



French Lines

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

Bulletin N°66

Février 2010

Chères Amies, Chers Amis

SOMMAIRE

2 - Histoire

7 - Vie Associative

7 - Internet

8 - Objets du Mois

9 - Agenda

10 - Donateurs

ISSN 1280-9861

Maquette :

Nicolas FLEURIGAND

Rédaction :

André BIGNAULT
Cécile CAILLETEAU

Mise en page :

Cécile CAILLETEAU

L'ouverture le 18 janvier 2010 de la grande exposition « Les valises sur le pont, 1962, ils ont quitté l'Algérie » au Palais des rois de Majorque à Perpignan en partenariat avec le Musée Mémorial de Rivesaltes marque une étape essentielle dans le travail accompli par French Lines sur l'histoire du retour par voie maritime des rapatriés d'Afrique du Nord.

Commencé en 2008 avec les colloques et journées d'étude à Marseille, Montpellier et Perpignan, ce travail s'est poursuivi par la réalisation d'expositions itinérantes à partir de nos archives, de recueil de témoignages avec le soutien de la Délégation Interministérielle aux Rapatriés, l'Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances (ACSE) Languedoc Roussillon, la Région Provence Alpes Côte d'Azur, les départements des Bouches du Rhône, de l'Hérault et des Pyrénées Orientales. Deux expositions itinérantes ont été conçues pour être présentées, l'une en 2009 dans les bibliothèques et les médiathèques d'une dizaine de communes par les Archives départementales de l'Hérault, l'autre qui commence son périple début 2010 dans une dizaine de communes des Bouches du Rhône et des Alpes de Haute Provence. L'exposition de Perpignan sera présentée ensuite cette année à Montpellier et à Marseille, puis dans d'autres lieux en cours de négociation pour se terminer à Nice, à l'occasion du cinquantième de cet événement en 2012.

Le programme 2010 comporte également une exposition sur les peintres de la Transatlantique qui circulera dans le sud de la France. Nous aurons également l'occasion de célébrer cette année le quinzième anniversaire de la création de French Lines avec un événement auquel nous réfléchissons, qui se tiendra au quatrième trimestre. Toute idée de votre part sur ce sujet sera la bienvenue.

Si l'année est déjà engagée et bien engagée, il est encore temps pour moi d'adresser mes meilleurs vœux à tous ceux qui vous sont chers et à vous-mêmes. Que cette nouvelle année vous apporte beaucoup de joie et de réussite dans vos projets comme dans ceux que nous avons en commun. Je compte sur chacun d'entre vous pour mener ceux-ci à bien. 2010 doit être pour French Lines une grande année!

Eric GIUILY

HISTOIRE

L'arraisonnement du Compiègne

Le paquebot-mixte *Compiègne* des Messageries Maritimes (Cdt Marcel André) rentre, d'un voyage d'Indochine pour le compte de la Direction des Transports Maritimes (DTM). Parti de Saïgon au début de septembre 1941, il a touché La Réunion, puis Tamatave au départ duquel il a formé convoi avec deux paquebots des *Chargeurs Réunis*, les *Cap Padaran* et *Cap Tourane*. En descendant la côte est de Madagascar, le *Bangkok* (*Chargeurs*) ainsi que le *Commandant Dorise* (M.M. - Cdt Yvon) qui vient de quitter Manakara, se sont joints aux trois premiers.

Ce sont finalement 5 bâtiments de commerce sous pavillon français à destination de la métropole qui font route sur Dakar : une lente traversée en direct, de quelque 5.700 milles à travers deux océans en guerre ; avec notamment la partie méridionale du continent africain à contourner : l'Afrique du Sud anglaise, qui veille comme une araignée au bord de sa toile, capturant à l'occasion les navires de passage - plus opportunément lorsque ceux-ci regagnent lourdement chargés l'Europe.

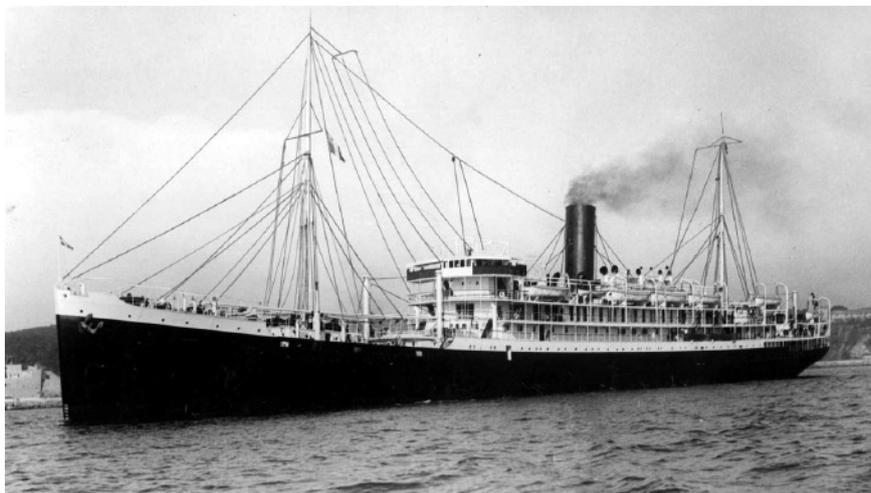
Pour escorter cette caravane, un berger : le *D'Iberville* - C.F. Arden -, un aviso colonial de la Marine Nationale, dont la présence n'empêchera pas, le 3 novembre 1941, le convoi d'être intercepté comme le relate le journal de bord du *Compiègne* [Cote d'archives 1997 002 3362]:

«Parti de Tamatave le samedi 25 Octobre 1941 à 6h15. Rejoint le convoi sous les ordres d'un aviso français. Ciel couvert. NE (3). Houle moyenne. Le 27 octobre, à 15h23, travers du phare d'Itapérina, à 11 milles. Brise fraîche de NE à SSE avec assez grosse ou grosse jusqu'au

30 octobre, tangage et roulis fatiguant le navire. Le 31 octobre de 1h00 à 5h00, brume épaisse, signaux phoniques. Ensuite, temps variable s'améliorant. Le samedi 1er novembre, aperçu à l'horizon les fumées de un puis plusieurs chalutiers patrouilleurs.

Le 2 novembre au jour, les chalutiers, au nombre de six, nous suivent à 5 ou 6 milles. Vers 11h42 aperçu un navire de guerre (croiseur) au Nord. A 15h18, un hydravion évolue à distance entre le croiseurs et le groupe de patrouilleurs. A 18h38 aperçu un autre croiseur dans le NW (trois cheminées) qui fait route sur nous et passe sur l'arrière du convoi vers 19h20 puis revient par bâbord faire une route parallèle à la nôtre. A 19h52, un troisième croiseur (auxiliaire) en vue dans le NW. Pendant toute la nuit les navires de guerre britanniques gardent leur poste encadrant le convoi.

Le 3 novembre au jour aperçu un quatrième croiseur (auxiliaire) qui fait route sur le convoi. A 6h43, le croiseur à trois cheminées qui s'est rapproché de nous échange des signaux avec l'avisos français. A 7h06, l'avisos français donne l'ordre de venir de 180 degrés sur la gauche. A 7h15, le croiseur britannique qui a suivi le mouvement du convoi hisse le signal OP [Stoppez. Je vais envoyer une embarcation]. A 7h40, ce même croiseur tire deux coup de canon de semonce à blanc. Tous les navires britanniques hissent le signal OP. A 7h47 le croiseur à trois cheminées tire un obus sur l'avant du convoi. A 8h09, l'avisos français hisse le signal NF [Tenez le côté gauche]-TZ [Ma TSF ne fonctionne pas] puis K [Stoppez



Le Compiègne



votre navire immédiatement]. *Transmis ce signal au Padaran qui le voit mal et demande répétition. De 8h10 à 8h26 appelé au scott l'avis français pour demander rectification de l'ordre reçu et préparé en même temps l'exécution des ordres prévus. A 8h26 commencé à immerger tous les documents secrets détenus soit par le contrôleur des postes, le commandant des troupes et moi-même. Jusqu'à ce moment tous les navires britanniques s'étaient tenus éloignés de nous. A 8h34, voyant un des patrouilleurs se diriger vers nous, commencé à exécuter les ordres reçus. A 8h40 le croiseur à trois cheminées s'étant approché de nous (ainsi que le patrouilleur T40) hissé le signal FOAS [Signal d'identification du Compiègne]-K. Stoppé les machines. A 8h47 une embarcation chargée de marins britanniques accoste ; amené l'échelle de coupée. 8h50, deux officiers britanniques montent sur la passerelle avec une garde armée et des timoniers signaleurs. L'un d'eux me remet un pli me donnant l'ordre de conduire le navire à Port Elizabeth. L'officier arraisonneur me demande alors tous les papiers du bord qu'il met sous scellés. Il fait procéder à l'appel des passagers et de l'équipage et se fait remettre toutes les armes à feu et les postes T.S.F. A 11h35 l'ingénieur mécanicien britannique fait essayer les machines et déclare qu'elles peuvent encore tourner. A 12h13 l'officier arraisonneur me présente l'officier chef de l'équipe de conduite et me donne l'ordre de suivre le croiseur « Colombo » et le « Bangkok ». Fait route suivant les ordres du chef de l'équipe britannique.*

Le 4 novembre à 20h07, stoppé sur ordre de l'officier britannique. Le croiseur s'approche de nous et nous envoie un renfort de garde. La garde est alors doublée partout et des mesures sévères de surveillance sont prises à l'égard des officiers et des passagers. Remis en route à 20h39. Pendant toute la nuit, coups de vent d'ouest à WNW ; mer grosse et houleuse, roulis violent, paquets de mer. Le mauvais temps continue pendant toute la matinée du 5 novembre.

Le 5 novembre, à 9h43, je suis informé de la mise aux arrêts du Commandant Mercadier, je proteste sans succès auprès de l'officier britannique qui me dit qu'il interdit toute communication avec le Commandant Mercadier. Vers 14h35 l'officier britannique me donne l'ordre de faire route sur East London toujours en suivant le croiseur « Colombo » et le « Bangkok ».

Le 6 novembre à 10h30, stoppé pour attendre le pilote qui embarque à 10h37. Entré dans le port à 11h15 et termine l'amarrage tribord à quai dans le port de East London, à 11h35. Pendant toute la traversée, les panneaux ont été maintenus fermés et les pompes franches. Réserves que de droit en cas d'avaries.»

Pour tous, passagers, équipages, c'est le début d'une sorte d'exil, plus ou moins long, qui commence. A East-London, comme partout ailleurs, la tournure des événements militaires est encore loin d'être claire pour les Britanniques en ce début de novembre 1941. Or, ces Français qui débarquent ont le pire des statuts. Ce ne sont pas de « vrais » ennemis, ce ne sont pas davantage de « vrais neutres ». L'union de pensée n'existe pas davantage parmi eux, une ambiance délétère règne, que l'évolution de la guerre, elle-même, ne clarifiera pas de longtemps.



Côtes d'East London

Toutefois, les passagers et les malades - les coloniaux sont les victimes fréquentes du climat outre-mer -, et aussi quelques marins de la *Ville de Rouen (CHP)* retenus depuis août - ce cargo a été arraisonné le 20 juillet précédent dans des conditions semblables -, vont faire l'objet d'un rapatriement « rapide ». Quelques membres d'équipage *M.M.*, ainsi que leurs familles, des *Khai-Dinh*, *Pierre Loti* saisi à Sydney, *Espérance* saisi à Madagascar, font aussi partie des élus. Ainsi que du personnel provenant des agences extérieures. Ce premier « convoi » - c'est ainsi que ce voyage et les suivants sont désignés - quitte East-London, par le train le 9 novembre, pour Cape Town où ils séjournent du 11 au 20. Ils embarquent alors sur le paquebot portugais *Mouzhino* de la *Companhia Colonial de Navegação* qui remonte vers l'Europe. Le Portugal est neutre, ses



liaisons impériales continuent d'être assurées, ceci étant, la diplomatie a fait le reste afin d'organiser le voyage retour de ces passagers d'un genre un peu spécial. Départ du Cap le 20 avec 185 Français rapatriés ; touchées à Loanda (ou Luanda en Angola) et à Funchal (Madère) ; arrivée à Lisbonne le 13 décembre. Chemin inverse (17/21 décembre) à bord du *Guiné* de la *Empresa Insulana* de Lisbonne afin de gagner le Maroc. A Casablanca jusqu'au 27. Transit par le train à destination d'Oran. Enfin, le 3 janvier 1942, le groupe embarque sur le *Gouverneur Général Chanzy (Transat)* pour Marseille où il débarque le 5 janvier 1942.

Le 1er décembre, un deuxième «convoi» de rapatriement s'ébranle, en gare d'East-London vers l'ouest. La méthode présidant au choix des bénéficiaires, cette fois, reste obscure. Ceux-ci proviennent des unités *M.M.* : *Compiègne*, *Commandant Dorise*, *Pierre Loti*, *Khai-Dinh*, *Maréchal Joffre* mais également d'autres navires... Ils semblent être 188 à bord de l'*Angola* lorsque le paquebot portugais appareille de Cape Town le 15 janvier. Même arrêt dans la colonie du même nom avant que de toucher Casablanca le 11 janvier, la compagnie maritime ayant consenti dorénavant au déroutement. De Casa le 12 pour Oran ; là, quatre jours d'attente à l'hôtel ou sur l'*Eridan*. Le samedi 17, départ d'Oran à bord du *Gouverneur Général Tirman (S.G.T.M.V.)*. Arrivée à Marseille le lundi 19 janvier 1942.

Une troisième opération du genre a lieu en février 42. Par le navire *Lourenço Marques*. Terminus à Casablanca le 22 avec, exclusivement, des passagers venant du *Compiègne* et des *Cap(s)* des *Chargeurs*. A défaut d'être nombreux à ce voyage – ils ne sont que 37 -, il est surprenant de compter parmi eux un... général, le Général G. B., un général très en retard sur les événements. Le paquebot qui

les prend en charge d'Oran à Marseille n'est pas cité. Ils arrivent dans le port phocéén en mars 42 sans plus de précision.

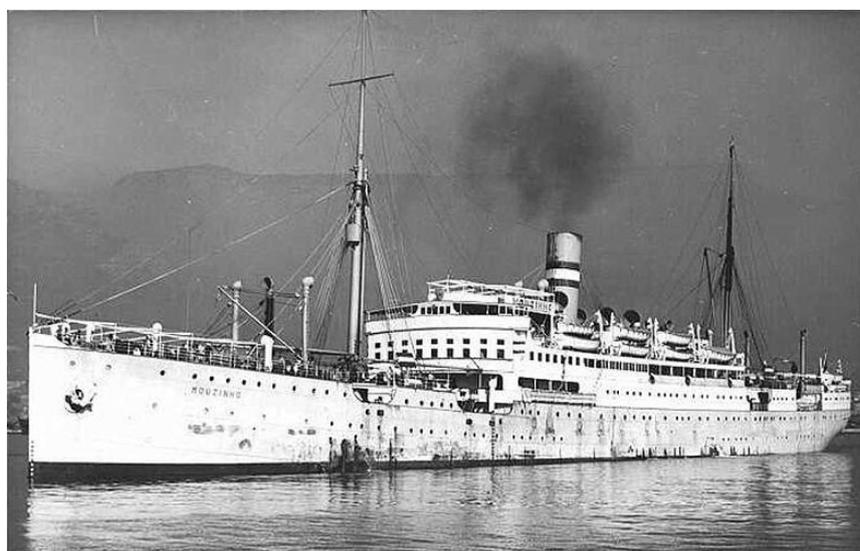
Le quatrième contingent prend date le 4 mai suivant. On ne connaît pas son importance mais d'autres navires français saisis ont pu, entre-temps, gonfler les effectifs. Il arrive en gare de Cape Town le 6 avant son départ par le *Mouzinho* deux jours plus tard. Après une remontée analogue, le paquebot parvient à Casablanca le 8 juin, soit au terme, tout de même, d'un mois de navigation. Trois jours de patience à Casa puis, c'est l'expédition ferroviaire classique vers Oran. Oran, un seul jour avant la dernière traversée par le *Gouverneur Général Jonnart (Transat)*. A Marseille le 15 juin.

Un cinquième va suivre. Parti le 3 août, il s'achève le 15 septembre. Il s'y trouve seulement 11 hommes provenant du *Compiègne*, dont le commandant et le commissaire du *D'Artagnan* ex passagers à bord depuis Saigon. C'est encore le *Mouzinho* qui est le convoyeur jusqu'à Casablanca, atteint le 5 septembre. A cette occasion, c'est le *Groix des Chargeurs Réunis* – un frère jumeau du *Compiègne* – qui les mène directement de ce port à Marseille : terminus le 15 septembre.

Il semble qu'il y ait ensuite un autre rapatriement. Ne comprenant seulement que quelques hommes, sans doute. Les détails manquent, le voyage ayant pu, même, se dérouler par la voie terrestre...

A la fin de 1942 survient le débarquement anglo-américain en Afrique du Nord. Il représente un premier virage dans le cours de la guerre en Occident. Si, en apparence, les cartes se redistribuent un peu en faveur de la France, la situation de cette dernière, n'en demeure

Le Mouzinho



Photographie provenant du site : <http://photoship.co.uk>



pas moins confuse, sinon compliquée, sur le terrain et dans les esprits, pour un long moment encore.

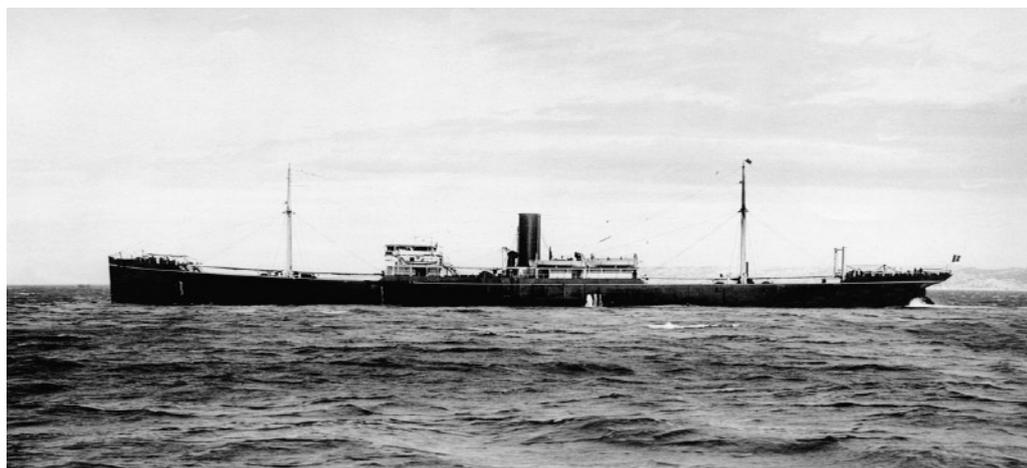
Une chose est sûre : en mai 1943, soit un an et demi après leur arraisonnement, des officiers et membres d'équipage végètent toujours à East-London, dont les commandants André du *Compiègne* et Achard du *Commandant Dorise*, ainsi que Bertho (passager ex ?). D'autres navires de la compagnie ont été interceptés dans les parages depuis novembre 41 : les *Sontay*, *Ville de Strasbourg*, *Lieutenant Saint Loubert Bié*, *Général Duchesne* (ex grec *Maroussio Logothetis*), *Maréchal Galliéni* ; où se sont sabordés comme l'*Amiral Pierre* (ex grec *Yannis*)... ces unités pour les seules *Messageries Maritimes*. Leurs personnels sont bloqués à Durban, à Port-Elizabeth...

Ceci étant, les Britanniques traitent leurs « hôtes » plutôt correctement compte tenu des circonstances, tâchant de rendre leur internement aussi supportable que possible sans baisser la garde pour autant. Les Français perçoivent un petit pécule mensuel versé par la représentation consulaire française (les fonds s'étant épuisés vers avril 42, le relais sera pris par le consul de Suisse à Johannesburg) ; ils touchent aussi de la *pocket-money* de la part des Anglais. S'ils captent difficilement Vichy par la radio, ils reçoivent des nouvelles de leurs familles par la *Voix de la France* (par le canal de l'Amirauté ?) quoique, finalement, ce soit *Radio Saïgon* qui franchisse le mieux l'éther jusque là. Quant au courrier, il doit transiter par Lisbonne ; il arrive mal de toute façon quand il ne se perd pas définitivement du côté de Freetown... Dans le sens inverse, il a encore moins de chance d'atteindre son destinataire. Les télégrammes sont un lien ténu avec la métropole mais c'est le plus efficace. Les Anglais reprochent surtout aux Français leur position attentiste sinon foncièrement

anti-britannique, et, par dessus tout, de contribuer au ravitaillement des Allemands : c'est même un leitmotiv récurrent lors des saisies. D'autre part, les « Gaullistes » sur place ou de passage - des unités ex *Messageries* arborant le *red duster* ou le pavillon français libre escalent à East-London à plusieurs reprises durant le séjour ; le *Président Doumer* est également vu en relâche à Cape Town pour réparations, peu avant son torpillage en Atlantique - tentent de recruter des partisans ; ils usent, dans ce but, de tous le moyens de persuasion imaginables... Face à leurs assauts, les consciences ont tendance à se braquer davantage. Pour être dans le vent d'aujourd'hui, ils « ont la haine », née de Mers el-Kebir en particulier. De ce fait, injures et bagarres ne sont pas rares. De surcroît, la crainte des Anglais d'un débarquement japonais en Afrique australe, au début de 1942, entraîne une surveillance encore plus marquée des marins qui sont alors dirigés vers l'intérieur de la Province du Cap. Hauts et bas se succèdent donc dans les relations avec les autorités. L'existence des exilés frôle l'emprisonnement pur et simple.

Pour autant, les Britanniques disent avoir proposé à l'Etat Français d'envoyer un bâtiment afin d'enlever ses ressortissants, ce que Vichy aurait refusé de peur qu'il fût saisi à son tour. Pourtant, trois navires italiens seraient venus chercher des prisonniers...

Maintenant que les Anglais et les Américains ont pris pied au Maghreb, que la France (celle de Londres et de l'Empire) intègre le camp allié, on pourrait imaginer un retour rapide des derniers marins marchands français se trouvant dans l'hémisphère sud. Du sud vers le nord de l'Afrique pour le moins. Concernant le *Compiègne* et le *Dorise*, étonnamment, c'est non. En septembre 1943, un « reliquat » s'y trouve toujours. Curieusement d'ailleurs, le voyage de la liberté va prendre, pour eux, une forme



Le Commandant Dorise



anecdotique. Simplement parce qu'ils vont revenir par un vaisseau de la « Royale ». Pas n'importe lequel, d'ailleurs, s'agissant du croiseur amiral *Duquesne* de la Division Navale de la Méditerranée orientale (dite *Force X*). On sait que celle-ci est demeurée à la chaîne à Alexandrie depuis trois ans, dans une coexistence à la fois stoïque et courtoise avec la *Royal Navy*. Une sorte de *gentleman's agreement* des chefs qui lui a évité le triste sort de sa consœur à Mers el-Kébir... Elle rentre maintenant chez elle. Du moins au Maroc. Partie le 24 juin 1943 d'Alexandrie pour Dakar, via le canal de Suez, la formation a déjà escalé successivement à Aden, Mombasa, Durban. En cours de route, elle cabote un peu. Il lui a été demandé également de ramener les Français qui sont en rade sur le continent, bloqués ou internés quelque part. Dans le port kényan, elle a ainsi récupéré de nos nationaux provenant de Djibouti et de Madagascar. A Cape Town, du 26 juillet au 3 août, ce sont nos marins qu'elle cueille au passage ; qui embarquent sur le *Duquesne* ou le *Tourville* ; quelques retardataires allant encore partir par les *Suffren* et *Duguay-Trouin*, éventuellement le cuirassé *Lorraine* immobilisé à Durban pour réparations - ce que rappelle l'Amiral Godfroy dans ses mémoires. Adieu une bonne fois, l'Afrique du Sud... Suivent alors Pointe-Noire (9/10 août), Tacoradi (13/15 août) et Dakar, enfin, le 18 août !

L'odyssée n'est pas terminée pour la plupart d'entre eux. A son corps défendant, le périple du Commandant André peut être pris pour exemple car il s'apparente au retour d'Ulysse. Après trois semaines passées à Dakar, il quitte le port sénégalais le 11 septembre à bord du *Duguay-Trouin* (ex *Force X*) et arrive à Casablanca le 14. Dépôt prolongé. Puis, il embarque, comme passager, sur le *Champollion* à destination Liverpool ; arrivée le 8 juillet 1944.

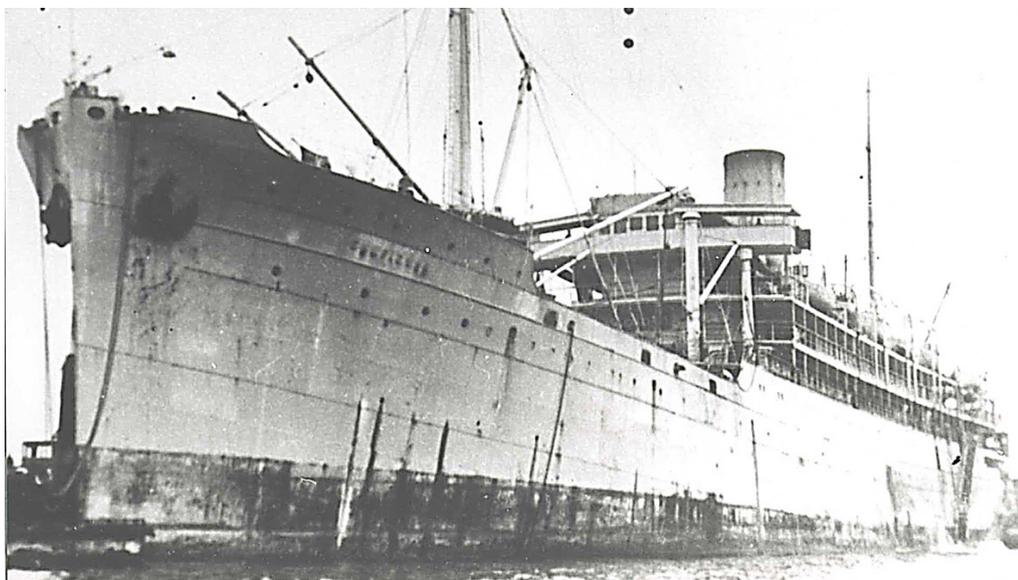
De nouveau au dépôt jusqu'au 31 octobre puis, enfin, embarquement sur le *Ville de Strasbourg* comme commandant...

Il est probable que notre arrière-garde a dû faire preuve de la même patience avant de regagner la mère patrie. Une note de Paris du 15 juin 1944 montre, d'ailleurs, que la compagnie est toujours dans le flou au sujet de son personnel. Cette note indique, avec soulagement semble-t-il, qu'au 21 février 1944, « tout le personnel se trouvant encore retenu en Afrique du sud a été libéré et dirigé vraisemblablement sur l'Afrique du Nord » !

Quant au *Compiègne* et au *Commandant Dorise* passés sous pavillon britannique voici que la guerre les rattrape, une autre guerre pour tout dire, beaucoup plus intensive et encore plus dangereuse s'il en est. Il faut conclure, disons simplement, que leur carrière à tous deux, va être secouée. D'entrée, le *Compiègne* est géré par... l'*Union-Castle Line* dont un paquebot croiseur auxiliaire avait justement participé à sa capture... Il appareille rapidement d'Afrique du Sud et connaît la navigation en convoi. Il s'en sort bien, néanmoins, puisqu'il sert ensuite de navire-base et d'entraînement mouillé devant Gravesend dans l'estuaire de la Tamise. Sa restitution, en novembre 1945, sera aussi à rebondissements et quelque zigzags, mais c'est une autre histoire.

Le *Commandant Dorise*, géré par la *Clan Line*, va également sillonner les mers pour le compte du *Ministry of War Transport* britannique et ce, jusqu'en 1945. Sans jamais perdre sa bonne étoile ; et peut-être même, l'attention céleste toute particulière du capitaine glorieux de 14 dont il portait le nom.

André BIGNAULT



Le *Compiègne* en temps de guerre



VIE ASSOCIATIVE

Dons et Acquisitions

Charles Offrey, ancien Directeur des Passages de la Compagnie Générale Transatlantique, dont la carrière a commencé en 1934 alors que *Normandie* était en construction pour se terminer en 1974, année de l'arrêt de l'exploitation du *France*, a œuvré pendant quarante ans au service des paquebots de la compagnie. Aujourd'hui dans sa centième année, il a fait don à l'Association de ses archives personnelles qui couvrent cette période. Elles seront intégrées dans notre fonds archives sous le nom de « Don de M. Charles Offrey »

Collecte de photographies amateurs

A l'occasion de l'exposition «Paquebot *France*», programmée en mars 2011 au musée national de la Marine à Paris, puis dans les musées partenaires du projet et préparée par : le Musée National de la Marine, l'Association French Lines, le Musée des Beaux-Arts André Malraux du Havre, le Musée d'Art et d'Histoire André Diligent / La Piscine à Roubaix, le Musée d'Art et Industrie de Saint Étienne et le Musée Grobet-Labadié de Marseille, nous organisons une collecte de photographies d'amateurs prises à bord par les passagers ou lors des escales, entre 1960 et 1974.

Si vous détenez des photographies souvenirs et si vous souhaitez les mettre à notre disposition, nous vous prions de prendre contact à l'adresse suivante : paquebot.france@museemarine.fr ou frenchlines@wanadoo.fr

Cette collecte est effectuée dans le cadre de la recherche documentaire préalable à l'exposition et ne donnera lieu à aucun dédommagement financier. Il est possible qu'aux stades ultérieurs de la préparation de l'exposition, les commissaires souhaitent exposer ou publier ces images, auquel cas, contact sera pris avec les propriétaires de ces clichés.

Pour tous renseignements : paquebot.france@museemarine.fr ou frenchlines@wanadoo.fr

SITE INTERNET

Zoom sur les deux dernières actualités de l'année 2009

Inventaire de la bibliothèque CCAF

En novembre 2007, Armateurs de France a déposé à l'Association French Lines une partie de sa bibliothèque. Ce fonds comprend plus de 6000 ouvrages datant pour certains du début du XIXe siècle, traitant de divers sujets tels que les ports, la navigation, la jurisprudence en droit maritime, les compagnies, etc. mais également la série complète du « Bulletin Officiel de la Marine » (de 1824 à 1964), de la « Situation de l'Algérie » (de 1837 à 1893), des « Archives Diplomatiques » (de 1861 à 1911), ou bien encore des « Tableaux du Commerce de la France » (de 1829 à 1967)

Depuis décembre 2009, vous pouvez consulter l'inventaire de cette bibliothèque, disponible en ligne sous forme d'une base de données interrogeable. Il se compose de 2250 fiches renseignant chaque ouvrage ou série, comprenant chacune des renseignements détaillés et une description du sujet traité.

Le naufrage du paquebot *Lamoricière*

Le 9 janvier 1942, alors qu'il tentait de secourir le cargo *Jumièges*, le paquebot *Lamoricière* coule en Méditerranée, au large des côtes de Minorque. Dans ces circonstances dramatiques, plus de 300 personnes perdront la vie. Début 2008, l'épave est identifiée par l'équipe de plongeurs italo-espagnols de Guido Pfeiffer

Retrouvez sur notre site grâce au soutien du département des Bouches-Du-Rhône, des photographies de ce navire, des documents d'archives de cette tragédie ainsi que photographies sous-marines de l'épave du *Lamoricière* mais aussi le témoignage de M. Xavier Montaggioni, ancien navigant à la Compagnie Générale Transatlantique et rescapé de ce naufrage. Vous pouvez également entendre ou ré-entendre la conférence de M. Yves Lacoste enregistrée à Marseille le 15 septembre 2009.



OBJETS DU MOIS

« Construire le France »

Depuis le 29 décembre, la collection « Construire le France » a été lancée. Constituée de 140 numéros, chacun des fascicule comprenant des éléments de la maquette, le guide de montage mais aussi des articles sur l'histoire et la vie à bord de ce navire, et plus largement sur l'histoire de la Marine marchande. Une importante iconographie, pour la plupart issue de nos collections, illustre les fascicules

Vous pouvez vous procurer cette collection auprès de votre marchand de journaux ou par abonnement.



Histoire du France par la maquette

Par ce tour d'horizon des maquettes, Claude Febvay rend ici hommage à *France*. Bien qu'étant l'un des navires les plus reproduits en maquette, c'est la première fois qu'une étude sur celles-ci est réalisée. Les maquettes de promotion, d'exposition ou de loisir, cotoient ici les maquettes de travail qui ont contribué à la conception de paquebot qui nourrit le rêve des Français depuis plus d'un demi-siècle.

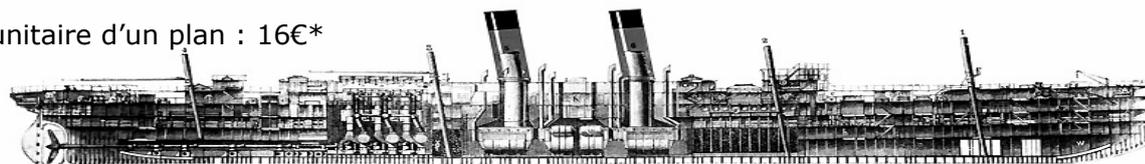
Ref : MDV 16
 Prix : 44€* + 7,62€ de frais de port

Page : 119 pages
 Format : 25x29 cm

Réalisez la maquette des navires que vous souhaitez

Vous pouvez acquérir auprès de l'association les plans de chantier d'un grand nombre de navires de la Compagnie Générale Transatlantique mais aussi des Messageries et de la CGM. Si cela vous intéresse, n'hésitez pas à prendre contact avec nous afin de passer commande.

Prix unitaire d'un plan : 16€*



Cunard, Les Majestés de l'Atlantique et leurs concurrents

Ce livre est le premier en français à retracer l'histoire de cette prestigieuse compagnie de navigation. Prononcer son nom, c'est évoquer l'épopée de la traversée de l'Atlantique et le fameux Ruban bleu mais aussi les installations luxueuses de ses navires. Les compagnies concurrentes et leurs navires sont ici replacés dans le contexte historique et économique, riche en rebondissements, de leur rivalité avec la Cunard.

Ref : MDV 17
 Prix : 44€* + 7,62€ de frais de port

Page : 237 pages
 Format : 25x29 cm



Si vous souhaitez passer une commande, contactez nous au :

02 35 24 19 13

Association French Lines

Avenue Lucien Corbeaux BP CMA CGM 76096 Le Havre cedex

*Prix au tarif adhérent



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

Les valises sur le pont**1962, ils ont quitté l'Algérie**

L'histoire d'une traversée, d'un passage entre l'Algérie, terre natale riche en souvenirs, et la France, pays parfois inconnu. Une histoire entre deux rives

A Perpignan

Exposition présentée du 18 janvier au 14 février 2010 au Palais des rois de Majorque (4 rue des archers).
Ouvert tous les jours de 9h00 à 17h00 ; entrée : 2€

Une version itinérante de cette exposition sera présentée :

A Allauch du 3 au 16 février 2010, dans la galerie du Vieux Bassin (Montée Félix Barret)

Ouvert du lundi au vendredi de 10h00 à 17h00
Vernissage le 2 février à 18h00

A Forcalquier du 19 au 22 février 2010 à l'Hôtel de ville, salle Pierre Michel (1 place du Bourguet) ; en partenariat avec la Maison d'Histoire et de Mémoire d'Ongles

Vernissage le 19 février à 18h00, avec une conférence de Jean-Jacques Jordi, historien et spécialiste des rapatriements, et Jean Liotard.

A Rognac du 16 au 30 avril 2010, à la médiathèque (19 avenue Charles de Gaulle)

**Au Havre**

Exposition «Sandy Hook» à l'espace André Graillet, Chaussée John Kennedy, ouverte du mercredi au dimanche de 14h30 à 18h00.

Du 4 décembre 2009 au 28 février 2010.

Exposition «Docks en stock les ports du monde» à l'espace André Graillet, Chaussée John Kennedy, ouverte du mercredi au dimanche de 14h30 à 18h00.

Du 11 mars au 16 mai 2010.

A Gonfreville L'Orcher

Salon des Sciences et Techniques à l'Espace Culturel.

Du 4 décembre 2009 au 28 février 2010.

A Caudebec en Caux

Exposition «Cap sur Madagascar, la Réunion et Maurice», Musée de la Marine de Seine, route de Villequier. Ouvert tous les jours de 14h à 17h30.

Du 12 au 30 décembre 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 SA
CMA CGM
GRAND PORT MARITIME DU HAVRE
PUBLICIS CONSULTANTS FRANCE
SNCM
STEF TFE
STIM D'ORBIGNY

SOCIETAIRES DONATEURS

ALEXANDRE THIERRY
ALLARD YVES
ANDRE BERNARD
AUG ALAIN
AUGIER GILBERT
AURIACOMBE PIERRE
AYMERIC PIERRE
BARDUS GEORGES
BARGILLAT RAYMOND
BAUDET JEAN MAURICE
BAUDUZ ALAIN
BAUVIN JEAN PIERRE
BEAUGRAND FREDERIC
BECHET YVES
BECHHOEFER EDMOND
BELIN MARIE ANNE
BELLENCOURT JEAN LOUIS
BERNARD PARIS
BEROARD FRANCK
BERTHELOT FRANCOISE
BERTRAND BENOÎT
BERTRET JEAN LOUP
BIERRE PASCAL
BILHAUT MICHEL
BLONDEL MARIE THERESE
BONIS JEAN YVES
BONNET SANDRINE
BOUDET DOMINIQUE
BOUGANT JEAN
BOUTAREL ANDRE
BOUTON DENISE
BRAULT FRANCOIS
BRISSET FERNAND
BRUNEAU MICHEL
BRUNET GILLES
BRUNET JEAN LOUIS
BUHL ALAIN
BURTHE PHILIPPE
CAMAX PIERRE JEAN
CAPMAJO JEAN CLAUDE
CAZADE PIERRE
CERETTI GEORGES
CHARLOT YVES
CHARTON RENE DENIS
CHÂTELET PHILIPPE
CHAUMETTE LUC
CHAUVET JACQUES
CHERNER VICTOR
CHRETIEN JEAN CLAUDE
CLERC JACQUELINE
CONTE ANNE MARIE
CORNIER GERARD
COUILLARD FRANCOIS
COURTEVILLE JEAN PIERRE
COURTEVILLE JEAN PIERRE
COURVOISIER JEAN PIERRE
COUSIN ALAIN
DANY GEORGES

DAROUX MARIE PAULE
DEBRAY MARC
DELAMARRE JEAN FRANCOIS
DELPANQUE PIERRE
DEMERLIAC ALAIN
DORMOY MICHELINE
DUCOMET BRICE
DUFILS ALAIN
DUMONT PIERRE
DUMONT PIERRE
DUPUIS ALAIN
EPONVILLE PATRICK
ERNAULT JACQUES
EVEILLARD YANN
FAGOUR OLGA
FALGUIERE LAURENT
FAVRO REINE
FERRAND HENRI
FOURNIER JACQUES
FRANCOIS JEAN MARIE
FRIEDMANN JACQUES
GAILLARD CHRISTIAN
GALLET MICHELE
GALLIEN CLAUDE
GALMAND CLAUDE
GASTON GERARD
GAUMETOU JACQUES
GAUTIER FREDERIC
GAZENDEL ERIC
GAZENDEL THIERRY
GEREZ ALBERTE
GEREZ JEAN MAURICE
GIRE NICOLE
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
GUINOT BERNARD
GUYON PATRICE
GUYON ROBERT
HAFFREINGUE PIERRE
HALNA DU FRETAY BERTRAND
HARENT PAUL
HERBLOT RENEE
HEYMELOT ROBERT
HOCHET ALAIN
HUCHER JEAN PIERRE
ILLY MIREILLE
JACOB MICHEL
JAFFRAY ROGER
JAMBON MICHEL
JET CLAUDE
JOLIVET BERNARD
JOUAULT JOËL
JOURDAN BARRY GUY
JOURDAN PIERRE
JOUSSON RENE
KINDEL CLAUDE
LACOSTE YVES
LADAGNOUS CHRISTIAN
LAJOIX ANNE
LAMY ELIANE
LANGLOIS SERGE
LAUGERE BERNARD

LAUWICK GERARD
LAVILLAUGOUET FRANCIS
LE BEL ANDRE
LE BLANC SERGE
LE BORGNE MICHEL
LE FRIANT PIERRE
LE GUEN BERNARD
LE MOUEL GILLES
LE QUERE NOEL
LE SIDANER JEAN
LEBAS MONIQUE
LEBRETON GUY
LEBRUN BENOÎT
LECANU CHRISTIANE
LECLAIR MARIE ANGE
LEDUC MADELEINE
LEFRANCOIS ROBERT
LEGRAND DANIEL
LEMUT JEAN
LENAY JACQUES EMILE
LENHOF JEAN LOUIS
LEON ANDRE
LEROY MICHEL
LEVIEUX JEAN PIERRE
LIEUTAUD MICHEL
LIEZ JEAN LUC
LIOTARD JEAN
LOCOSTE JEAN LUC
LUCCHESI JEAN MARTIAL
MAHE JEAN YVES
MAIER GUY
MAJSTOROVIC ALAIN
MANSON GEORGES
MARAIS FRANCOISE
MARAIS GEORGES
MARCIACQ JEAN CLAUDE
MARFRET
MARTIN CLAUDE
MARTIN ERIC
MATHIEU JEAN CHRISTIAN
MAUPOME GERARD
MAUR JEAN CLAUDE
MERZ MARIE NÔELLE
MEVEL JACQUES
MILLON MICHEL
MIOTTEL JOHN CRASH
MISTELET ARLETTE
MOINE MICHEL
MOJON PAUL HENRI
MONGON DANIEL
MONIER JEAN PAUL
MONNOIR JEAN JACQUES
MONTAGGIONI MICHELE
MORIN PATRICK
NEMERY PHILIPPE
NEMO GERARD
NIZET MARC
NOAILLY (de) APOLLINE
NOAILLY (de) MARIE ELEONORE
NOAILLY (de) VICTOR
NOEL GERARD
OFFREY CHARLES
OLLIVIER FREDERIC
PASQUET PIERRE
PASSOT RAYMOND
PATUEL PIERRE
PAULIAN JEAN PIERRE
PAULIN RENE
PAUPELIN CATHERINE
PENE HERVE
PERDUM RICHARD
PERE CRISNEY (de) ARNAULT
PERLIE CURE ANNE MARIE

PERONNY ALAIN
PERROY AYMERIC
PERSOGLIA MICHEL
PETRO LAURETTE
PETRO MARLENE
PHILIPPON LOUISE
PICARD CLAUDE
PIETERS JEAN
PINSON SERGE
PLANCKEEL JEANNINE
PORTIER LUC
POULAIN JEAN
POUPARD YVES
PREA RENE
QUEMAR JEAN LOUIS
QUILLIOT BERNARD
RAGUIN CHRISTIANE
RAMI VABRE JACQUELINE
RANNAUD SERGE CHRISTOPHE
RANSON JEAN PAUL
RAULT MAUD
RAUX DIDIER
REGNAUD ROBERT
REGOUDY ELIANE
REY EDOUARD
RICHEZ JACQUELINE
RIVIER ALAIN
ROCCA FRANCOISE
ROLLAND ALAIN
ROMANI GEORGES
ROSES YVELINE
ROSET JEAN NOËL
ROUILLARD PATRICK
ROUX LEON
SAGOT BENOÎT
SANCHE YVES
SANMARCO PHILIPPE
SAUVAGET RENAUD
SIE PIERRE
SINCE FREDERIC
SOUFFRON VINCENT
STRANSKY ARLETTE
STRANSKY FREDERIC
SUCHE JEAN MICHEL
THIBAUT MICHEL
THILLIER JACQUELINE
THUILLIER JEAN FRANCOIS
THYBERT DOMINIQUE
TOMASI JACQUELINE
TOUTEE HENRI
VALERY PATRICK
VALLEToux PHILIPPE
VERRAT CHRISTIAN
VERSCHAVE MICHEL
VIGER NELLY
VIGER ROBERT
VILLERS CLAUDE
VIMBERT BRIGITTE
VOCHEL LUCIEN
WANTZ JEAN FRANCOIS
ZIEGER KARL
ZOUBRITSKY GERARD

Liste arrêtée au 31 décembre 2009, elle donne lieu à une mise à jour dans chaque bulletin.