



French Lines

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

Bulletin N°61

Janvier 2009

SOMMAIRE

2 - Histoire

6 - Vie Associative

7 - Site Internet

7 - 8 - 9 Objets du Mois

9 - Agenda

10 - Donateurs

ISSN 1280-9861

Maquette :
Nicolas FLEURIGAND

Rédaction :
Cdt Alain DEMERLIAC
Audrey ALAIS

Mise en page :
Audrey ALAIS

Chères Amies, Chers Amis

La fin de l'année 2008 a été marquée par plusieurs actions de l'Association en faveur de la sauvegarde du patrimoine maritime. 2009 s'annonce sous de très bonnes perspectives malgré un contexte économique difficile.

Grâce à l'intérêt porté par des adhérents aux ventes d'objets provenant de compagnies maritimes, nous avons d'abord été alertés de la mise en vente de la maquette du *Mariette Pacha*. Cette imposante maquette de plus de cinq mètres de long était mise en vente par l'Association du Musée Maritime Chantereyne. Après enquête, il s'est avéré qu'elle était un dépôt du Lycée Maritime de Cherbourg qui l'avait lui-même reçue en dépôt. Nous avons retrouvé dans nos archives mention de cette maquette à l'agence des Messageries Maritimes à Marseille. Nous sommes intervenus auprès du commissaire priseur qui l'a retirée de la vente. La maquette devrait retourner au Lycée Maritime, dans l'attente que soit déterminée sa situation définitive.

Par ailleurs, toujours grâce à la vigilance d'un adhérent, notre attention a été portée sur le catalogue d'une célèbre maison de vente aux enchères parisienne proposant le Livre d'Or du *Normandie*. Cette archive publique prestigieuse avait été conservée par le dernier commandant du paquebot et ses descendants souhaitaient le vendre. Nous sommes intervenu auprès de la Directrice des Archives de France. Avec l'aide de son service juridique et l'appui d'un avocat nous avons pu le faire retirer de la vente et nous suivons avec attention son sort final. A cette occasion les Archives de France nous ont confirmé le caractère inaliénable du patrimoine historique des sociétés du groupe CGM, dont la Compagnie Générale Transatlantique et les Messageries Maritimes, entreprises propriétés de l'Etat.

Le 15 janvier 2009, Aymeric Perroy rejoindra à mi-temps la Ville du Havre au poste de Chargé du patrimoine maritime, tout en continuant à contribuer en tant que responsable scientifique de French Lines à la réalisation des expositions et à la sauvegarde des collections. Par cette nomination la Ville du Havre reconnaît la qualité du travail réalisé au sein de l'Association depuis sept ans et marque sa volonté de renforcer son action en faveur du patrimoine maritime, ce qui est essentiel pour la pérennisation de French Lines. Une bonne manière de commencer l'année qui s'annonce décisive pour French Lines. 2009 sera la fin des subventions des emplois jeunes. Nous allons devoir assumer seul l'ensemble des charges du personnel. Pour y parvenir nous avons un programme d'action renforcé et nous cherchons en permanence de nouveaux partenaires.

Votre soutien n'est plus que jamais nécessaire, indispensable et nous comptons sur votre engagement. Bonne année à tous.

Eric GIULY

HISTOIRE

Les Paquebots Ville d'Alger et Ville d'Oran de la Transat (1935 - 1966)

Les Liaisons Marseille-Afrique du Nord

En 1879 la Compagnie Générale Transatlantique dont l'activité commerciale avec l'Amérique était en constante progression, obtint de l'état la concession des services maritimes réguliers entre Marseille et l'Afrique du Nord, en remplacement de la Compagnie Valéry Frères, en lui proposant des subventions beaucoup plus faibles que celles demandées par cette compagnie. La Transat mit rapidement sur ces lignes 19 petits paquebots dont 12 rachetés à la Cie Valéry. Ces services sur l'Algérie, la Tunisie et le Maroc prospèrent et continuent aujourd'hui avec la S.N.C.M, héritière de la «Transat-Midi».

Deux jolis paquebots marquèrent particulièrement ces lignes méditerranéennes, ce furent les *Ville d'Alger* et *Ville d'Oran* mis en service en 1935-36.

Un premier paquebot *Ville d'Alger* fut utilisé sur cette ligne de 1890 à 1921, il avait été construit à Saint Nazaire, déplaçait 2920 tonnes en charge et pouvait transporter 197 passagers à une vitesse de 16 noeuds.

Un premier *Ville d'Oran* fut aussi employé sur ces lignes de 1880 à 1922, il avait été construit à Newcastle, déplaçait 2965 tonnes en charges et pouvait transporter 160 passagers à une vitesse de 13 noeuds.

Le paquebot Ville d'Alger de 1935

Ce nouveau paquebot fut construit rapidement aux frais de la Transat par les chantiers de Saint Nazaire Penhoët, mis sur cale en mars 1934, lancé le 4 février 1935 et mis en service en septembre 1935, cinq mois après l'arrivée du *Normandie* sur la ligne de New York.

Ses caractéristiques générales étaient les suivantes : Jauge brute: 10 172 tx
Déplacement 6 740 t lège et 8 850 t en charge
Longueur : 147,60 m hors tout, largeur : 19,60 m
Tirant d'eau moyen maximum : 6,56 m
Machines : 4 chaudières Penhoët et 2 groupes de turbines totalisant 19 800 chevaux actionnant 2 hélices
Vitesse maximum aux essais : 23,3 noeuds, Vitesse en service : 21 noeuds
La capacité en passager était de 991 dont 207 en 1ère classe, 212 en 2ème classe , 172 en 3ème et 400 en 4ème.

Quatres cales à marchandises pouvaient transporter des colis divers, du fret frigo, des bagages et les voitures des passagers, les cales 1 et 4 se chargeaient par des portelones s'ouvrant sur la coque et les cales 2 et 3 avec des grues pivotantes de 4 tonnes en passant par des panneaux s'ouvrant sur les ponts.

La traversée Marseille Alger durait 18 heures, Marseille Oran 25 heures et Marseille - Bizerte 20 heures.



Ce joli paquebot a eu un réel succès commercial jusqu'en septembre 1939, puis il fut réquisitionné et converti en transport de troupes. Il prit part à l'expédition de Norvège en avril 1940, puis il servit au rapatriement d'Angleterre en France de troupes françaises échappées de Dunkerque. Ensuite il participa à l'évacuation de l'or de la Banque de France dont il en embarqua une partie à Brest en compagnie des autres paquebots *Ville d'Oran*, *El Djezaïr*, *El Kantara* et *El Mansour*. Ce convoi appareilla le 18 juin 1940, arriva le 23 à Casablanca puis le 28 juin à Dakar d'où l'or fut envoyé par voie terrestre à Thiès puis à Kayes aux confins du Sahara.

Le paquebot *Ville d'Alger* revint à Casablanca où il restera de septembre à décembre 1940 et regagna Marseille où il restera désarmé à cause de la pénurie de mazout. Son nom fut alors peint de chaque côtés en lettres blanches d'un mètre de haut au milieu du navire, sur la partie noire de la coque. Il fut saisi par les



Ville d'Alger en manoeuvre d'accostage à Alger vers 1935

Allemands en janvier 1943 à la suite de l'invasion de la zone sud de la France, rendu à la Transat en novembre, puis à nouveau saisi en juin 1944 par les Allemands qui l'incendièrent partiellement et le sabordèrent à Caronte le 20 août 1944.

Après la libération il fut remis à flot le 26 février 1945 et réparé, même refondu, de septembre 1945 à juillet 1948 aux chantiers de Provence à Port de Bouc. La cheminée arrière factice fut supprimée et les emménagements passagers complètement reconstruits pour 156 passagers en 1ère classe (116 en cabines et 40 en chaises longues), 422 passagers en classe touriste (272 en cabines et 150 en chaises longues) et 966 en 4ème classe, soit un total de 1544 passagers. L'équipage était de 146 hommes dont 16 officiers.

Ayant traversé sur ce paquebot pour aller à Oran j'ai pu constater l'agréable confort des 1ère classe et de la classe «touriste». Certains anciens passagers disent que ce navire avaient lorsqu'il marchait à pleine vitesse des trépidations qui ne se trouvaient pas sur le paquebot *Ville d'Oran*. Personnellement je



Ville d'Alger en 1949 après sa refonte



ne me souviens pas avoir ressenti des vibrations gênantes sur ce navire. En revanche les centaines de passagers de 4ème classe n'avaient aucun confort, ils pouvaient juste s'abriter dans un entrepont et se restaurer comme ils pouvaient en envoyant quelques uns d'entr'eux prendre des gamelles en cuisine et c'était problématique par mauvais temps. Parfois des hommes d'équipages leur louaient leur couchette! Le 19 janvier 1950 ce paquebot porta assistance au petit cargo Tunisien *Tegoura* de 1198 tx en panne dans une tempête mais il ne réussit pas à le prendre en remorque.

Jusqu'en 1962 le trafic avec l'Afrique du Nord alla toujours en progressant, le paquebot *Ville d'Alger* navigua donc continuellement mais l'accession à l'indépendance de l'Algérie réduisit considérablement le commerce et le nombre de passager vers ce pays. Après avoir été employé sur une ligne Marseille-Alicante-Oran, le paquebot *Ville d'Alger* fut vendu le 29 avril 1966 à la compagnie grecque Typaldos qui le renomma *Poseidon* et l'utilisa trois ans. Devenu vieux, il avait 34 ans, le *Poseidon* ex *Ville d'Alger* fut vendu en avril 1969 à la Spezzia pour y être démolé.

Le paquebot *Ville d'Oran*

Le Paquebot *Ville d'Oran* fut commandé par l'Etat en 1934 au chantiers Naval de la Ciotat où il fut lancé à la mer le 6 octobre 1935 et mis en service en octobre 1936, étant remis en gérance par l'Etat à la Cie Générale Transatlantique, qui n'en devint propriétaire qu'en juin 1954.

Sa vitesse maximum aux essais fut 23,66 noeuds. Il était entièrement identique au paquebot *Ville d'Alger* et assura les mêmes services jusqu'au 22 septembre 1939, date à laquelle il fut réquisitionné par la Marine Nationale pour en faire un croiseur auxiliaire.

Désigné alors X.05 il fut armé en octobre 1939 de deux mitrailleuses contre avions et de cinq canons de 138 mm, longs de 40 calibres, en affûts simples pouvant tirer un obus de 40,5kg à 18 000 mètres. Une direction de tir disposant d'un bon télémètre et des projecteurs furent installés à la place de la seconde cheminée. Repeint entièrement en gris Marine Nationale il participa à l'expédition de Norvège à partir du 12 avril 1940.

Le 19 avril à Namsos une bombe allemande le manqua mais tombant à proximité elle endommagea légèrement une ligne d'arbre. Le X.05 rentra alors se faire réparer à Saint Nazaire. Le 3 juin suivant il chargea au Verdon 212 tonnes d'or de la Banque

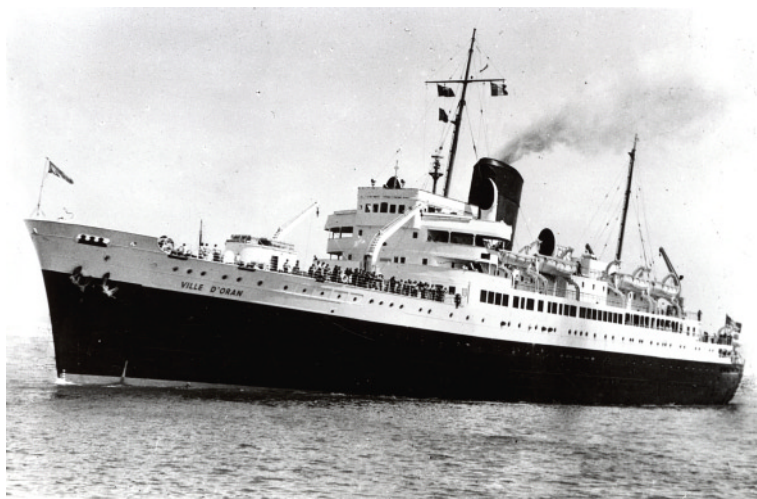
de France et il alla sur rade de Casablanca transborder cet or sur le croiseur *Vincennes* qui le mit hors d'atteinte de l'armée allemande, à New York. Le X.05 revint à Brest prendre en compagnie de quatre autres paquebots *Ville d'Alger*, *El Djezaïr*, *El Kantara* et *El Mansour*, les 1 120 tonnes d'or de la Banque de France encore à Brest, pour les débarquer à Dakar où ils arrivèrent le 28 juin 1940. Il est à noter que ce convoi fut rejoint le 23 juin devant Casablanca par le croiseur auxiliaire X.07 ex bananier *Victor Schoelcher* qui avait embarqué le 19 juin à Lorient 230 tonnes d'or belge et polonais à soustraire des troupes allemandes.



Ville d'Oran à l'appareillage avant 1939



Le croiseur auxiliaire X.05 *Ville d'Oran* fut démobilisé à Marseille le 1er octobre 1940 et refit quelques voyages sur l'Afrique du Nord en 1941. Ensuite il fut désarmé, par manque de mazout, à Alger où il fut réquisitionné fin 1942 par les Anglais qui le transformèrent en transport de troupes. Il navigua alors sous pavillon britannique avec un équipage Français, participa aux débarquement de Sicile et d'Italie et il fut restitué aux Français le 11 avril 1946. Pour ses bons et loyaux services durant la Deuxième Guerre mondiale le paquebot, *Ville d'Oran* fut décoré de la «Croix de Guerre» au cours d'une cérémonie présidée par le vice-amiral Lemonnier, Chef d'Etat-major général de la Marine.



Ville d'Oran en 1949 après sa refonte

Ce paquebot reprit son service commercial mais il avait besoin d'une réfection complète. Il fut refondu aux Chantiers de la Méditerranée à La Seyne de décembre 1948 à juin 1949 et il reprit son service sur les lignes Marseille-Afrique du Nord avec de nouveaux emménagements pour 1307 passagers : 188 en 1ère (178 cabines et 10 sur chaises longues), 376 en classe touristique (316 en cabine et 60 en chaises longues) et 743 en 4ème classe, sans aucun confort.

Le 20 janvier 1950 il porta lui aussi assistance au cargo tunisien *Teboura* et recueillit ses 25 hommes d'équipage. Le 18 janvier 1957 une bombe à retardement de faible puissance explosa en cale 2 faisant peu de dégâts. Le 5 octobre 1959 à Marseille le feu fut mis à bord en quatre emplacements différents, par

sabotage et il fut heureusement maîtrisé. Le 22 décembre 1962 il porta assistance au cargo espagnol *Navafria* en difficulté au Sud de Tarrogne.

Après l'accession à l'indépendance de l'Algérie le paquebot *Ville d'Oran* continua son service et fit quelques croisières en mer Méditerranée, puis en 1964 il effectua un transport de pèlerins à la Mecque et fut désarmé à son retour à Marseille.

En Juin 1965 le paquebot *Ville d'Oran* fut vendu à l'armement grec Typaldos qui le renomma *Mount Olympos* ex *Ville d'Oran* fut conduit à Trieste pour y être dépecé.

Les Paquebots suivants

Deux autres paquebots de la même catégorie, à peine plus petits, les *Ville de Marseille* et *Ville de Tunis* furent construits en 1948/1951 pour compléter les services de la Transat vers l'Afrique du Nord. Le paquebot *Ville de Marseille* fut renommé temporairement *Maroc* de 1951 à 1956 pour assurer la ligne Bordeaux-Casablanca et il rejoignit ensuite les trois autres «Villes» au départ de Marseille. De 1956 à 1962 il semble que les *Ville d'Alger* et *Ville d'Oran* gardèrent la préférence d'une partie des passagers parce que les emménagements de la classe intermédiaire y étaient plus agréables



Ville de Marseille à quai



VIE ASSOCIATIVE

Hommage

Début décembre 2008, Guy Mercier, une des mémoires maritimes du Havre nous quittait! Ancien salarié de la Compagnie Générale Transatlantique, Guy Mercier était connu et apprécié de tous. Il s'était fait une passion de l'Histoire maritime de notre pays et était incollable sur la plupart des sujets.

A son actif nous pouvons citer de nombreux ouvrages dont trois précieux volumes sur la Marine marchande durant la Seconde Guerre mondiale co-écrit avec Marc Saibène et Jean-Yves Brouard. Généreux, toujours prêt à rendre service, ne souhaitant jamais se mettre en avant, il a été bénévole durant de nombreuses années à l'Association et avait rédigé de nombreux articles pour le bulletin ou des catalogues d'exposition.

Pierre Guillard sociétaire de l'association nous a quitté le 31 décembre. Fils de Cap-Hornier, il a navigué aux Chargeurs Réunis et Delmas-Vieljeu avant de devenir pilote puis commandant de port à Oran et à Sète. Il est l'auteur du livre «Voyage d'un savant» récit d'un navigant sur le Claude Bernard et d'ouvrages historiques.

Christian d'Aboville, sociétaire et bénévole de French Lines nous a quitté en cette fin d'année, ancien Secrétaire Général de la CGM, qui a beaucoup oeuvré à la création de l'Association.

C'est très chaleureusement et avec beaucoup de reconnaissance que je présente au nom de l'ensemble des sociétaires mes sincères condoléances à leur famille dont je partage le chagrin.

Dons et dépôts

L'association remercie chaleureusement pour leurs dons :

Mr Labbé Alain.

Mr Joncquet Francis.

Mr Ollivier Jean-Pierre.

Mr Gazengel Théodore.

Mr Debray Marc.

Mr Peslier Patrick.

Mme Roudier

Appel à nos Adhérents

Nous recherchons le tome 1 de «La Marine Marchande Française de 1939-1940» de Jean Yves Brouard, Guy Mercier et Marc Saibène, paru à Marine Édition, qui a malheureusement été gravement endommagé par un dégât des eaux et n'est plus aujourd'hui disponible ni en librairie et chez l'éditeur.

Merci à toutes personnes qui pourraient nous aider à trouver cet ouvrage.

Complément d'information

A la suite de l'article paru dans le bulletin 60 sur Raymond Delamare (p.4), le Commandant Kerverdo et le directeur général du SHOM Gilles Bessero,) souhaitent apporter les précisions suivantes à propos du naufrage de *l'Antilles* :

« Le passage emprunté, entre les îles Moustique et Biquia, n'était pas mentionné dans les instructions nautiques de l'époque » (G. Bessero).

« Le Tribunal Maritime du Havre n'a relevé aucune faute à l'encontre du Capitaine, ni dans sa navigation, ni dans sa lutte contre l'incendie. La sûreté de la navigation était assurée sur la passerelle par trois capitaines au long cours et le point porté sur la carte toutes les deux minutes durant ce passage. Lors du choc, l'incendie s'est déclaré immédiatement dans le compartiment chaufferie et n'a pu être maîtrisé, malgré trois heures et demi de lutte. Tous les passagers et l'équipage, soit 635 passagers, ont été évacués uniquement par la drome de sauvetage du navire, sans aucune victime. » (Cdt Kerverdo).



SITE INTERNET

Consultation de la base archives

Depuis l'origine de l'Association, un travail très important est effectué pour le récolement, l'identification et le classement des milliers de mètres linéaires d'archives conservés par l'association. Au fur et à mesure du classement, une base de données est constituée qui référence les documents et leur associe une description. C'est l'instrument principal de recherche dans les archives.

Aujourd'hui cet instrument est accessible à tous sur le site internet, permettant d'effectuer des recherches selon différentes méthodes : par mots-clés, par navire, par lieu ou par type de documents parmi plus de 31500 fiches consultables. Chacun peut dorénavant se constituer une sélection de ces fiches qui sera conservée entre 2 visites sur le site et pourra servir de point de départ à la consultation des documents au centre d'archives du Havre.

<http://www.frenchlines.com/archives/index.php>

La compagnie des Chargeurs Réunis en image

Dans le cadre du Programme national de numérisation du Ministère de la Culture, avec le soutien de ce dernier et de la Région Haute-Normandie, l'Association French Lines a numérisé et mis en ligne 300 documents iconographiques sur la Compagnie des Chargeurs Réunis et la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique.

Ces photographies, pour la plupart, font partie du Fonds iconographique de la Compagnie des Chargeurs Réunis, déposé à l'Association French Lines qui a vocation à conserver le patrimoine des compagnies maritimes françaises.

Ces documents peuvent être consulté en effectuant une recherche par navire ou compagnie, ou dans leur intégralité.

<http://www.frenchlines.com/chargeurs-reunis/index.php>

OBJETS DU MOIS : OUVRAGES

Les mots de la Mer

Spécialiste d'histoire maritime, l'auteur présente avec humour le monde de la mer et des marins sous quatre angles : le mal de mer, le parler maritime (avec une spécificité vendéenne), les rapports entre l'homme et le dauphin à travers les âges et les principaux tabous des marins.

Les mots de la mer constitue une tétralogie sur la mer et les marins. Les quatre thèmes sont traités avec beaucoup d'humour, humour parfois féroce...

Référence : FL163

Pages : 360

Prix : 17€* + 7,62€ de frais de port



Le Martinière le transport des forçats

Pour ceux qui, dans la première moitié du XXème siècle, échappaient à la guillotine, le bagne de Cayenne était une destination inévitable, avec le plus souvent un aller simple.

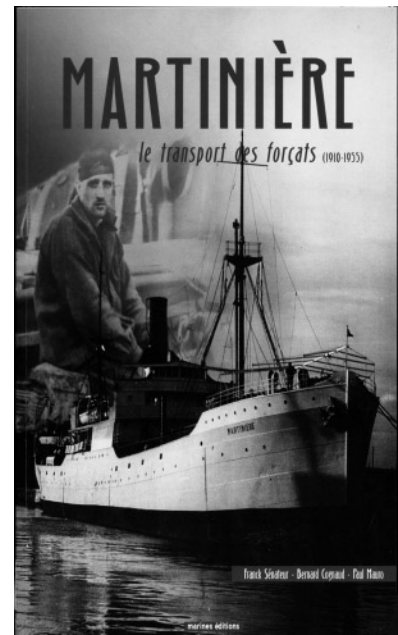
Les quais de quelques ports français résonnaient régulièrement des fers qui entravaient la marche des condamnés, et les cales du La Martinière donnaient un avant-goût de l'enfer qui attendait là-bas, de l'autre côté de l'océan.

Les auteurs ont retrouvé des témoins parmi le personnel navigant, et leurs récits et photos donnent un éclairage passionnant sur cette prison flottante. Parfois anecdotiques, toujours hauts en couleurs, les témoignages nous ramènent à l'époque de Papillon et de Chéri Bibi.

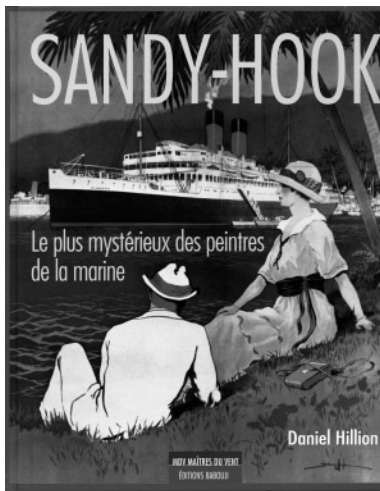
Référence : FL 161

Pages : 125, richement illustrées.

Prix : 25€* + 7,62€ de frais de port



Sandy Hook, le plus mystérieux des peintres de la marine



En 1879, naissait à Paris le peintre de la marine le plus fécond de tous les temps. Georges Taboureau, connu plus tard sous le nom de Sandy-Hook, n'a que onze ans lorsqu'il réalise ses premiers dessins de bateaux. S'en suit une «fringale» de production qui ne le quittera plus jusqu'à sa mort, en 1960. En 1941, pour le renouvellement de sa carte de peintre de la marine, il fait le point: «Messageries Maritimes depuis 33 ans, Chargeurs Réunis depuis 29 ans, Société Navale de l'Ouest depuis 9 ans, Compagnie Auxiliaire de Navigation depuis 10 ans, Compagnie Générale Transatlantique depuis 11 ans».

Mais Sandy-Hook a travaillé pour bien d'autres compagnies: Fraissinet, Compagnie Mixte, Paquet, Worms, Charles Le Borgne, Cunard, Canadian Pacific et de nombreux chantiers navals: Penhoët, de la Loire, de la Gironde. Ce livre vous embarque, depuis le carnet suisse de la jeunesse de l'auteur jusqu'aux années

cinquante, pour une croisière de plus d'un demi-siècle autour du monde en ricochant de compagnie en chantier, de bateau en bateau.

Référence : FL164

Dimension : 150 pages avec de nombreuses photographies

Prix : 42€* + 7,62€ de frais de port

Si vous souhaitez commander un de ces articles, contactez Audrey au :

02 35 24 19 13

Association French Lines

Avenue Lucien Corbeaux BP CMA CGM

76096 Le Havre cedex

* Prix au tarif adhérents



Affiche : les pavillons

Nous souhaitons informer nos lecteurs que l'affiche les pavillons de toutes nos compagnies présentée dans le bulletin 60 est maintenant disponible.

Référence : FL 162

Format : 40X60 cm

Prix : 7,20€* + 7,62€ de frais de port



COLLECTION FRENCH LINES

A G E N D A

A VOIR

Evènements et expositions où nous sommes présents par le prêt d'oeuvres ou, réalisées en partenariat avec l'Association

Au Havre

Exposition : «Transatlantique La ligne Le Havre New York» à la bibliothèque universitaire centrale de Havre, entrée libre du lundi au vendredi de 9H à 17H.

Du 15 janvier au 13 Mars 2009

Exposition : «Sur les quais. Ports, docks et dockers, De Boudin à Marquet» au Musée Malraux

Du 18 octobre 2008 au 25 janvier 2009.

Conférence donné par Aymeric Perroy, «le paquebot, entre architecture et urbanisme» à l'université du Havre dans l'amphi A5, UFR lettres et sciences humaines.

Lundi 23 mars 2009 à 18h30.

A Boulogne Billancourt

Exposition «*Infiniment Indes, Autochromes et films anciens, trésors des archives de la planète*» au Musée Albert Kahn, 14 rue du Port.

Du 17 juin 2008 au 8 mars 2009

A Bordeaux

Exposition «*Bordeaux, années 20-30 : portrait d'une ville*» au Musée d'Aquitaine

Du 24 octobre 2008 au 15 mars 2009

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 2008

Plusieurs d'entre vous, en leur nom propre ou au nom de leur société, ont adressé en 2008 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

BARRY ROGLIANO SALLES & Cie
BUREAU VERITAS
CHAI DE LA TRANSAT
CLAI SARL
CMA CGM
PORT AUTONOME DU HAVRE
PUBLICIS CONSULTANTS FRANCE
SNCM
STEF TFE
STIM D'ORBIGNY

SOCIETAIRES DONATEURS

ABDOULLAH FATIMA
AKRICH ELIE
ALEXANDRE THIERRY
ALLARD YVES
ALRIC RAYMOND
ANDRE BERNARD
AUG ALAIN
AURIACOMBE PIERRE
AYMERIC PIERRE
BALLOCHE RICHARD
BARDUS GEORGES
BARGILLAT RAYMOND
BAUDET JEAN MAURICE
BAUDUZ ALAIN
BAZIN DOROTHEE
BEAUDET JEAN FRANCOIS
BEAUGRAND FREDERIC
BECHET YVES
BECHHOEFER EDMOND
BELIN MARIE ANNE
BELLENCOURT JEAN LOUIS
BENJELLOUN MAHMOUD
BERTHELOT FRANCOISE
BERTRAND BENOIT
BERTRET JEAN LOUP
BIERRE PASCAL
BLONDEL MARIE THERESE
BONIS JEAN YVES
BONNET SANDRINE
BOTREL GUY
BOUDET DOMINIQUE
BOUGAND JEAN
BOUJARD MARIE JOSEE
BOULAT ANDRE
BOUTAREL ANDRE
BOUTON DENIS
BOYADJIS NICOLAS
BRAULT FRANCOIS
BRISSET FERNAND
BRUNET JEAN LOUIS
BULH ALAIN
BURINE PIERRE
BURTHE PHILIPPE
CAMAX PIERRE JEAN
CAPMAJO JEAN CLAUDE
CAZADE PIERRE
CERETI GEORGES
CHARLES JEAN BAPTISTE
CHARLES-ROUX EDMONDE
CHARLOT YVES
CHARTON RENE DENIS
CHATELET PHILIPPE
CHAUMETTE LUC
CHAUVET JACQUES
CHRETIEN JEAN CLAUDE
CLAUDE PIERRE
CLERC JACQUELINE
CLERMONT JEAN

CODIMAGE
COMPAGNIE NATIONALE DE NAVIGATION
CONTE ANNE MARIE
CORNIER GERARD
COTTET JEAN LOUIS
COULLIARD FRANCOIS
COURVOISIER JEAN PIERRE
COUSIN ALAIN
CUZZI HENRI
D'ABOVILLE CHRISTIAN
DANY GEORGES
DEBRAY MARC
DECHELETTE GILLES
DELEBARRE ROLAND
DELPLANQUE PIERRE
DELVIGNE DENISE
DERVILLE PIERRE
DEVILLERS NOEL
DI CHIAPPARI JOSEPH
DOMERGUE LUC
DORMOY MICHELINE
DUCAUNNES DUVAL MICHEL
DUCOMET BRICE
DUFILS ALAIN
DUFOURNAUD THIERRY
DUMONT PIERRE
EPONVILLE PATRICK
FAGOUR OLGA
FALGUIERE LAURENT
FAVRO REINE
FERRAND HENRI
FRANCOIS JEAN
FRIEDMANN JACQUES
FROMANGE GEORGES
GAILLARD CHRISTIAN
GALLET MICHELE
GALMAND CLAUDE
GASTON GERARD
GAUMETOU JACQUES
GAUTIER FREDERIC
GAZENGEL ERIC
GAZENGEL THIERRY
GEREZ ALBERTE
GEREZ JEAN MAURICE
GIRE NICOLE
GIUILY AUREORE
GIUILY ERIC
GIUILY ERIC
GIUILY INGRID
GOMEZ JEAN
GOVYS JOSEPH
GRAS JEAN CLAUDE
GRELLET LUC
GRESSIER CLAUDE
GRONDIN JEAN YVES
GUENEBAUD RENE
GUERENNEUR MAURICE
GUICHETEAU PAUL
GUILBERT PHILIPPE
GUILLON MICHELINE
GUILLOUET PASCAL
GUITON OLIVIER
GUYAUX PATRICE
HAFFREINGUE PIERRE
HECQUET PHILIPPE
HERAULT RENEE
HEUDE JACQUES
HEYMELOT HUBERT
HUCHET JEAN PIERRE
HUTEAU JACQUES
JACOB MICHEL
JAFFRAY ROGER
JAMBON MICHEL

JET CLAUDE
JOLIVET BERNARD
JOUAULT JOEL
JOURDAN PIERRE
JOUSSON RENE
KERGUS ANDRE
KINDEL CLAUDE
LACOSTE YVES
LAGENEST (DE) ARNAUD
LAMY ELIANE
LASER PLUS
LAUBEL ALBERT
LAUGERE BERNARD
LAUWICK GERARD
LAVILLAUGOUET FRANCIS
LAVOLLEE GERARD
LE BEL ANDRE
LE BORGNE MICHEL
LE CHEVALIER COLETTE
LE FRIANT PIERRE
LE GUEN BERNARD
LE GUEN YVON
LE GUERN BERNARD
LE MOUEL GILLES
LE QUERE NOEL
LE SIDANER JEAN
LEBAS MONIQUE
LEBRETON GUY
LEBRUN BENOIT
LECANU CHRISTIANE
LECLAIR MARIE ANGE
LEDOC MADELEINE
LEFRANCOIS ROBERT
LEMUT JEAN
LENAY JACQUES EMILE
LENHOF JEAN LOUIS
LEON ANDRE
LEROY MICHEL
LIEUTAUD MICHEL
LIEZ JEAN LUC
LIOTARD JEAN
LUCCHESI JEAN MARTIAL
MAHE JEAN YVES
MAIER GUY
MAJSTOROVIC ALAIN
MANSON GEORGES
MARAIS FRANCOISE
MARAIS GEORGES
MARCIAQ JEAN CLAUDE
MARFRET
MARTIN CLAUDE
MAUPOME GERARD
MAUR JEAN CLAUDE
MERZ MARIE NOELLE
MEUNIER CHARLES
MEVEL JACQUES
MILLON MICHEL
MIOTTEL JOHN «CRASH»
MISTELET ARLETTE
MOINE MICHEL
MOJON PAUL HENRI
MONGON DANIEL
MONIER JEAN PAUL
MORIN PATRICK
MORVAN JEAN MICHEL
NEMERY PHILIPPE
NEMO GERARD
NEUT ROBERT
NIZET MARC
NOEL GERARD
OFFREY CHARLES
OLLIVIER FREDERIC
PARAGE HERVE
PARIS BERNARD

PASQUET PIERRE
PASSOT RAYMOND
PAULIAN PIERRE
PAULIN RENE
PAUPELIN HUCHARD
CATHERINE
PERLIE CURE
ANNE MARIE
PERROY AYMERIC
PERSOGLIA MICHEL
PERSONNE NICOLAS
PETRO LAURETTE
PETRO MARLENE
PHILIPPON LOUISE
PICARD CLAUDE
PIETERS JEAN
PINSON SERGE
PLANCKEEL ANDRE
PORTIER LUC
POULAIN JEAN
POUPARD YVES
POZZO DI BORGIO LOUIS
PREA RENE
QUEMAR JEAN LOUIS
QUENEL MICHEL
QUILLIOT BERNARD
RAGUIN CHRISTIANE
RAMI-VABRE JACQUELINE
RANNAUD
SERGE CHRISTOPHE
RANSON JEAN PAUL
REGNAUD ROBERT
REMON PATRICK
REY EDOUARD
RICHEZ JACQUELINE
RIVIER ALAIN
ROBICHON JEAN PIERRE
ROGERET MARCEL
ROLLAND ALAIN
ROMANI GEORGES
ROUCHE PIERRE
ROUDIER JACQUES
ROUILLARD PATRICK
ROUX LEON
SAGOT BENOIT
SANCHE YVES
SANMARCO PHILIPPE
SAULNIER JEAN LOUIS
SAUVAGE RENAUD
SCELLES CATHERINE
SIFFRID EDOUARD
SMIDT AXEL
SOULAS ANDRE
STRANSKY ARLETTE
SUCHE JEAN MICHEL
THIBAUT MICHEL
THILLIER JACQUELINE
THYBERT DOMINIQUE
TOUTEE HENRI
VALERY PATRICK
VALEToux PHILIPPE
VALLEToux PHILIPPE
VAN PETEGHEM DIDIER
VERRAT CHRISTIAN
VERSCHAVE MICHEL
VERY ARNAUD
VIGER NELLY
VIGER ROBERT
VOCHEL LUCIEN
ZIEGER KARL
ZOUBRITZKY GERARD

Liste arrêtée au 31 décembre 2008, elle donne lieu à une mise à jour dans chaque bulletin.