Port Saïd, entrée du Canal de Suez*

Physiquement, le fonds photographie ne semble pas dissocié de celui des archives: les dossiers reçoivent des cotes similaires, il est inventorié avec les mêmes fiches et accessible au public au centre de recherche du Havre. En revanche, son traitement est différent. Des campagnes de numérisation en haute définition sont organisées sur des critères de conservation, suivant les besoins pour les expositions ou les demandes des éditeurs. Un salarié a la charge de ces campagnes et depuis 1995, 7000 photographies et documents ont été numérisés, soit près de 10% du total.

## Le fonds objet

C'est vraisemblablement le fonds qui peut le mieux mesurer la spécificité d'un patrimoine d'entreprise et plus spécialement celui des compagnies maritimes. Il est vaste et couvre une multitude de domaines très différents comme les affiches, les œuvres picturales (huile sur toile, gouache, dessin...), les gravures, les sculptures, les médailles, les tapisseries, les cartes postales, les menus, les meubles, les maquettes, les costumes, les pavillons, l'argenterie, la céramique, la verrerie, les objets religieux, les jeux, les objets publicitaires, les objets techniques pour les principaux domaines. Autant



*Maquette du Washington par Maurice Basile d'après les plans d'Albert Sébille*

dire que l'inventaire informatique de tous ces objets est loin d'être achevé. Il est différent de celui des archives. Il est réparti suivant les domaines et une fiche est remplie pour chaque objet. Aujourd'hui 1313 objets sont inventoriés avec la nouvelle fiche d'inventaire qui est plus complète que les précédentes. Cette fiche avait été mise au point par un Comité Scientifique auquel la Direction Régionale des Affaires Culturelles avait pris part.

Comme pour les autres fonds l'Association bénéficie d'acquisitions, de dépôts ou de dons. Si l'Association reçoit des dépôts il ne faut pas oublier qu'elle même en dispense de nombreux auprès de différentes structures comme les membres fondateurs, la CMA CGM et la SNCM, ou comme la Chambre de Commerce et d'Industries du Havre, le ministère des Transports, le Musée Portuaire de Dunkerque...

## Le fonds film et audiovisuel

Le fonds film est aussi un élément phare de la collection. Il apporte le vivant et le mouvement.

La plupart des bobines ne sont pas conservées à l'Association. Les conditions de conservation ne sont pas réunies pour ces pellicules très sensibles. Les 35 mm et les nitrates sont conservés aux Archives du Film à Bois d'Arcy. Les 16 mm sont eux au Pôle Image à Rouen. Un partenariat a été conclu avec ces deux structures et particulièrement avec la dernière.

Très tôt, la Région Haute-Normandie nous a soutenu dans la conservation de ce fonds. Tout d'abord en débloquent des fonds pour la réalisation de son inventaire puis en nous accompagnant sur sa conservation ce qui nous a permis à partir de 2000, d'employer une personne pour le gérer et le conserver. Au Havre, une vidéothèque permet de visionner ces films.

Comme les photographies, la conservation des films nécessite la réalisation de copies, les supports originaux étant plus ou moins stables. Un certain nombre sont copiés sur bêta mais très peu pour l'instant sont numérisés.



Depuis 2000, l'Association a entrepris aussi une collecte de la mémoire orale. Les anciens navigants ou sédentaires sont interviewés sur leur carrière. Les entretiens sont enregistrés et filmés. Ils offrent un autre regard sur l'activité que les archives écrites.

## Le fonds aliénables

Il s'agit d'objets que nous possédons en grande quantité et que nos statuts nous autorisent de ce fait à vendre pour dégager les ressources nécessaires à l'enrichissement de nos collections.

Ce fonds imposant par le nombre des articles représente à peu près 30 000 euros de vente par an. Un salarié en a la gestion.

## Les marques

Dans les apports, il y avait aussi les marques. La prise en compte de ces dernières est intéressante, elle démontre que les marques historiques font partie d'un patrimoine.

Ces marques apportent des ressources à l'Association tout en participant à la valorisation culturelle des fonds. French Lines Diffusion, a été créée en 2000 en association avec Wagons lits afin de les gérer et de les valoriser.

## La valorisation et l'accessibilité au public

Nous l'avons dit en préambule, la mission de l'Association French Lines est de conserver ce patrimoine mais surtout de le rendre accessible au public. Suivant les fonds, les options sont différentes car on ne valorise pas des archives de la même façon qu'une maquette.

Il a fallu un certain temps à l'Association pour donner sa pleine dimension à la valorisation. Il fallait en premier lieu « défricher » les fonds, constituer des récolements et commencer les inventaires.

## Le centre de consultation

Le premier objectif a été de rendre accessible les archives triées. Un centre de consultation a été ouvert au Havre qui reçoit en moyenne 70 chercheurs par an. Ceux-ci sont des étudiants en histoire, des anciens navigants qui veulent retracer leur carrière ou des passionnés. En parallèle les archivistes répondent à 400 demandes de recherche par correspondance par an.

Afin de lancer des études historiques sur le fonds, un partenariat a été engagé avec l'Université du Havre. Ces travaux universitaires participent à la valorisation des collections.

Enfin, les archives ont une place importante dans les expositions que l'Association crée.

## Les expositions

Les contraintes pour valoriser les œuvres d'art ne sont pas les mêmes que pour les archives ou les films. Très vite nous sommes placés dans une optique muséale. L'Association a déjà réalisée en partenariat ou seule une trentaine d'expositions.

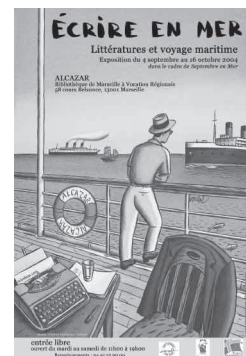
Au Havre, l'Association a été partenaire, à partir de février 1998, de l'Espace maritime et portuaire des Docks Vauban qui a fermé ses portes en octobre 2004. Elle présentait dans ce lieu une partie de ses collections dans une exposition permanente et deux expositions temporaires par an qu'elle créait et produisait à partir de ses fonds. Au sein des expositions, on retrouve la pluralité des œuvres (œuvres d'art, photographies, films, archives, maquettes, costumes...) qui sont à l'image de la collection. Nous avons alors une approche thématique, historique et documentaire sur une époque ou une ligne. Une exposition sur un fonds en particulier a été néanmoins organisée : Paquebots, trésors photographiques de French Lines.

Aujourd'hui, l'Association French Lines n'a plus de lieu d'exposition permanente. Les expositions temporaires sont l'unique moyen de dévoiler ce patrimoine important.

Grâce à ses délégations, l'Association propose dans des structures d'accueil des expositions temporaires. Marseille et sa région est l'autre terrain d'action de prédilection. Que ce soit à la Bibliothèque Municipale à Vocation Régionale, au Musée de la Marine et du Commerce au Palais de la Bourse, au musée de La Ciotat ou dans d'autres lieux, elle propose plusieurs expositions par an.

## Le site Internet

Il est de loin la vitrine la plus accessible puisque 800 visiteurs par jour le consultent. Il est un lieu vivant et de diffusion de l'information comme la base sur les navires. Depuis août, son graphisme a été réétudié. Prochainement, une exposition spécialement conçue pour le site sera visible sur ce dernier. Il devient aussi un lieu d'exposition virtuel.



## Devenir une base iconographique (photographies et films) incontournable sur la Marine marchande

Cette politique est menée par l'Association French Lines depuis 1998. Ses collections iconographiques sont telles, qu'elles lui permettent de répondre à de nombreuses demandes. Aujourd'hui un à deux livres sortent chaque année avec en



- Stars et paquebots, Le Havre des géants et les Queens de Cherbourg, Par Elisabeth Coquart et Philippe Huet publié aux éditions des falaises en 2004 illustré par de nombreuses photographies issues de nos collections.

majorité une iconographie venant de French Lines.

C'est une source de revenus non négligeables qui contribue aux coûts mais également une très belle occasion de faire connaître le fonds.

Le fonds film fait aussi l'objet de vente d'images aux réalisateurs de documentaires. Ils est aussi valorisé dans les expositions et lors de projections thématiques dans des cinémas ou des cinémathèques.

## D'autres valorisations

L'Association organise par ailleurs des animations comme des conférences, des rencontres, des ateliers pédagogiques dans les écoles et d'autres multiples événements. Elle diffuse un bulletin trimestriel pour rendre compte de ses activités et rapporter quelques unes des plus belles pages d'histoire de la marine marchande française,

*Aymeric Perroy*

## PARTENARIATS

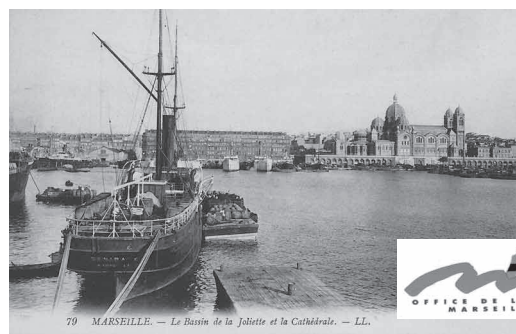
### Partenariats et perspectives

French Lines a entrepris depuis dix ans une politique de partenariat pour la sauvegarde et la mise à disposition du public de ses collections.

Dès sa création des accords de partenariat ont été signés avec les Archives de France, Centre des Archives du Monde du Travail et avec le Pôle Image de Haute Normandie pour la conservation et

l'exploitation du fonds archives et du fonds films.

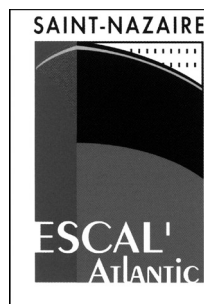
La création de l'Espace Maritime et Portuaire des Docks Vauban est le fruit du partenariat engagé avec la Ville du Havre et l'Association Musée Maritime et Portuaire. Nous espérons que la collaboration se poursuivra dans le cadre du Centre de la Mer et du Développement Durable et du projet de Musée maritime au Hangar 1. Grâce à son expérience, l'Association a continué le travail de médiation en milieu scolaire engagé dans le cadre de l'Espace Vauban avec des financements du FASILD (Fonds d'action et de soutien pour l'intégration et la lutte contre les discriminations), du FEDER (Fonds européen de développement régional - Pic Urban II Le Havre), de la Région Haute-Normandie et de la Caisse d'Épargne.



### Vue du Bassin de la Joliette et la Cathédrale à Marseille

A Marseille, adhérente de l'Office de la Mer, ses manifestations du troisième trimestre bénéficient du label « Septembre en Mer » et des partenariats ont été développés avec la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence pour la réalisation d'expositions au musée du Palais de la Bourse et avec la Cinémathèque de Marseille pour la projection de films de nos collections.

A Saint Nazaire un accord d'une durée de quatre ans a été signé en 2004 pour l'utilisation d'images photographiques et de films de nos collections dans le cadre d'Escal'Atlantic.



### Entrée du port de Saint Nazaire, vu de l'Hôtel des Colonies





Deux nouveaux partenariats sont en cours de préparation avec d'une part le futur Mémorial National de l'Outre Mer à Marseille où French Lines est intégrée au comité scientifique de l'exposition inaugurale prévue en 2007 et avec la Cité Nationale de l'Histoire de l'Immigration.

*Jacques Joseph*

## PAROLES D'ADHÉRENTS

Pour compléter ce dossier consacré au 10 ans de l'Association, nous avons donné la parole à 3 d'entre vous afin de connaître leur opinion sur les actions de l'Association. Que soient ici remerciés Messieurs John Maxton-Graham, Richard Roudaut et Renaud Sauvaget.

John Maxton-Graham, historien maritime et adhérent depuis trois ans, a découvert l'association en faisant des recherches pour son prochain livre sur le Normandie. Quand on lui demande ce qu'il retire de son adhésion à l'Association il répond : « pouvoir partager des affinités et une passion pour les grands paquebots du passé, de trouver des gens qui sont familiers des paquebots et encourager une même passion chez les jeunes ». Pour M. Maxton-Graham une structure comme l'Association French Lines doit remplir une mission essentielle « continuer d'exister ».

Richard Roudaut, historien amateur, polygraphe et adhérent depuis fin 2001, a découvert l'Association à l'occasion de la grande fête maritime du Havre en 1999 et grâce à notre site Internet. Il s'en est rapproché « par intérêt pour le patrimoine dont elle défend la mémoire et par désir de contribuer à son illustration ». Son adhésion lui permet « d'approfondir ses connaissances sur un sujet qui lui est cher et ce dans de très bonnes conditions d'accessibilité, d'affabilité et de disponibilité ». Pour Richard Roudaut l'essentiel pour l'Association est aujourd'hui la persévérance : « persévérer dans son action qui est irremplaçable ; ensuite, qu'elle puisse trouver les moyens de la développer davantage. Peut-être en se faisant davantage connaître à des publics plus étendus ? Un travail fondamental a déjà été accompli et il reste à le poursuivre sans relâche malgré les

divers obstacles. Il y a encore de nombreuses personnes qui seraient intéressées par l'Association si elles étaient mieux renseignées à son égard ».

Renaud Sauvaget, collaborateur CMA CGM et adhérent de l'Association depuis 1998, a découvert French Lines dès sa création en 1995. Il s'y intéresse alors afin de participer à « son travail de recherches sur l'histoire de la C.G.T. et des Messageries Maritimes ». Il a participé à la mise au point des fiches navires sur le site Internet et collabore avec l'Association ponctuellement. Il espère aujourd'hui que French Lines puisse « maintenir et développer les initiatives que lui autorise son immense patrimoine, dans le but de mieux faire connaître le passé maritime du pays et par là même d'établir le lien avec le présent ». Des 10 années d'existence de l'Association, il tire le bilan suivant : « elle a permis l'enrichissement continu du patrimoine, notamment par des dons qui sans l'Association seraient restés enfouis dans des greniers. Elle permet aussi la mobilisation de collectivités locales et de services gouvernementaux, l'organisation et/ou la participation à de nombreuses manifestations et publications sur l'histoire maritime ». Il regrette aujourd'hui « la relative absence de sang-neuf parmi les adhérents ».

## AVIS AUX ADHÉRENTS

L'Association projette, pour l'année 2006-2007, une exposition itinérante sur les lignes de l'Océan Indien de 1850 à 1970. Elle manque à ce sujet, de documentation et d'objets sur la Havraise Péninsulaire. Si vous détenez des objets ou des archives sur cette dernière, n'hésitez pas à contacter Aymeric Perroy au 02 35 25 34 45.

## VIE ASSOCIATIVE

### Dons

L'Association tient à remercier chaleureusement

- M. Gilbert Belliard
- M. Jean-Loup Bertret
- M. Marc Doucet



## HOMMAGE Albert Brenet



Albert Brenet, lors du vernissage de l'exposition «Albert Brenet, peintre de la tradition et de la modernité» le 11 juin 2003 à l'Espace maritime et portuaire des docks Vauban au Havre.

Auteur: Laurent Bréard  
Crédit: Ville du Havre  
Source: Musées Historiques

Né le 25 juin 1903 à Harfleur, actuel faubourg du Havre, Albert Brenet a été fortement marqué par sa petite enfance passée à proximité du grand port au sein duquel son père travaillait.

Par lui, il va plonger dans l'univers des machines, se familiariser avec le monde des ports, des navires et de la mer.

Contraint pour cause de santé précaire de s'éloigner du littoral, il quittera Harfleur à l'âge de sept ans pour habiter Paris chez sa grand-mère. Retournant cependant au Havre lors des vacances scolaires, il arpentait fréquemment les quais et observait avec un vif intérêt la vie tumultueuse du port, les imposants navires et surtout le va-et-vient des hommes.

Collégien à Paris, Albert Brenet couvrait ses cahiers de multiples croquis - «J'ai été un élève très moyen. J'étais avant tout possédé par la rage de dessiner» aimait-il dire.

Sa passion pour la peinture le conduira à entrer à l'école des Beaux Arts où il suivra les cours du peintre néo-impressionniste Ernest Laurent, y apprenant aussi la sculpture. En 1922 fut inauguré à Rethondes le monument du carrefour de l'Armistice : une stèle avec un glaive devant lequel agonise un aigle terrassé. Oeuvre qu'il avait conçue et réalisée pour le Maître Ferronnier Edgar Brandt.

Son premier grand voyage, Albert Brenet l'a effectué en Afrique Equatoriale. Bénéficiaire d'une bourse coloniale remise par les Artistes-français, il est parti pour six mois au Congo et au Tchad.

En 1929, il embarqua sur un grand voilier «Le Bonchamps» à destination des Antilles. Bien qu'il ait été attiré par les grands sujets animaliers, son grand périple à bord de ce navire

orientera définitivement sa carrière : désormais, Albert Brenet n'eut de cesse de voyager autour du monde et naviguer.

En 1936, il fut nommé Peintre Officiel de la Marine. Il fut également Peintre des Armées et Peintre de l'Air.

Albert Brenet fut un cas à part. Pendant plus de soixante ans, il a développé une oeuvre d'une homogénéité parfaite, sans recherche théorique d'une autorité et d'une puissance qui font de lui le plus impressionnant illustrateur de son temps.

C'est en 1952 sa grande rencontre avec le Pays du Soleil Levant : un rêve d'enfant qui devint réalité. Il y séjournera six mois et découvrira une culture fascinante qui constituera une étape importante dans son évolution artistique.

Dessinateur aux dons éclatants, paradoxal créateur d'un style et d'une allure. Albert Brenet se voulait uniquement témoin de son époque, chargé de restituer le spectacle du monde qu'il a embrassé et passionnément aimé. Ce spectacle, qu'il alla le chercher aux quatre coins de la planète, il l'a écouté et senti avec ce sens profond qu'il avait de l'humanité.

A plusieurs reprises, il voyagera vers New York sur les paquebots Liberté et France desquels il ramènera des tableaux et croquis sur la vie à bord. Il illustrera également les affiches de nombreuses compagnies de navigation, dont les Messageries Maritimes et la Transat.

En 1978, le décès de sa femme Hélène qu'il avait épousée en 1932 marquera une brusque rupture dans sa vie. Un an plus tard, victime d'un infarctus et n'ayant plus la force de se rendre sur le terrain, il cessera quasiment son travail de peintre.

Quelle leçon de bonheur, de sagesse et de passion pour la vie que vous nous avez donnée cher Maître, alors que depuis plus de vingt-cinq années, vous aviez abandonné vos pinceaux.

Votre vivacité d'esprit et le regard curieux et fasciné que vous portiez sur le monde ont fait de vous UN de ces grands témoins de ce XX<sup>ème</sup> siècle.

**Un admirateur d'Albert Brenet**





## L'Objet du mois

L'Association vous propose de découvrir ou redécouvrir, en lien avec notre chronique historique, les **menus du France édités pour la croisière autour du monde du 7 janvier au 4 avril 1972**, célébrant le centenaire du voyage de Philéas Fogg.

Chaque menu est imprimé et présente le menu du jour en anglais et en français. Chaque menu est différent car l'image de la couverture; qui est tirée des illustrations du Tour du Monde en 80 jours de Jules Verne, change chaque jour.

49 menus différents sont donc à votre disposition sur la totalité des dates de la croisière. N'hésitez pas à contacter Estelle Maignan au 02-35-24-19-13 afin de savoir si le menu que vous désirez est disponible.

**Références** : de C 363 à C 413

Prix public : 15,50 €

Prix adhérent : 13,95 €

## Courriers des Messageries Maritimes

Grâce aux bénévoles parisiennes de l'Association, les nombreux numéros des courriers des Messageries Maritimes ont pu être inventoriés. Nous vous proposons aujourd'hui à la vente ces courriers, du n°1 de mars-avril 1951 au n°143 de novembre-décembre 1974. (Tous les numéros sont disponibles, sauf les n° 2,10,12, 20, 30, 36, 37, 63, 64, 70, 85, 90).

Références : de C318001 à C 318143 et C 332 (n° 95 spécial supplément Pasteur)

Prix public : 5 € / Prix adhérent : 4,5 €

Prix n° 95 public : 18 € / prix adhérent n°95 : 16,20€

## Medaille des 150 ans de la Transat

La médaille de la Normandie rééditée à l'occasion des 150 ans de la Transat est toujours disponible à la vente.

RÉF FL 027

Prix public : 60€ / Prix adhérent : 54 €

## A G E N D A

### Au Havre :

- **Exposition «Vers un monde nouveau et meilleur»**

Exposition présentant l'émigration européenne vers les Etats-Unis entre 1820 et 1920.

**Du 10 au 19 septembre 2005** - Office de Tourisme, 186 Boulevard Clémenceau - 76600 Le Havre. Entrée libre.

### A Dunkerque :

- **Exposition «Cap sur le Horn. L'épopée des derniers grands voiliers»**, pour laquelle l'Association a prêté des documents sur la Compagnie Bordes

**Du 9 avril au 31 octobre 2005** - 9 quai de la Citadelle - 59140 Dunkerque

### A Marseille :

- **Exposition «Dans le sillage des paquebots de la Transat»**

**De juin au 31 décembre 2005** - Musée de la Marine et de l'Economie de Marseille, Palais de la Bourse, 9, la Canebière - 13001 Marseille. ouvert tous les jours de 10h à 18h.

- **Conférence «La Transat et les chantiers navals de Saint Nazaire» par Christophe Belser**

**Le mardi 20 septembre 2005 à 18h** - Office de la mer, 6 rue Fort Notre Dame - 13007 Marseille

**Projection «La mer au cinéma»**, dans le cadre de la manifestation «septembre en mer»

**Le mardi 27 septembre 2005 à 19h** - Espace Cézanne, 31bis Boulevard d'Athènes - 13001 Marseille. Entrée : 5€

- **Projection «La ligne transatlantique»**

**Le samedi 1er octobre 2005 de 14h à 18h30** avec entracte - Alcazar - 58 cours Belsunce - 13001 Marseille

- **Conférence «Le trésor du Tasmania»**

**Novembre 2005** - Office de la mer- 6 rue Fort Notre Dame- 13007 Marseille

## 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 2005 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.

## ENTREPRISES PARTENAIRES

CHAI DE LA TRANSAT  
CLAI SA  
CMA CGM  
COOP. MME LAMANAGE LE HAVRE  
ING SORIF  
PORT AUTONOME DU HAVRE  
ESA TECHNOLOGY  
LES INDUSTRIES DU HAVRE  
PUBLICIS CONSULTANTS  
SNCM  
STATION DE PILOTAGE DU HAVRE  
FECAMP  
STEF-TFE

## DONATEURS 2005

ALEXANDRE THIERRY  
ALLARD YVES  
ALRIC RAYMOND  
ANDRE BERNARD  
AYMERIC PIERRE  
BALLOCHE RICHARD  
BARTHELEMY REGIS  
BEAUGRAND FREDERIC  
BECHET YVES  
BECHHOEFER EDMOND  
BELIN MARIE ANNE  
BELLANCOURT JEAN LOUIS  
BERTHELOT FRANCOISE  
BERTRAND BENOIT  
BIERRE PASCAL  
BLIN PATRICK  
BLONDEL MARIE THERESE  
BONIS JEAN YVES  
BOUGANT JEAN  
BOURDON JEAN PIERRE  
BOUTAREL ANDRE  
BOUTON DENISE  
BRAULT FRANCOIS  
BRUNET JEAN LOUIS  
BUHL ALAIN  
BURINE PIERRE  
BURTHE PHILIPPE  
CARATGE BENOIT  
CAZADE PHILIPPE  
CAZADE PIERRE  
CERETTI GEORGES  
CERISEAU CLAUDETTE  
CHARLOT YVES  
CHAUMETTE LUC  
CHAUVET JACQUES  
CHRETIEN JEAN CLAUDE  
CONTE ANNE MARIE  
CONTET JACQUELINE  
CORNIER GERARD  
COTTET JEAN LOUIS  
COUILLIARD FRANCOIS  
COURVOISIER JEAN PIERRE  
CUZZI HENRI  
DANOY GEORGES  
DE LA MONNERAYE OLIVIER  
DEBRAY MARC  
DECHIFRE ANDRE  
DEFLASSIEUX ALAIN  
DELVIGNE DENISE

DEQUICK HUGUES  
DESGOUIS GEORGES  
DI CHIAPPARI JOSEPH  
DUCAUNNES DUVAL MICHEL  
DUFILS ALAIN  
DUMAINE HUBERT  
DUMAS ROBERT  
DUMONT PIERRE  
ELISEO MAURIZIO  
ESPINOSA YVES  
ETIENNE GUY  
FAGOUR OLGA  
FALGUIERE LAURENT  
FAVRO REINE  
FERRAND HENRI  
FOURNIER LOUIS  
FRANCOIS JEAN  
FRIEDMANN JACQUES  
FROMANGE GEORGES  
GAILLARD CHRISTIAN  
GALLET MICHELE  
GALMAND CLAUDE  
GASTON GERARD  
GIRE NICOLE  
GIUILY ERIC  
GIUILY INGRID  
GIUILY NELLY  
GRELLET LUC  
GRESSIER CLAUDE  
GUENEBAUD PIERRE  
GUERENNEUR MAURICE JEAN  
GUILBERT PHILIPPE  
GUILLON MICHELINE  
GUILLOUET PASCAL  
GUITON OLIVIER  
GUMUCHIAN GERARD  
GUYAUX PATRICE  
HAFFREINGUE PIERRE  
HALNA DU FRETAY BERTRAND  
HECQUET PHILIPPE  
HERAULT RENEE  
HUCHER JEAN PIERRE  
ISOARD JEAN PIERRE  
JACOB MICHEL  
JAFFRAY ROGER  
JAMBON MICHEL  
JAMOIS SEBASTIEN  
JOLIVET BERNARD  
JOUAULT JOEL  
JOURDAN PIERRE  
JOUSSON RENE  
KERGUS YVES  
LABRO HELENE  
LAENNEC PHILIPPE  
LAUBEL ALBERT  
LAUWICK GERARD  
LAVOLLEE GERARD  
LE BLANC SERGE  
LE BORGNE MICHEL  
LE GUEN BERNARD  
LE MOIGNE YVETTE  
LE MOUEL GILLES  
LE ROUX ALAIN  
LE SIDANER JEAN  
LEBRETON GUY  
LECANU CHRISTIANE  
LECLAIR MARIE ANGE  
LECOQ MIREILLE

LEMUT JEAN  
LEON ANDRE  
LEPRETRE PHILIPPE  
LEROY MICHEL  
LEVIEUX JEAN PIERRE  
LIEZ JEAN  
LIOTARD JEAN  
LOCOSTE JEAN LUC  
LUNEAU CLAUDE  
MAHE JEAN YVES  
MAIER GUY  
MAILLARD XAVIER  
MANSON GISELE  
MARAIS FRANCOISE  
MARAIS GEORGES  
MARCIAcq JEAN CLAUDE  
MARTIN CLAUDE  
MAUPOME GERARD  
MERZ CLAUDE  
MEUNIER CHARLES  
MICHEL CLAUDE  
MILLON MICHEL  
MOINE MICHEL  
MONGON DANIEL  
MONIER JEAN PAUL  
MOULIN TRAFFORT BRUNO  
NEMO GERARD  
NEUT ROBERT  
NEUTS MICHEL  
NIZET MARC  
NOAILLY (de) APOLLINE  
NOAILLY (de) ELEONORE  
NOAILLY (de) HELOISE  
NOAILLY (de) VICTOR  
NOEL GERARD  
OFFREY CHARLES  
PARIS BERNARD  
PASSOT RAYMOND  
PAULIAN PIERRE  
PAULIN RENE  
PERLIE CURE ANNE MARIE  
PERONNY MAURICE  
PERROY AYMERIC  
PERSOGLIA MICHEL  
PERSONNE NICOLAS  
PETRO LAURETTE  
PETRO LAURETTE  
PHILIPPON LOUISE  
PIAR JEAN MICHEL  
PICARD CLAUDE  
PIETERS JEAN  
PINSON SERGE  
PLANCKEEL ANDRE  
PORTIER LUC  
POULAIN JEAN  
QUEMAR JEAN LOUIS  
QUENSONT SERGE  
RAGUIN CHRISTIANE  
RANCELLI FRANCIS  
RAY INA ADELE  
REMON PATRICK  
RENIER THIERRY  
REY EDOUARD  
RIBLIER EUDES  
RICHARD JULIEN  
RIVIER RENE  
ROUDAUT RICHARD

ROUILLARD PATRICK  
ROUX LEON  
SAGOT BENOIT  
SANMARCO PHILIPPE  
SAUVAGET RENAUD  
SEBIRE IAN  
SERRIERE ROBERT  
SIFFRID EDOUARD  
SIMON PIERRE  
STRANSKY ARLETTE  
STRANSKY FREDERIC  
SUCHE JEAN MICHEL  
TARDIF CHRISTOPHE  
THIBAULT MICHEL  
THYBERT DOMINIQUE  
TIBAUT GEORGES  
VALLETOUX PHILIPPE  
VANDELVELDE GERARD  
VERRAT CHRISTIAN  
VIGER NELLY  
VIGER ROBERT  
VILLERS CLAUDE  
VOCHEL LUCIEN  
ZIEGER KARL