



French Lines

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

Bulletin N°67

Avril 2010

SOMMAIRE

2 - Histoire

7 - Vie Associative

7 - Internet

8 - Objets du Mois

9 - Agenda

10 - Donateurs

ISSN 1280-9861

Maquette :
Nicolas FLEURIGAND

Rédaction
Gérard CORNIER
Audrey ALAIS

Mise en page :
Audrey ALAIS

Chères Amies, Chers Amis

Le 11 mai 1960, le paquebot *France* était lancé au Chantier de l'Atlantique à Saint-Nazaire. Pour marquer ce cinquantenaire, le discours du Général de Gaulle, président de la République, dont l'épouse était la marraine du navire, est reproduit dans ce numéro.

French Lines, en partenariat avec le Musée National de la Marine, le Musée d'Art et d'Industrie à Saint Etienne, le Musée André Malraux au Havre, le Musée de la Piscine à Roubaix et le Musée des Arts Décoratifs de Marseille travaille sur une grande exposition consacrée au *France*, comme œuvre industrielle et de Design qui sera présentée à partir de février 2011 au Musée de la Marine à Paris et jusqu'en 2013 dans les différents musées partenaires.

A l'occasion, de cet anniversaire du lancement, l'Association en partenariat avec Sundek films édite un DVD entièrement consacré au paquebot *France* avec le documentaire de Jean-François Pahun « Mon histoire de *France* », « Week-end en mer » de François Reichenbach et « Entrée interdite, les machines ». Un événement, qui permettra à chacun de revivre l'histoire du *France* et du *Norway*.

Mais 2010 marque également l'anniversaire plus modeste, mais non moins représentatif pour nous, celui des 15 ans de French Lines, créer en septembre 1995.

La prochaine Assemblée Générale aura lieu au Havre le samedi 19 juin 2010. Elle permettra de dresser un premier bilan de ces 15 années. Cela d'autant plus qu'à cette occasion, comme tous les cinq ans, il sera procédé au renouvellement des cinq postes d'administrateurs représentant les sociétaires. Vous recevrez début mai un appel à candidature et d'ores et déjà, notez la date pour venir au Havre. Des expositions et une projection de films de nos collections vous seront proposées qui illustreront notre bilan et surtout les perspectives de l'Association pour ... les 15 ans à venir.

Je compte donc sur votre présence et plus encore sur votre participation active.

Une seconde manifestation sera organisée à l'antenne de Marseille pour permettre à ceux de nos adhérents qui ne puissent pas faire le voyage au Havre de nous rejoindre et fêter avec nous cette étape importante et symbolique pour la conservation du patrimoine maritime français.

A bientôt donc....

Eric GIULY

HISTOIRE

La Horn Linie

Compagnie de navigation allemande aujourd'hui contrôlée par un groupe américain, la Horn-Linie a fait un bout de chemin avec la Transat, puis la CGM, dont elle a été filiale pendant trente-deux ans.

Schleswig, un port situé non loin de la frontière avec le Danemark, tout au fond d'un bras de la mer Baltique appelé le Schlei, fut une grande cité commerciale dès la fin du 9^e siècle jusqu'à ce que Lübeck monte en puissance. C'est le berceau de la Horn-Linie, une des plus vieilles compagnies maritimes allemandes dont le 130^e anniversaire n'est plus très loin. Elle naît en septembre 1882 par la volonté d'un groupe d'hommes d'affaires entourant Heinrich Christian Horn, propriétaire d'une fabrique d'allumettes, négociant en charbons et déjà armateur de bateaux circulant sur le Schlei.

Un premier navire est commandé au chantier Ulrichs, de Vegesack (Brême). Lancé en août 1883, il prend tout naturellement le nom de *Stadt Schleswig* et arbore sur sa cheminée et son pavillon de compagnie un « H » blanc sur fond de deux bandes horizontales bleue et rouge, les couleurs de la ville de Schleswig. Ce sont toujours aujourd'hui les marques de la Horn-Linie.

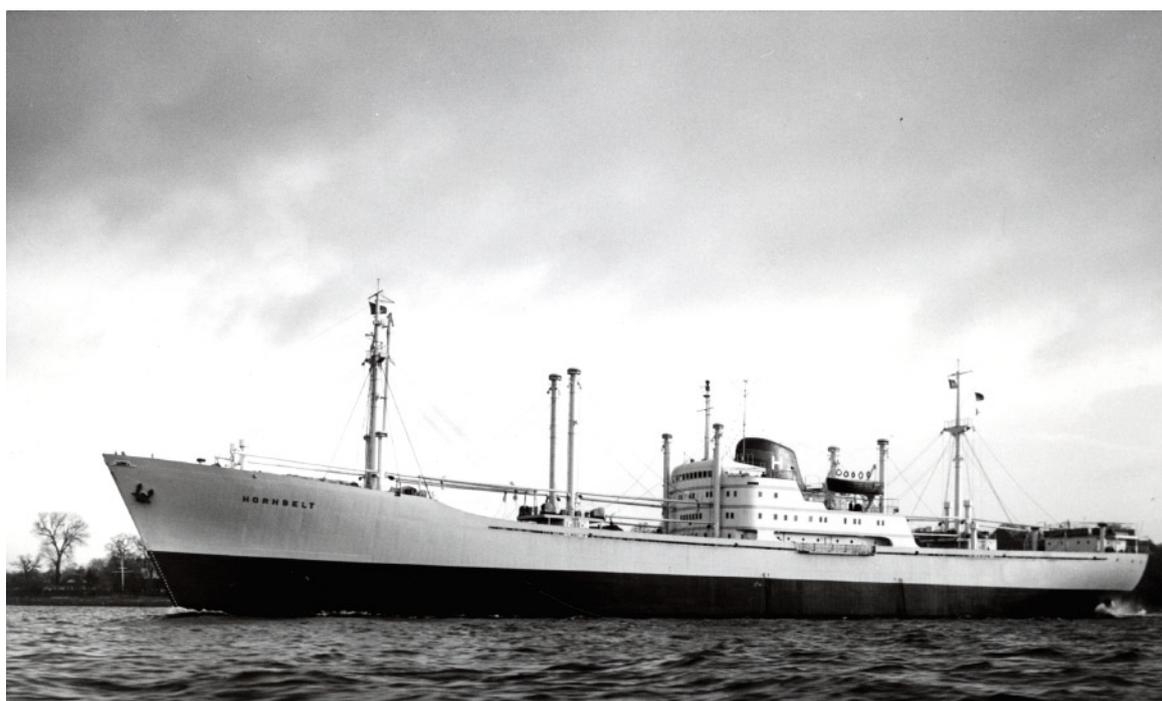
Le *Stadt Schleswig* dont la jauge brute est de 555 tonneaux effectue les voyages

classiques de l'époque, transportant par exemple du blé russe au départ de Libau (devenu Liepaja en Lettonie) vers les ports de la mer du Nord et revenant à Schleswig avec du charbon anglais. Vendu en 1901 à l'armement norvégien Aaby et rebaptisé *Mercur*, il connaît une fin tragique en janvier 1910 : parti de Drammen, son port d'attache, il disparaît les jours suivants avec tout son équipage sans laisser de traces.

Un second navire arrive en 1888, le *Therese Horn* (604 tonneaux), construit à Rostock. Au décès de Heinrich Christian Horn en 1899, l'armement compte sept navires en service dont le plus gros est le *Herbert Horn* (2 315 tonneaux) et trois en construction.

Sa succession est prise par son fils Heinrich Christian (Henry) Horn qui développe considérablement l'entreprise.

Celle-ci dispose en 1910 d'une flotte de 38 vapeurs totalisant 77 500 tonneaux de jauge brute et 128.500 tonnes de port en lourd. Ils naviguent au tramping (navigation à la demande) dans le monde entier. Par exemple, des cargos de la compagnie livrent du charbon en Extrême-Orient aux navires de guerre russes pendant la guerre russo-japonaise (1904-1905).



Hornbelt entre en service en 1958, il devient Transat en 1973



Comme pour tous les armateurs allemands, la Première Guerre mondiale est un désastre.

Aux six navires perdus pendant le conflit par fait de guerre ou accident, s'ajoutent les 21 unités saisies pendant et à la fin de la guerre et qui s'intègrent dans les flottes marchandes des vainqueurs, le pavillon anglais étant largement gagnant. La France récupère quatre cargos, *le Christian Horn* qui devient *le Nancéen* de la Compagnie des Bateaux à Vapeur du Nord, *le Frida Horn* qui se mue en *Formigny* chez Leroux et Heuzey, *l'Euphemia* qui se retrouve à l'Union Maritime en tant que *Mascara* et *le Therese Horn* repris par l'Etat et rebaptisé *Aisne*. Il ne reste qu'un seul navire sous pavillon Horn, *l'Irmgard Horn* (1 484 tonneaux) datant de 1902. Il va falloir repartir de zéro.

Le siège de la compagnie est transféré en 1921 à Flensburg. La même année, *l'Irmgard Horn* effectue un voyage exploratoire vers les Caraïbes dont le succès amène la création d'une ligne régulière entre l'Europe du nord et cette zone géographique qui va devenir la nouvelle activité principale de l'armement. Une douzaine de navires de 4 000 à 5 000 tonnes de port en lourd, construits entre 1922 et 1932, le dernier sorti étant *l'H. C. Horn* construit à Flensburg, animent cette ligne. Outre du fret, ils transportent aussi quelques passagers qui font l'objet de toute la sollicitude de la compagnie.

Les navires chargent principalement à Brême et Anvers et se partagent ensuite entre deux rotations, l'une desservant les îles (République Dominicaine, Jamaïque, Haïti, Porto Rico,

Curaçao), l'autre embrassant la « côte ferme » (Trinidad, Venezuela, Curaçao, Colombie). Des escales au Havre ont déjà lieu au retour.

Le siège est transféré à Hambourg en 1933 et la compagnie accueille la même année au sein de sa direction Erich Müller-Stinnes qui jouera un rôle déterminant après la guerre. En 1937, Heinrich Christian (Henry) Horn décède et la troisième génération, son fils Heinz Horn, prend sa suite.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, à part le *Mimi Horn* sabordé par son équipage en mars 1940 pour ne pas tomber aux mains des Anglais et le *Henry Horn* saisi en mai 1940 à Curaçao par les Hollandais, les huit autres grands navires de la compagnie sont utilisés à des fins militaires. Trois d'entre eux, *H. C. Horn*, *Ingrid Horn* et *Waldtraut Horn* sont transformés en « sperrbrecher » (briseurs de barrages) et d'autres en ravitailleurs de sous-marins. A la fin du conflit, il ne reste rien de la flotte Horn : cinq navires ont été coulés et les cinq autres attribués aux Pays-Bas, à l'URSS et à la Yougoslavie.

C'est à Erich Müller-Stinnes que l'on doit le retour de la Horn dans le monde du shipping. En 1949, il obtient la représentation générale de la Compagnie générale transatlantique pour l'Allemagne, la Scandinavie et l'Europe centrale. Dans le cadre de cet accord est aussi prévu le redémarrage des services réguliers de la Horn-Linie au moyen de navires de la Transat ou d'affrétés. Le premier départ a lieu en juin 1950 avec l'affrété allemand Marianne (4 200 tonnes de port en lourd).



Louisiane (ex hornmeer), entre en flotte en 1975 à la Transat

La compagnie redevient armateur avec la mise en service en 1951 des cargos *Hornfels* et *Hornsund* (7 300 tonnes), suivis en 1953 et 1954 des *Hornberg* et *Hornkliff* du même tonnage, en 1957 et 1958, les *Hornland* et *Hornstern* (7 020 tonnes) et en 1959 des *Hornbelt* et *Hornsee* (12 500 tonnes). Tous ont été construits par le Deutsche Werft, à Hambourg. Ces navires sont exploités sur la ligne des Caraïbes et de la « côte ferme » en commun avec la Transat. Les deux plus grands sont affrétés par la même Transat sur sa ligne du Pacifique sud (Equateur, Pérou, Chili).

Entre temps, le Deutsche Werft lance également quatre bananiers, les *Hornbay* et *Horncap* (3 400 tonnes) en 1955 et les *Hornkoog* et *Horndeich* (3 750 tonnes) en 1959. Ils sont employés par la Transat au transport de bananes de Santa Marta (Colombie) sur Hambourg, mais chargent aussi assez souvent aux Antilles françaises à destination de Dieppe ou Rouen.

La Horn Linie s'ouvre à un nouveau secteur en 1960 en devenant partenaire de l'armement Bruno Bischoff, de Brême, dans le service combiné germano-soviétique opérant entre l'Allemagne et les ports baltes. Le premier navire affecté à cette ligne est le *Hornbaltic* (980 tonnes).

En 1962, Erich Müller-Stinnes prend sa retraite et n'ayant pas d'héritier, décide de vendre sa compagnie à parts égales entre la Hamburg Amerika Linie (Hapag) et la Compagnie générale transatlantique. Cette démarche va bien au-delà d'une simple transaction d'affaires. Erich Müller-Stinnes est en effet un actif artisan de l'amitié franco-allemande et un européen convaincu comme en témoigne symboliquement

la présence du drapeau européen (alors formé d'un grand « E » vert sur fond blanc) à la vergue de ses navires. Il n'assistera malheureusement pas au redéploiement de sa compagnie car il décède en 1963.

La presque totalité de la flotte des années 50 est vendue entre 1969 et 1971, principalement à des armateurs asiatiques. Seuls les cargos de 12 500 tonnes bénéficient d'un sursis. Le *Hornbelt*, d'abord pris en affrètement coque nue par la Transat de 1973 à 1977, poursuit sa carrière au Consorcio Naviero Peruano, son associé péruvien, où il devient le *Piura*. Le *Hornsee* est vendu en 1972 au même armement qui en fait le *Tacna*. Les deux sont démolis en 1986 et 1984.

Cette grande flotte n'est remplacée que par trois navires neufs de 7 400 tonnes, les *Hornmeer*, *Hornwind* et *Horn golf* qui sortent en 1969 et 1970 des chantiers Howaldtswerke-Deutsche Werft, de Hambourg. Ce sont les seuls navires de la compagnie lorsqu'en 1975, Hapag-Lloyd (issu de la fusion de la Hamburg-Amerika Linie et du Norddeutscher Lloyd en 1970) s'en retire, laissant la Compagnie générale transatlantique seul actionnaire.

La même année, le *Hornmeer* passe sous le pavillon français de la Transat et prend le nom de *Louisiane*. Le *Hornwind* devient quant à lui le *Hannover* chez Hapag-Lloyd en 1979. L'un et l'autre sont revendus en 1980 et 1981. Le *Hornmeer* existerait toujours en tant que chinois *Guang Yun*, mais le *Hornwind* a été démolé en 1997. Le *Horn golf*, demeuré seul du trio sous les couleurs de la Horn-Linie, est vendu en 1981 en Chine et part à la casse en 1998.



Le Fort Sainte-Marie rebaptisé Hornbay en 1981



Deux petits porte-conteneurs destinés au feeding européen sont livrés par le chantier Sietas, de Hambourg : en 1978, le *Hornbaltic* (renommé *Hornbelt* en 1980) d'une capacité de 127 conteneurs équivalents vingt pieds (EVP), et en 1980, un nouveau *Hornbaltic* (238 EVP). Le premier des deux va se retrouver sous pavillon français en 1988 après avoir été transformé en cimentier pour la Société Méditerranéenne de Cabotage (Someca) sous le nom de *Capo Rosso* ; il sera vendu en 2005 après la mise en service de son successeur sur la liaison Nice - Corse, le *Capo Nero*.

En 1979, la Compagnie générale maritime, née de la fusion de la Transat et des Messageries Maritimes, transfère ses bananiers *Fort Sainte Marie* et *Aquilon* à la Pluto Shipping Corporation, une filiale libérienne de la Horn-Linie, qui les rebaptise *Hornbay* et *Horncap* comme ses deux premiers bananiers de 1955. Ils font partie d'une série de huit unités de 6 600 tonnes construite à Dunkerque en 1868-1969 dont la Horn affrètera aussi certains autres exemplaires (les *ex-Narval* et *Orque*).

Ils sont remplacés en 1986-1987 par les trois « super pointes » polyvalentes construites en 1973-1974 par Dubigeon à Nantes pour la ligne des Antilles françaises, les *Pointe La Rose*, *Pointe Madame* et *Pointe Sans Souci* (8 600 tonnes). Devenus les *Hornwind*, *Horn-gulf* et *Hornstar*, ils continuent de toucher régulièrement Pointe-à-Pitre et Fort-de-France à l'aller, mais rentrent en Europe (Anvers, Hambourg) avec des bananes « Del Monte » généralement chargées à Puerto Limon (Costa Rica). Ils sont démolis en 1992-1993.

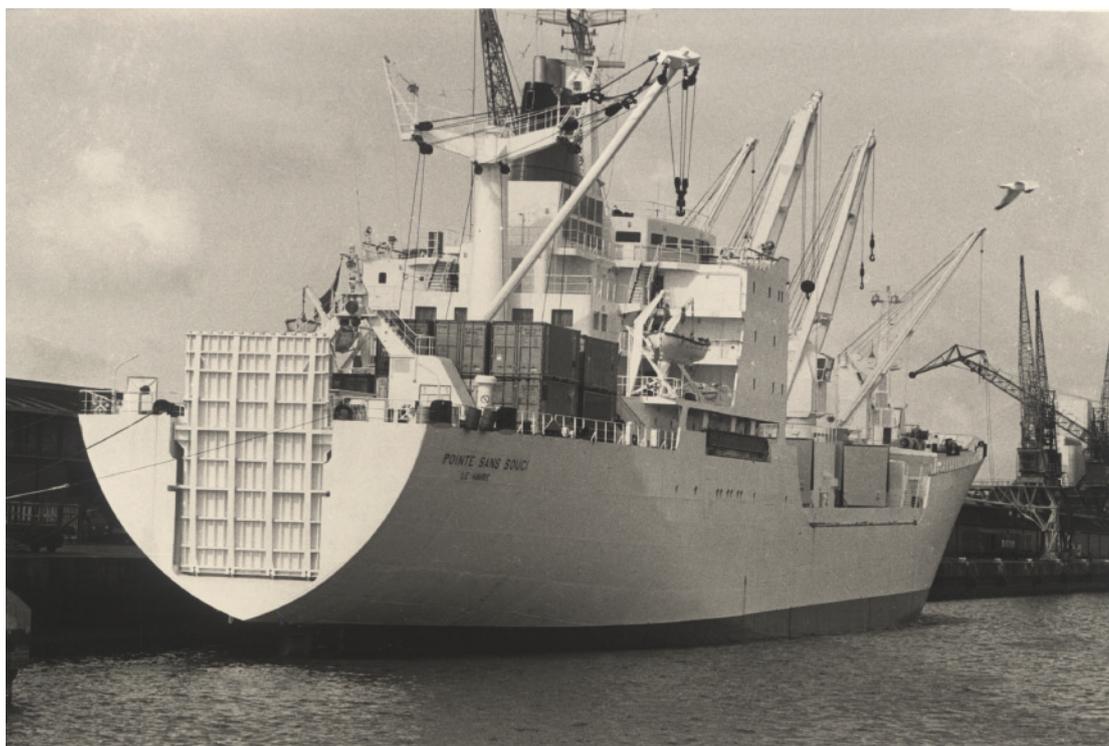
Le relais avait été pris en 1990-1992 par les polythermes polyvalents rouliers *Hornbay*, *Horncap* et *Horncliff*, construits par le chantier Uljanik, à Pula (Croatie). Ces navires de 9 600 tonnes, qui peuvent transporter 322 EVP et plus de 400 voitures, sont toujours en service sous les couleurs de la Horn-Linie, mais celle-ci a changé de propriétaire.

En janvier 1994, dans le cadre de « cessions d'actifs non stratégiques », la CGM a vendu 51 % de la Horn-Linie au groupe américain Del Monte, principal utilisateur des navires. Elle s'est désengagée fin 1997 des 49 % restants au profit du même acquéreur. Avec ses trois navires et deux affrétés, la Horn-Linie continue alors d'opérer sur sa ligne traditionnelle, selon une rotation touchant Le Havre, Ponta Delgada (Açores), Pointe-à-Pitre, Fort-de-France, Cartagena (Colombie), Puerto Limon (Costa Rica), Douvres, Anvers et Hambourg.

Dans le contexte de la « crise », elle a mis récemment un terme à ce service de ligne pour se concentrer sur le seul transport bananier. Le *Hornbay* aura été le dernier Horn à toucher Le Havre le 18 octobre 2009.

Gérard CORNIER

**le Pointe
sans Souci
devenu
Hornstar**



Anniversaire du lancement du France

A l'occasion de la date anniversaire du lancement du Paquebot France, nous souhaitons vous faire revivre l'Allocution du Général De Gaulle du 11 mai 1960.

« Le paquebot *France* est lancé. Il va épouser la mer. La mer, si redoutée et si désirée des peuples, la mer qui sépare les nations mais leur permet de se joindre, la mer par où les pires dangers peuvent menacer les Etats mais sans laquelle il n'est point de grandeur.

La mission de *France* sera de transporter d'un bord à l'autre de l'Atlantique, des hommes, c'est à dire des pensées et des activités, des foyers de connaissance et des sources de travail, de l'art et de la richesse. En tous temps, un pareil rôle eut été tenu pour important. Aujourd'hui, il l'est plus que jamais. C'est, en effet, des rapports entre nos semblables, autrement dit des échanges, que procède la civilisation. Le progrès de notre espèce comporte une connaissance réciproque des pays, une coopération des valeurs et des labeurs, une pratique des contacts, faute desquelles les peuples s'enfonceraient, chacun de son côté, dans la méfiance et les griefs, mais grâce auxquelles ils ressentent leur mutuelle dépendance et développent ce qu'ils ont en commun. Que ce navire aille donc accomplir sa destinée : porter des hommes vers des hommes.

En le faisant *France* va contribuer à resserrer et à multiplier les liens deux fois séculaires qui existent entre deux pays. L'amitié y trouvera son compte, car les Etats-Unis sont chers à la France et je crois bien que la France est chère aux Etats-Unis. Ce n'est pas en vain que ces peuples se sont trouvés côte à côte chaque fois qu'il fallut sauver la liberté du monde. Ce n'est pas en vain qu'il souffle en Occident un certain air où s'épanouissent les droits de l'homme et sa dignité. On verra donc ce splendide bâtiment, s'ajoutant aux escadres d'avions et de vaisseaux qui mettent en relations directes Européens et Américains, relier par-dessus la mer toutes sortes d'activités, matérielles, intellectuelles, morales, qui, pour la chance de l'univers, veulent harmoniser leurs efforts.

France va sortir de ce chantier de la Loire Atlantique que j'avais vu, voici quinze ans, bouleversé de fonds en comble. A cette époque, déjà, j'entendais des milliers de voix exprimer la volonté que le chantier de Saint-Nazaire revive. Et bien ! le voici vivant, je puis même dire triomphant. Sans doute est-il vrai, qu'en raison des circonstances mondiales, l'ensemble des entreprises qui bâtissent des navires éprouve certaines difficultés, exige certaines mesures d'adaptation et de conversion, inspire certaines inquiétudes au personnel qui y est employé. Mais, le succès auquel nous assistons attire l'attention des Français sur ce problème national. L'apparition de *France* sur l'Océan fait voir à tous ce que vaut et ce dont est capable la phalange des dirigeants, des ingénieurs, des techniciens, des ouvriers, qui anime notre industrie de la construction navale. En même temps, chacun mesure quel rôle notre marine marchande joue dans l'économie comme dans le prestige du pays. Il y a là une démonstration qui ne sera pas méconnue.

J'ai parlé d'un succès. Oui ! *France* va en être un. D'abord, par le fait que le navire, avec ses 315 mètres de long, son déplacement de 57 000 tonnes, sa propulsion de 160 000 CV; sa vitesse normale de 31 noeuds, sera plus grand, plus sûr, plus puissant, plus rapide qu'aucun autre de son espèce. Ensuite, pour cette raison que ses aménagements doivent être une somme de chefs-d'oeuvre. Enfin parce que son bord accueillera demain des élites. Dans ce vaisseau, nous saluons l'une des grandes réussites, dont présentement la technique française fait hommage à la patrie, que ce soit sur terre, sous terre, sur mer ou dans les airs. La cérémonie d'aujourd'hui ajoute à la fierté que nous avons de la France.

Et maintenant que *France* s'achève et s'en aille vers l'Océan pour y voguer et pour y servir.»

VIE ASSOCIATIVE

Dons et Acquisitions

L'Association remercie chaleureusement

Mr Daniel PETIT, pour un dépliant (*France*).

Mr Jacques PENEAU, pour des photographies, une fiche individuelle, une plaque métallique de la citation à l'ordre de la Division (1917) (*Vaucluse*).

Mr PATUEL, pour un Menu du 12 août 1957, (*Ville d'Oran*).

Mr CAZADE, pour un foulard de la Compagnie Générale Transatlantique.

Françoise BERTHELOT pour une médaille de ski de la Compagnie Générale Transatlantique, une serviette de toilette et un peignoir de la Compagnie des Messageries Maritimes.



BULLETIN

Votre bulletin vous est envoyé par la poste, mais vous êtes aujourd'hui nombreux à être abonnés à la lettre e-mail. Dans un souci d'économie et de développement durable, il vous a été proposé, pour ceux qui le souhaitent, de recevoir le bulletin par internet à partir du prochain numéro. Si vous en êtes d'accord, vous voudriez bien nous répondre par courriel à l'adresse suivante :

jjoseph.frenchlines@wanadoo.fr

en précisant votre adresse e-mail.

SITE INTERNET

Le site web s'étoffe de deux nouvelles expositions de photographies numérisées.

La numérisation de ces photographies et leur mise à disposition sur internet est soutenue dans le cadre du programme de numérisation 2009 du Ministère de la culture et bénéficie également du soutien de la Région Haute-Normandie

Le carnet de voyage de Pierre de Morsier

Officier de la Marine marchande, Pierre De Morsier navigue entre 1931 et 1948, années pendant lesquelles il tient un journal photographique. Cette exposition en ligne se compose de 300 photographies et du fac-similé de la maquette de l'ouvrage que Pierre de Morsier espérait publier (Marine Marchande, 1931-1939, suite de photographies par Pierre de Morsier, capitaine au long-cours) issus du fonds apporté en don à French Lines.

(l'intégralité du fonds est consultable à French Lines, au Havre).

Les navires de la Marine Marchande

Une sélection de 500 photographies de navires de nombreuses compagnies françaises de Marine marchande. Les flottes des Messageries Maritimes, de la Compagnie Générale Transatlantique et des Chargeurs Réunis figuraient déjà sur le site. Dorénavant, d'autres compagnies sont également représentées : Delmas-Vieljeux, Compagnie de Navigation Mixte, Compagnie de Navigation Paquet, Worms, Société Navale Caennaise, etc.

www.frenchlines.com

OBJETS DU MOIS***ENTRE SICILE ET TUNISIE***

Partir de l'immigration de ses grands-parents, Huguette Senia-Badeau raconte la vie des Siciliens en Tunisie au cours de la première moitié du vingtième siècle, leur combat pour s'intégrer dans le brassage ethnique qui s'imposait à eux, l'acharnement pour certains à vouloir devenir Français tout en pratiquant leur langue et leurs usages.

Le récit immerge le lecteur dans la médina de Tunis des années cinquante, en débutant par la description de la rue où l'auteur a grandi. Il se poursuit par un retour sur l'enfance de ses parents, douce pour l'un, orpheline pour l'autre. Sa famille évoluera dans un pays en apparence paisible, mais toutefois en quête croissante d'une indépendance qui la conduira comme tant d'autres au déracinement.

La traversée de la deuxième guerre mondiale y est contée à travers le regard de ceux qui l'ont vécue et souligne les souffrances du quotidien. Avec une spontanéité d'enfant retrouvée, l'auteur développe aussi ses souvenirs nourris d'anecdotes savoureuses.

Huguette Senia-Badeau a vécu jusqu'à l'âge de dix ans à Tunis dans le carrefour de cultures d'après guerre. Elle vit aujourd'hui à Marseille, où elle enseigne à des enfants en difficulté.



Pages : 146 pages

Prix : 15 €

Si vous êtes intéressé, vous pouvez vous le procurer auprès de l'éditeur la Société des Ecrivains (www.societedesecrivains.com) ou de French Lines Marseille le règlement à l'association French Lines - 61 bd des Dames - 13 002 Marseille 15€* + 7,62€ de frais de port.

EXCLUSIVITE FRENCH LINES

A l'occasion du cinquantième anniversaire du lancement du *France*, en collaboration avec Sundeck film, French Lines met en vente un DVD sur l'histoire du paquebot.

Trois films sont présentés:

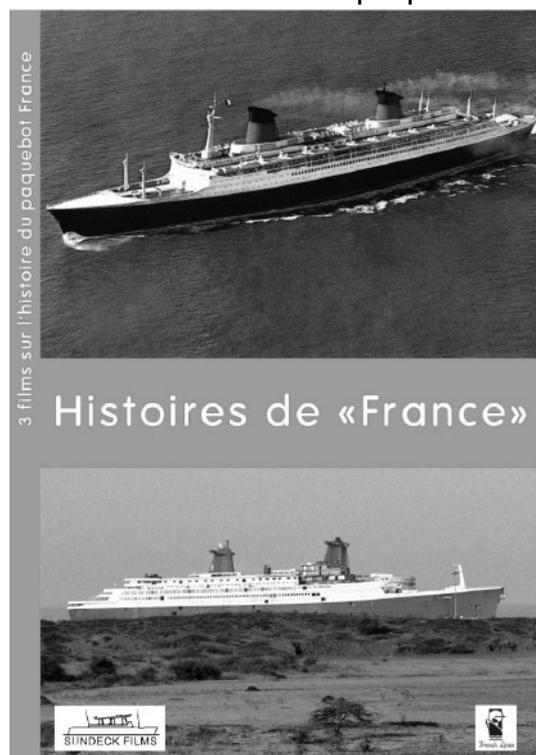
« Mon histoire du *France* » (52 min), un documentaire écrit et réalisé par Jean-François Pahun.

« Week-end en mer » (30 min) de François Reichenbach, voyage inaugural du *France* du Havre à New York, le 3 février 1962.

« Entrée interdite, les machines » (7 min) Documentaire au coeur des machines du paquebot, en 1962.

Référence : FL 170

Prix : 25 €* + 7,62€ de frais de port



Le Naufrage du Lamoricière



Un voile d'oubli tombe sur cette surprenante histoire, masquée par les horreurs de la guerre mondiale.

Aujourd'hui, l'intérêt renaît pour cette tragédie. Ainsi, l'association French Lines, qui se consacre à faire vivre la mémoire des grandes compagnies maritimes, organise des conférences, des forums en ligne consacrés au naufrage du *Lamoricière*, dont le grand poète Max Pol Fouchet interprétait ainsi le nom : la mort ici erre...

Ce livre est construit autour d'un poignant témoignage : une jeune femme rescapée, Maguy Dumond, a écrit à chaud le récit détaillé du drame où elle a perdu son mari. Publié en 1943, ce livre était introuvable.

En mai 2008, l'histoire du *Lamoricière* a suscité un vif regain d'intérêt. Grâce à la prouesse d'une équipe de plongeurs italiens : l'épave, au prix d'efforts et de courage exceptionnels a été retrouvée et photographiée à près de 150 mètres de profondeur. Un exploit sportif et technique, ramenant des fonds obscurs de bouleversantes images.

Enfin, ce livre éclaire un paradoxe. Sous la plume d'Edouard Peisson, le drame si discret du *Lamoricière* a donné naissance aux plus belles pages de la littérature maritime, pages célèbres, traduites dans toutes les langues. (...)

Référence : FL 171

Format : 15 x 22 cm

Pages : 240 pages

Prix : 22 €* + 7,62€ de frais de port

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

A Rognac

Exposition itinérante «*Les valises sur le pont, 1962, ils ont quitté l'Algérie*»
Du 16 au 30 avril 2010, à la médiathèque (19 avenue Charles de Gaulle).

Au Havre

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 Saint-Nazaire

Expositions «*Normandie et France, la légende Transatlantique*», à Escal'Atlantic Base sous-marine, Boulevard de la Légion d'honneur.
Du 8 avril 2010 à octobre 2011

A Marseille

Exposition «*Les valises sur le pont, 1962, ils ont quitté l'Algérie*»
Conseil Général des Bouches du Rhône
Du 17 au 28 mai 2010

Une conférence d'Huguette SENIA-BADEAU, «*Entre Sicile et Tunisie*» en partenariat avec l'Office de la Mer, à l'Office de la Mer 6 rue Fort Notre Dame 13 007 Marseille
L'entrée est libre et la conférence sera suivie d'une séance de dédicaces et d'un apéritif
Le jeudi 27 mai à 18h00

Aix en Provence

Exposition «*Les valises sur le pont, 1962, ils ont quitté l'Algérie*» à la Maison du Maréchal Juin en partenariat avec le Collectif Aixois des rapatriés.
Du 3 au 30 juin 2010

Lyon

Conférence d'Yves Lacoste «*Le Naufrage du Lamoricière*» pour le Rotary's Club.
Le jeudi 3 juin 2010. (pour plus de renseignements contacter Christelle Harrir au 04 91 56 33 55)

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 2010 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
GRAND PORT MARITIME DU HAVRE
SNCM
STEF TFE
STIM D'ORBIGNY

SOCIETAIRES DONATEURS

(de) LAGENEST ARNAUD
ALRIC RAYMOND
ANDRE BERNARD
AUG ALAIN
AUGIER GILBERT
AURIACOMBE PIERRE
AYMERIC PIERRE
BALLOCHE RICHARD
BARDUS GEORGES
BECHHOEFER EDMOND
BERTRAND BENOIT
BONIS JEAN-YVES
BOUGANT JEAN
BOUTAREL ANDRE
BOUTON DENISE
BRAULT FRANCOIS
BRISSET FERNAND
BUHL ALAIN
CARROT BERNARD
CAZADE PIERRE
CHARLOT YVES
CHAUMETTE LUC
CHERNER VICTOR
CHIRON ALAIN
CHRETIEN JEAN-CLAUDE
CLERC JACQUELINE
CORNIER GERARD
COUILLIARD FRANCOIS
COURTEVILLE JEAN-PIERRE
COURVOISIER
COUSIN ALAIN
DANY GEORGES
DEBRAY MARC
DEPREUX JEAN YVES
DESRANGES DAVID
DORMOY MICHELINE
DUCAUNNES DUVAL MICHEL
FALGUIERE LAURENT
FRANCOIS JEAN
GALLET MICHELE

GALLIEN PAUL
GASTON GERARD
GAUMETOU JACQUES
GAZENDEL THIERRY
GEREZ ALBERTE
GEREZ JEAN-MAURICE
GIRE NICOLE
GIUILY ERIC
GRONDIN JEAN YVES
GUENEBAUD PIERRE
GUERINEAU JEAN
GUILBERT PHILIPPE
GUILLEMOT MAURICE
GUILLON MICHELINE
GUILLOUET PASCAL
HAFFREINGUE PIERRE
HARENT PAUL
HELARY JEAN-CLAUDE
HOCHET ALAIN
HUCHER JEAN-PIERRE
HUTEAU JACQUES
ILLY MIREILLE
JOSEPH JACQUES
JOUAULT JOEL
JOURDAN PIERRE
KINDEL CLAUDE
LASER PLUS (2009)
LAUWICK GERARD
LE BEL ANDRE
LE BLANC SERGE
LE FRIANT PIERRE
LE GALL JOSEPH
LE GUEN BERNARD
LE GUERN BERNARD
LE MOUEL GILLES
LE QUERE NOEL
LE ROUX ALAIN
LE SIDANER JEAN
LEBRUN BENOÎT
LECANU CHRISTIANE
LEFRANCOIS ROBERT
LEGRAND DANIEL
LEMUT JEAN
LEVIEUX JEAN PIERRE
LIEUTAUD MICHEL
LIEZ JEAN LUC
LIOTARD JEAN
MAIER GUY
MARCIACQ JEAN-CLAUDE
MARTIN CLAUDE
MAUPOME GERARD
MERZ MARIE-NOELLE
MILLIASSEAU LECA
DAMIEN

MOINE MICHEL
MONIER JEAN-PAUL
MORIN PATRICK
NEMERY PHILIPPE
NEMO GERARD
NICOL VINCENT
NIZET MARC
NOEL GERARD
NOUVEAU MAURICE
OFFREY CHARLES
PARIS BERNARD
PATUEL PIERRE
PERLIE CURE ANNE-MARIE
PERROY AYMERIC
PERSOGLIA MICHEL
PETRO MARLENE
PICARD CLAUDE
PIETERS JEAN
PLANCKEEL JEANNINE
QUEMAR JEAN-LOUIS
QUILLIOT BERNARD
RANNAUD SERGE-CHRISTOPHE
RIDENT CLAUDE
ROLLAND ALAIN
ROMANI GEORGES
SAGOT BENOIT
SAUTEREL MARIE-EVE
SINCE FREDERIC
SPADE DIDIER
STRANSKY ARLETTE
THIBAUT MICHEL
TOUTEE HENRI
VALERY PATRICK
VALETOUX PHILIPPE
VIGER ANDRE
VIGER NELLY
VILLERS CLAUDE
VOCHEL LUCIEN
ZIEGER KARL