

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

Bulletin N°63 Juin 2009

# **SOMMAIRE**

2 - Histoire



6 - Vie Associative



7 - 8 Objets du Mois



9 - Agenda



10 - Donateurs

ISSN 1280-9861

### Maquette:

Nicolas FLEURIGAND

# Rédaction :

Renaud SAUVAGET Audrey ALAIS

### Mise en page :

Audrey ALAIS

# Chères Amies, Chers Amis

Après Le Havre en 2007 et Dunkerque en 2008, la prochaine Assemblée Générale de French Lines se tiendra à Paris le 17 juin prochain au Musée de la Marine grâce à l'obligeance de l'Amiral Jean Noël Gard qui nous fait l'honneur de nous accueillir.

Le 15 mai s'est ouverte au Havre, à l'Espace André Graillot, l'exposition « Cap sur Madagascar, la Réunion et Maurice », présentée en 2007 à Saint Denis de La Réunion et à Marseille, avec des apports complémentaires de l'Association Musée Maritime et Portuaire, partenaire de French Lines. Elle doit ensuite être présentée en fin d'année au Musée de la Marine de la Seine à Caudebec en Caux.

A partir du 11 juillet à l'Abbaye de Montivilliers, près du Havre, sera présentée une exposition inédite : « Les peintres de la Transatlantique » qui portera sur la collection de peintures de l'Association. Elle sera l'occasion de faire le point sur un siècle de commandes passées aux artistes par la célèbre Compagnie Générale Transatlantique. Des tableaux de navires exécutés par les peintres de marine qui trônaient dans les bureaux du Siège social, projets d'affiches publicitaires, aux œuvres d'artistes, parfois célèbres, qui décoraient les paquebots, c'est un tour d'horizon sur un grand commanditaire, souvent méconnu, du XXe siècle.

Parallèlement aux expositions, nous allons poursuivre les actions engagées depuis plusieurs années pour l'ouverture de nos collections au public. Pour la seconde année consécutive, nous avons répondu à l'appel à projet de numérisation lancé par le Ministère de la Culture et de l'Information et notre projet a été retenu pour l'année 2009. Environ 900 nouvelles photos seront consultables en fin d'année sur notre site internet. Enfin, grâce à l'aide de plusieurs stagiaires d'université nous pouvons avancer dans notre travail de tri et d'inventairede nos collections, notamment sur les ouvrages apportés par Armateurs de France

Dans un contexte économique particulièrement difficile qui conduit nos principaux soutiens à remettre en cause ou réduire leurs concours, maintenir nos activités est une gageuse chaque jour plus aléatoire. Nous ne pouvons y parvenir de que grâce à la mobilisation de tous nos membres et de nos collaborateurs. Soyez en tous remerciés.

# HISTOIRE

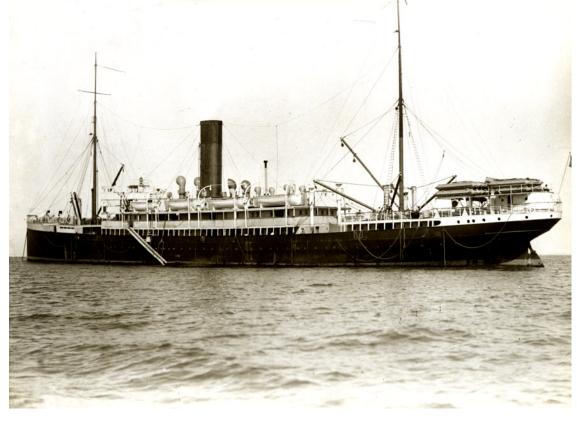
# LIGNE BORDEAUX-CASABLANCA :LE FIGUIG ET LE VOLUBILIS

L'histoire des Figuig et Volubilis avant leur rachat par la Transat, ou plutôt par sa fort peu connue filiale anglaise la Red Funnel Line, est à peine effleurée dans la bibliographie courante. «L'Evolution Chronologique» de René Laurent ne fait aucune référence au passé britannique de ces 2 unités, l'«Histoire de la flotte» de Ludovic Trihan n'est pas plus prolixe, et même les articles de Maurice Lucas retraçant l'histoire de la ligne Bordeaux-Casablanca pour laquelle ces 2 unités avaient été acquises n'en disent guère plus. Seul l'ouvrage de référence de Marthe Barbance s'intéresse - brièvement - à la Red Funnel, en expliquant qu'elle avait servi à contourner le refus de l'Amirauté de Sa Gracieuse Majesté de vendre à l'étranger des navires battant l'Union Jack pendant la Grande guerre. L'achat du paquebot australien Grantala est mentionné mais sans qu'il soit précisé qu'il allait devenir le Figuig. Quand il est relaté qu'après guerre le transfert de pavillon était accordé à la Compagnie pour les paquebots Volubilis et Figuig c'est sans que soient cités leurs anciens noms d'Empire et de Grantala.

Et de leur histoire précise sous leurs couleurs antérieures, à peu près rien chez aucun de ces 4 auteurs.

Et pourtant voilà 2 paquebots qui avaient eu l'un et l'autre une histoire intéressante : tous deux construits en Angleterre pour une exploitation aux Antipodes, tous deux ramenés d'Australie à l'occasion de leur rachat, tous deux placés initialement sous les couleurs de la Red Funnel et frêtés à sa maison-mère, enfin tous deux acquis par celle-ci après quelques années. Et dans un registre différent, l'un d'eux avait avant son retour de l'Hémisphère Sud participé au retrait de l'Allemagne de ses territoires du Pacifique.

Le Grantala tout d'abord (3655 tjb, 106.70 m, 240 passagers, 14.5 nœuds) commandé chez Armstrong Whitworth sur la Tyne par l'Adelaide Steamship Company australienne avait quitté l'Angleterre le 21 janvier 1904 et rejoint Sydney via Le Cap le 10 mars, retrouvant en eaux australiennes son jumeau le Yongala sorti l'année précédente du même chantier.



2

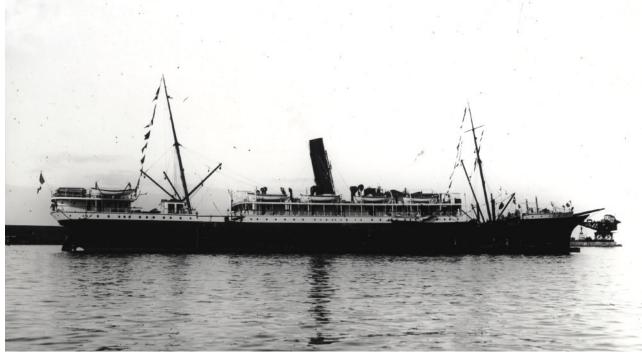
Comme lui il allait pendant les 4 années suivantes assurer le service côtier de l'ASC de Sydney à Melbourne, Adelaide et Fremantle. Car à cette époque et jusqu'à l'orée du second conflit mondial c'étaient le train et le paquebot qui se partageaient le trafic passagers entre les principales villes d'Australie.

L'ASC exploitait également une ligne Nord-Sud, de Melbourne vers Sydney, Brisbane et les ports du Queensland jusqu'à Cairns et Cooktown, et le Grantala allait également y servir de 1908 à la Grande Guerre, en alternance saisonnière avec la ligne Est-Ouest. Son jumeau avait entretemps disparu tragiquement, emporté corps et biens par un cyclone le 24 mars 1911 entre Mackay et Townsville.

Réquisitionné dès le 7 août 1914 et converti en navire-hôpital, il quittait Sydney le 30 août pour accompagner le convoi qui emmenait les forces australiennes prendre et occuper la Nouvelle-Guinée allemande (la moitié Nord de l'actuelle Papouasie-Nouvelle Guinée, y compris l'archipel qui s'appelait alors Bismarck, aujourd'hui les Nouvelle Irlande et Nouvelle Bretagne). Sa mission promptement menée il était rendu à la vie civile le 22 décembre à Sydney et remis en configuration commerciale pour reprendre son activité habituelle. Avant d'en avoir l'occasion il était à nouveau réquisitionné par le gouvernement australien en janvier 1915 pour se lancer, en vain, à la recherche du navire d'expédition polaire Endeavour, parti pour l'Antarctique et disparu.

Le mois suivant il reprenait bien cette fois son service pour l'Adelaide Steamship sur l'itinéraire Melbourne-Queensland, puis à partir d'août sur celui de Sydney vers Fremantle, mais était vendu dès novembre à la Red Funnel. Il quittait Sydney le 4 décembre via Fremantle et Le Cap pour Naples où il arrivait le 25 février 1916. C'est là que prenait effet son frêtement à la Transat, qui l'acheminait sur Bordeaux où il arrivait le 28 mars, adoptait son nouveau nom et commençait ses rotations sur Casablanca, sous pavillon britannique et peinture de camouflage. Enfin la Red Funnel le cédait à sa maison-mère le 18 juillet 1921.

L'Empire maintenant (4497 tjb, 117.50 m), construit en 1902 chez Wm Beardmore & Co à Glasgow pour l'Eastern and Australian Steamship, compagnie anglaise exploitait une ligne régulière entre l'Australie, la Chine et le Japon. Elle avait été fondée en 1873 sous une première forme (Eastern and Australian Mail Steam Co) par des intérêts privés anglais d'Asie du Sud-Est et d'Australie parmi lesquels on trouvait une famille Balfour, la même qui allait fournir à la Couronne quelques décennies plus tard un célèbre Secrétaire au Foreign Office (et futur Premier Ministre), celui dont la fameuse Déclaration allait faire reconnaître pour la première fois l'idée de la fondation d'un foyer national juif en Palestine.



Dès 1875, alors qu'elle reliait la côte Est de l'Australie à Surabaya, Semarang, Batavia (l'actuelle Jakarta) et Singapour, l'E&A avait passé un accord de correspondance avec les Messageries Maritimes, utilisant leur service d'Extrême-Orient de Marseille à Singapour pour commercialiser des passages de Londres en Australie en concurrence avec P&O, qui n'avait pas encore de service direct et offrait une correspondance avec son propre service d'Extrême-Orient à Pointe de Galle (Ceylan).

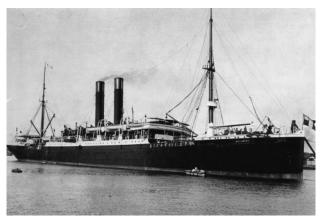
A l'époque de la livraison de l'Empire, l'E&A avait abandonné la desserte de l'Asie du Sud-Est au profit de celle de Manille, de la Chine (Hong Kong et Shanghai) et du Japon (Kobé et Yokohama). Par contre elle n'avait pas abandonné un certain style d'architecture navale, dotant ses navires d'une apparence de grands yachts avec une magnifique proue de clipper munie d'un beaupré et décorée de volutes. Sans déborder de luxe ils fournissaient indéniablement à leurs passagers un exceptionnel niveau de confort, et l'Empire au nom immodeste ne manquait pas à la règle. Du moins en 1ère (70 passagers) et en 2nde (50 passagers), car les conditions de passage étaient sans doute moins plaisantes dans ce qui était décrit comme « les abondants aménagements pour coolies », sans précision Mais nombre. il avait le inconvénient de consommer une quantité de charbon d'autant moins justifiable qu'il n'était pas particulièrement rapide (12.5 n. en service).

La rare littérature consacrée l'Eastern & Australian nous enseigne que celle-ci possédait à la déclaration de guerre une flotte de 4 paquebots (Aldenham de 1894, Eastern de 1899, Empire de 1902, et St Albans de 1910), dont le premier allait être vendu en 1916, et le troisième, l'Empire qui nous intéresse, en 1919 à la Red Funnel. La raison de ces ventes ou au moins de la deuxième, en apparence paradoxale puisque non suivie d'une commande neuve alors que l'E&A allait maintenant devoir rétablir son niveau de service d'avant-guerre, n'était sans doute pas étrangère à l'entrée de la compagnie dans l'orbite de P&O en 1919. Car appliquant une politique de flotte apte à exploiter au mieux l'ensemble des unités du groupe,P&O allait pourvoir avec ses propres navires aux besoins ultérieurs de l'E&A jusqu'à la fin de l'ère des paquebots dans les années 1970.

Français d'adoption par Red Funnel interposée, l'Empire passait sous pavillon français et aux couleurs de la Transat en juin 1920, adoptant à cette occasion le nom de Volubilis. Ses aménagements hérités de l'Empire (aux 2 sens du terme !) étaient refondus pour sa future utilisation, avec une nouvelle répartition en 140 Premières, 72 Secondes et 80 Troisièmes. Ainsi transformé il rejoignait la ligne Bordeaux-Casablanca le 20 janvier 1921, y retrouvant le Figuig ex-Grantala qui l'y avait précédé de près de 5 ans, et qu'il avait sûrement souvent croisé à quai à Melbourne, à Sydney ou dans l'un des nombreux ports du Queensland où ils faisaient tous deux escale dans leur vie antérieure.

Si la Transat s'était ainsi trouvée dans la nécessité d'acheter ces 2 navires dans un pays aussi éloigné que l'Australie, c'était bien sûr principalement en raison de la pénurie causée par les énormes pertes subies par les Marines marchandes des pays belligérants pendant la guerre de 1914-1918. Mais c'était aussi dû à l'extrême prudence exercée par la compagnie quant au choix des paquebots affectés à sa ligne Bordeaux-Casablanca, créée à peine 2 ans avant le conflit dans la lancée de la pacification du Maroc et du traité de protectorat du 30 mars 1912.

Car dès le lancement de la ligne ce sont ses navires les plus anciens qui avaient été choisis, à commencer par le *Versailles*, ancien allemand *Hammonia* racheté en 1889 et déjà âgé de 30 ans quand il inaugurait le service le 1er décembre 1912. Vendu à la démolition dès juin 1914 il avait été remplacé par une unité encore plus ancienne, le *Martinique*, ancien *Norham Castle* anglais, racheté en 1903 et âgé de 31 ans au moment de son affectation sur le Maroc.



**Versailles** 

Malgré la désignation comme navire d'appoint dès 1914 du *Venezuela* seulement âgé de 9 ans, ancien *Brasile* italien racheté en 1910, le maintien du service pendant cette période difficile rendait indispensable la mise en ligne d'une unité plus récente que le Martinique dans le rôle de navire principal.

Or rien de tel dans la flotte de la Transat, déjà très éprouvée par le conflit. La compagnie devait faire appel au marché des navires à un moment où celui-ci, pour les mêmes raisons, n'offrait plus que de très rares opportunités.



# Haiti

Après le retrait du *Venezuela* perdu par échouage devant Casablanca en mars 1920, et du *Martinique* reparti sur la ligne des Antilles à l'arrivée du *Volubilis*, celui-ci et le *Figuig* assuraient à eux deux l'ensemble des rotations de la ligne Bordeaux-Casablanca jusqu'en 1927.

En avril de cette année le *Figuig* était transféré sur les lignes d'Afrique du Nord au départ de Marseille, et remplacé par le *Haïti* retiré de la ligne des Antilles. En 1931 il était déclassé et transformé en transporteur de moutons, et sa carrière s'achevait 3 ans plus tard par sa vente à la démolition en mai 1934.

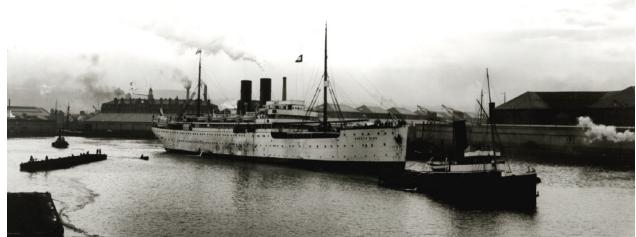
Le Volubilis continuait à assurer la ligne du Maroc de concert avec le Haïti, jusqu'à ce que la compagnie, satisfaite de l'adaptation de ce dernier à son nouveau service, et soucieuse de renouveler sa flotte pour conforter le succès de ses circuits touristiques en Afrique du Nord, décidât de remplacer le Volubilis par le Puerto Rico, jumeau du Haïti. Transformé à Hambourg pour sa nouvelle affectation, doté de 2 nouvelles chaudières et de la chauffe au mazout et renommé Meknès, il effectuait sa première traversée de Bordeaux à Casablanca le 2 octobre 1929. Le Haïti subissait les mêmes travaux et rejoignait son jumeau le 30 janvier 1930 sous le nom de Marrakech.

A partir de cette date le *Volubilis* était réduit au rôle de navire d'appoint, fonction qu'il assurait pendant toute la saison 1930, jusqu'à l'achèvement de son ultime voyage le 20 janvier 1931, 10 ans jour pour jour après son entrée en service. Désarmé et mis en vente il était acquis par un démolisseur le 17 mars 1931.

Fait très rare dans l'histoire de la Transat, il avait passé l'intégralité de sa carrière, certes courte (seulement 10 ans), sur une seule et même ligne.

Ainsi s'achevait l'intéressante histoire de ces 2 navires ramenés des antipodes, les 2 premiers à avoir été acquis spécifiquement pour la ligne du Maroc et à avoir porté des noms propres à celle-ci, et tous les deux entrés à la Transat par l'intermédiaire d'une filiale anglaise aujourd'hui largement oubliée.

R Sauvaget



\*\*

Puerto Rico



# **VIE ASSOCIATIVE**

Grâce à une convention de mise à disposition de la salle André Graillot (chaussée Kennedy au Havre) passée entre le Grand Port Maritime du Havre et l'Association du Musée Maritime et Portuaire, l'Association French Lines présente l'exposition «Cap sur Madagascar, La Réunion et Maurice».

Réalisée à partir d'une sélection des extraits de rapports de voyages, agrémentée d'une riche iconographie sur les Messageries Maritimes et la Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire, l'exposition présente l'histoire de la ligne de l'Océan Indien de 1864 à 1970.

Afin de faire connaître le patrimoine maritime Havrais dont l'Association French Lines est une des composantes incontournable, nous recherchons des bénévoles qui accepteraient de faire l'accueil du public aux expositions présentées à l'Espace André Graillot. D'ores et déjà nous souhaitons remercier chaleureusement ceux qui nous ont déjà rejoint dans cette aventure.

# **Dons et Acquisitions**

L'association remercie chaleureusement pour son don :

\* Mr Damien Quille, pour le don de 7 actions de diverses compagnies maritimes.

L'association a enrichi ses collections avec l'acquisition de 10 gouaches du fonds H Goulet représentant des projets d'emménagement des navires suivant : Wyoming, Antilles, Meinam, Fort Carillon, Loulea, Polynésie, Ville de Tunis et d'un cargo de 8 000 tx, nous avons également acquis un porte clef de type Augis des années 1960, représentant le paquebot *Maroc*.

# ASSEMBLEE GENERALE

Cette année l'Assemblée Générale de French Lines se tiendra à Paris le 17 juin prochain au Musée de la Marine. Le programme de cette journée est le suivant :

A 16H00 une projection de film:

# Voyage à travers les ports du monde

Voyage de Marseille à Alexandrie à bord du Champollion, 1928, de 3 min Géants d'acier, pieuvres mécanique de J-K Raymond Millet, de 5 min 30 Symphonie des bois de Klim, 1937, de 20 min Les ports d'escales vu par M Poulain, de 10 min et une Histoire de France de Jean Masson, 1955, de 15 min

A 17H30 l'Assemblée Générale

# SITE INTERNET

La mémoire Maritime du rapatriement d'Algérie

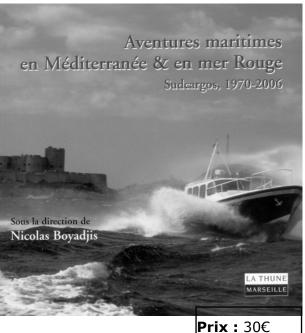
A la suite du colloque et des journées d'études, nous avons pu mettre en ligne sur notre site, des extraits de l'ensemble de ces manifestations ; notamment les interventions, et les 9 entretiens qui ont été menés avec des témoins du rapatriement. On trouve également un forum de discussion consacré à la mémoire maritime du rapatriement ouvert depuis juillet 2008 qui permet des échanges et des témoignages.

# N'hésitez pas à témoigner!

www.frenchlines.com/rapatriement/index.php

# OBJETS DU MOIS

Livre : Aventures maritimes en Méditerranée & en mer rouge, SudCargos 1970-2006



Nombreuses sont les mutations politiques, économiques et maritimes de la seconde moitié du XXe siècle. Tous les pays du Sud et Est méditerranéens ont accédé à leur indépendance après une période coloniale ou mandataire – cette brève évocation présente par sa brièveté et sa précision, un réel intérêt.

Chacun de ces pays a subi l'influence de la doctrine collectiviste, mais sont tous passés peu à peu, chacun en fonction d'éléments spécifiques, d'une économie dirigée à une économie libérale, pour s'adapter à la mondialisation.

Progressivement, même des compagnies de navigation nationales se privatisent. C'est ainsi qu'en France, la Compagnie Générale Maritime qui avait été, dans les années 1970-1980, le principal armement français ayant absorbé les Messageries Maritimes, axées sur l'Asie et la Compagnie Générale Transatlantique sur les Amériques, a été racheté par

la C.M.A. créée en 1978 pour devenir le 3ème armement mondial en 2003.

Il a aussi analysé les nombreuses actions citoyennes entreprises par les dirigeants de Sudcargos, en particulier dans le domaine informatique au service du maritime, ainsi que celles pour favoriser les échanges économiques, un des piliers sur lequel repose la future Union de la Méditerranée qui contribuera au dialogue des cultures, au développement durable et à la sécurité.

Pour obtenir cet ouvrage il faut contacter Christelle Harrir à la délégation de Marseille, afin qu'elle vous informe des modalités de règlement et d'envoi Tel 04 91 56 33 55

Licorne

# French Lines

Ce mois ci nous vous proposons d'acquérir des revues des compagnies et plus spécialement le journal de la Licorne, le courrier des Messageries Maritimes et le courrier de la Compagnie Générale Maritime.

N'hésitez pas à compléter votre collection

### Journal de La Licorne

Bulletin d'information interne à la Compagnie des Messageries Maritimes. 36 numéros ont parus, à raisons de 5 par an de novembre - décembre 1968 à décembre 1974.

On peut retrouver dans ce journal une actualité complète de la compagnie.

Seulement les 35 premiers numéros sont disponibles

**Référence :** C318200 **Format :** L42 X l27 cm.

**Prix**: 2,70€\* + 7,62€ de frais de port

# Courrier de la Compagnie des Messageries Maritimes

Le lecteur peut retrouver des articles sur les destinations desservies par la Compagnie, ainsi que sur les sujets d'actualités, des témoignages, la situation de la flotte à la date du numéro et la vie de la Compagnie.

Les couvertures pour les numéros 1 à 60 sont identiques. Les suivantes sont illustrées avec la photographie de la destination mise à l'honneur dans le numéro.

Pour connaître les numéros disponibles n'hésitez pas à nous contacter.

**Référence :** C 318 **Format :** L31,5 X I24,5 **Pages:** entre 40 et 60

**Prix :** 4,50€\* + 7,62€ de frais de port



# MESSAGERIES MARITIMES PARAMETERS AND AND ADMINISTRATION OF THE PARAMETERS AND ADMINIS

## Courrier de la Compagnie Générale Maritime

Sur le même principe du courrier des Messageries Maritimes, la CGM à édité également sa revue.

Référence : C 317

**Format :** L31,5 X I24,5 cm.

Pages: environ 80

**Prix** : 4,5€\* + 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

# A VOIR

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

# A Bordeaux

Exposition «Sur les quais, Ports, Docks et Dockers. De Boudin à Marquet», au Musée des Beaux Arts de Bordeaux

Du 26 février au 14 Juin 2009

# Au Havre

Exposition «Cap sur Madagascar, la Réunion et Maurice» à l'espace André Graillot, Chausée John Kennedy.

Du 15 mai au 16 août 2009.

Conférence sur Madagascar et la construction des goélettes par Corinne Chartier. le 19 juin à 17h30 à l'Espace andré Graillot, Chaussée John Kennedy

# **A Montivilliers**

Exposition sur «les Peintres de la Transatlantiques» à l'Abbaye de Montivilliers. Du 11 juillet au 13 septembre 2009

# A St Nazaire

«Escal'Atlantic fait son tour du monde», Base sous-marine, Boulevard de la Légion d'honneur.

Du 11 avril au 31 décembre 2009

# Paimpol

Exposition «le Tour du Monde par l'affiche» au musée de la Mer de Paimpol.

Du 11 avril au 30 septembre 2009

# Saint Malo

Exposition Marin Marie, à la chapelle Saint Sauveur.

Du 5 juillet au 13 septembre 2009.

# Perros Guirec

Exposition Roger Chapelet, maison des TRAOUÏERO, rue Gabriel Vicaire, carrefour de la clarté Ploumanach

Du 1 juillet au 31 août 2009

# Coudekerque village

Exposition Mer et Marine, salle municipale. Du 1er au 14 Août 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**

Plusieurs d'entre vous, en leur nom propre ou au nom de leur société, ont adressé en 2009 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** CHAIS DE LA TRANSAT CLAI SARL PORT AUTONOME DU HAVRE **PUBLICIS CONSULTANTS FRANCE** STEF TFE STIM D'ORBIGNY

### **SOCIETAIRES DONATEURS**

ALEXANDRE THIERRY **ALLARD YVES** ANDRE BERNARD AUG ALAIN AUGIER GILBERT AURIACOMBE PIERRE AYMERIC PIERRE **BARDUS GEORGES BAUDET JEAN MAURICE BAUDUZ ALAIN** BEAUGRAND FREDERIC **BECHET YVES** BECHHOEFER EDMOND **BERNARD PARIS** BEROARD FRANCK BERTHELOT FRANCOISE BERTRAND BENOÏT BERTRET JEAN LOUP **BILHAUT MICHEL BLONDEL MARIE THERESE BONIS JEAN YVES BOUGANT JEAN** 

**BOUTAREL ANDRE BOUTON DENISE BRAULT FRANCOIS BRISSET FERNAND BRUNET GILLES BRUNET JEAN LOUIS** CAMAX

CAPMAJO JEAN CLAUDE CAZADE PIERRE **CERETTI GEORGES CHARLOT YVES** CHARTON RENE DENIS CHAUMETTE LUC

CHAUVET JACQUES CHERNER VICTOR CHRETIEN JEAN CLAUDE CLERC JACQUELINE CONTE ANNE MARIE **CORNIER GERARD** COUILLARD FRANCOIS COURTEVILLE JEAN PIERRE COURVOISIER JEAN PIERRE

COUSIN ALAIN DANY GEORGES **DEBRAY MARC** 

**DELAMARRE JEAN FRANCOIS** 

**DEMERLIAC ALAIN DORMOY MICHELINE DUCOMET BRICE DUMONT PIERRE** FAGOUR OLGA **FALGUIERE LAURENT FAVRO REINE** FERRAND HENRI FRIEDMANN JACQUES GAILLARD CHRISTIAN

**GALLET MICHELE GALLIEN CLAUDE GALMAND CLAUDE** GASTON GERARD **GAUMETOU JACQUES GAZENGEL ERIC GAZENGEL THIERRY** 

GEREZ ALBERTE GEREZ JEAN MAURICE GIUILY ERIC **GIUILY NELLY** 

**GODFROY CAMILLE GOMEZ JEAN** GRAS JEAN CLAUDE **GRELLET LUC GRESSIER CLAUDE GRONDIN JEAN YVES GUENEBAUD PIERRE GUERENNEUR MAURICE** GUILBERT PHILIPPE

**GUILLON MICHELINE GUILLOUET PASCAL** HARENT PAUL HOCHET ALAIN

**HUCHER JEAN PIERRE** JAMBON MICHEL JET CLAUDE

JOURDAN BARRY GUY JOURDAN PIERRE JOUSSON RENE KINDEL CLAUDE LACOSTE YVES

LADAGNOUS CHRISTIAN

LAJOIX ANNE LAMY ELIANE LANGLOIS SERGE LAUWICK GERARD LE BEL ANDRE LE BORGNE MICHEL LE FRIANT PIERRE LE GUEN BERNARD LE MOUEL GILLES LE QUERE NOEL LE SIDANER JEAN LEBAS MONIQUE LEBRETON GUY LECANU CHRISTIANE LECLAIR MARIE ANGE LEFRANCOIS ROBERT LEGRAND DANIEL LENAY JACOUES EMILE LENHOF JEAN LOUIS

LEROY MICHEL LEVIEUX JEAN PIERRE LIEUTAUD MICHEL LIEZ JEAN LUC LIOTARD JEAN LOCOSTE JEAN LUC MAIER GUY

MAJSTOROVIC ALAIN MANSON GEORGES MARAIS FRANCOISE

MARCIACQ JEAN CLAUDE

MARAIS GEORGES MARTIN CLAUDE MAUPOME GERARD MAUR JEAN CLAUDE MERZ MARIE NÖELLE **MEVEL JACQUES** MILLON MICHEL MOINE MICHEL MOJON PAUL HENRI MONGON DANIEL MONIER JEAN PAUL MONNOIR JEAN JACQUES

NIZET MARC **NOEL GERARD OFFREY CHARLES** PASSOT RAYMOND PAULIAN JEAN PIERRE PAUPELIN CATHERINE PERDUM RICHARD

PERE CRISNEY (de) ARNAULT PERLIE CURE ANNE MARIE

PERROY AYMERIC PERSOGLIA MICHEL PETRO MARLENE PHILIPPON LOUISE PICARD CLAUDE PIETERS JEAN

PLANCKEEL JEANNINE

POULAIN JEAN QUEMAR JEAN LOUIS RAGUIN CHRISTIANE RAMI VABRE JACQUELINE RANNAUD SERGE CHRISTOPHE

RANSON JEAN PAUL **REGNAUD ROBERT** REGOUDY ELIANE **REY EDOUARD** RIVIER ALAIN **ROLLAND ALAIN** ROMANI GEORGES ROMANI GEORGES **ROSET JEAN CLAUDE** ROUILLARD PATRICK

ROUX LEON SAGOT BENOÎT SANCHE YVES

SANMARCO PHILIPPE SAUVAGET RENAUD

SIE PIERRE SINCE FREDERIC STRANSKY ARLETTE

SUCHE JEAN MICHEL THIBAULT MICHEL TOUTEE HENRI VALERY PATRICK VALLETOUX PHILIPPE VIGER NELLY VIGER ROBERT VILLERS CLAUDE **VOCHEL LUCIEN** ZIEGER KARL ZOUBRITSKY GERARD