

Pavillons des compagnies maritimes françaises

Dominique Cureau

Abstract L'article traite des différents pavillons hissés par les navires de commerce français dans le but de communication ou d'identification. Les pavillons d'armateurs sont étudiés plus spécifiquement dans l'article.

La vexillologie maritime est particulièrement riche car les marins utilisent beaucoup de pavillons:



- celui qui sert à indiquer la nationalité du navire,
- celui qui sert à honorer le pays dans lequel le bâtiment se trouve,
- tous ceux qui permettent au navire de communiquer avec les autres navires ou avec un observateur sur la terre. Un jeu complet, respectant le Code International des Signaux, comporte 40 pavillons,
- de 1817 à 1929, les navires français durent porter un pavillon indiquant l'arrondissement maritime de leur port d'attache,
- un étendard peut indiquer la présence d'une personnalité de haut rang à bord, amiral, chef d'état...
- les bâtiments de service tel les remorqueurs, navires de pilote.. peuvent indiquer leur fonction par un fanion particulier,
- une longue flamme portant le nom du navire est parfois arborée, ce vexille particulier a reçu le nom d'ONOMAST par le vexillologiste canadien Kevin Harrington,
- la marque du propriétaire du bateau, ce que cet article va particulièrement étudier.



Pavillons d'arrondissement

De 1817 à 1929, les navires français durent porter un pavillon indiquant l'arrondissement maritime de leur port d'attache

Les arrondissements étaient coupés en deux. Une partie portait un guidon, l'autre partie portait une flamme.

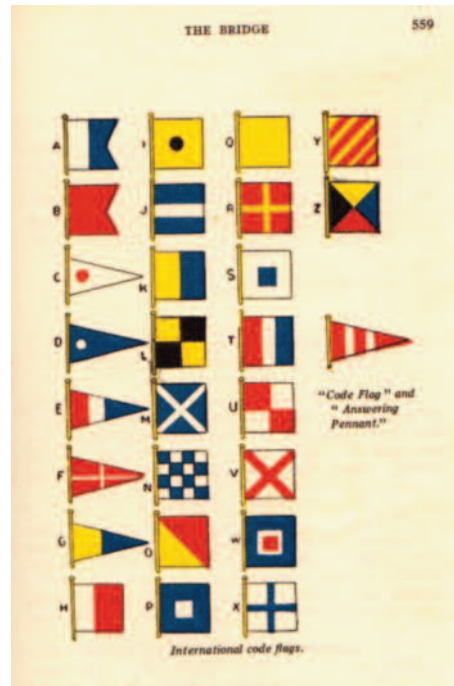
Les couleurs des arrondissements étaient bleu et blanc pour Cherbourg, jaune et bleu pour Brest, rouge et bleu pour Lorient, vert et blanc pour Rochefort, rouge et blanc pour Toulon.

Deux autres pavillons représentaient les colonies occidentales et orientales.

Pavillons de communication

Charles REYNOLD de CHAUVANCY rédigea un code de Télégraphie Nautique Polyglotte en 1855 qui fut rendu obligatoire aux marines militaire et de commerce fran-

çaises cette même année. La diplomatie française entra en jeu et fit adopter ce code par 15 nations étrangères: Angleterre, Pays-Bas, Sardaigne, Suède, Grèce, Naples, Belgique, Prusse, Norvège, Russie, Uruguay, Hambourg, Oldenbourg, Chili, Danemark et Autriche.



Le Code REYNOLD était excellent mais il avait le défaut d'être français ce que l'orgueil britannique ne pardonne guère dans les questions de marine. L'Angleterre refusa de l'appliquer et travailla sur un autre projet de Code Commercial des Signaux. En 1863, le ministre de la Marine abrogea le décret de 1855 et envoya une commission travailler avec le Board of Trade pour la validation du nouveau code. Celui-ci, d'abord connu sous le nom de Code LARKINS, fut adopté internationalement et devint le Code International des Signaux.

Pavillons d'identification



Onomast



Numéro



< Identification par signals.

Le navire pouvait être identifié par son nom, son numéro dans la compagnie ou par son immatriculation indiqué par les signaux du Code International.

Pavillons de fonction



Pavillon de pilotine



Pavillon d'appel à un pilote

Pavillons d'armateur

Avant le XIXe siècle, nous n'avons pas beaucoup de documents qui nous indiquent quels étaient les pavillons qu'arboraient les armateurs.

Une notable exception est la Compagnie des Indes orientales - ou Compagnie française pour le commerce des Indes orientales de son vrai nom - qui est une entreprise commerciale, fondée en 1664 pour concurrencer les compagnies anglaise et hollandaise des Indes orientales.

< L'utilisation de pavillons spécifiques par les armateurs se généralisa au début du XIXe siècle.

Les armateurs de ce début de siècle étaient souvent des maisons familiales.

"Pourra ladite Compagnie équiper et armer tel nombre de vaisseaux qu'elle verra bon être, soit de guerre ou de commerce, arborer sur l'arrière d'iceux le pavillon blanc avec les armes de France..."

Armement MASURIER

Ancienne famille du Havre, puisqu'on trouve un Jehan Masurier propriétaire au Havre-de-Grâce en 1531. La maison de commerce fut créée en 1800 sous le nom de L.J.Masurier. C'est elle qui inaugura la première ligne Le Havre-Southampton par navire à voile. En 1834, elle armait 5 navires. En 1842, Louis Masurier prit la direction de l'affaire et 3 ans plus tard possédait 19 navires.

Son fils Jules fit encore prospérer l'entreprise et sous sa houlette, la flotte Masurier, battant pavillon rouge aux initiales A.M, compta 40 bâtiments en 1870. Jules Masurier s'investit alors dans la ville du Havre: membre de la Chambre de Commerce, président de la Société des Sauveteurs de la ville, maire de 1874 à 1878. En 1878, il s'installa à Paris et joua un rôle important dans la Compagnie des Chargeurs Réunis. Il décéda en 1888 à Paris.

Maison POSTEL

Elle fut créée par Bon Auguste Postel (1787-1856) en 1820. Elle transporta du blé, bois exotique, sucre.. vers les Antilles, Ceylan, Bombay et même des passagers entre Cherbourg et Dunkerque. Les fils Emile (1819-1901) et Auguste Félix (1817-1895) développèrent la compagnie depuis Cherbourg et Le Havre. Elle fut importante possé-



dant 120 bateaux entre 1830 et 1890.

Le naufrage du vapeur "Ville de Cherbourg" en 1903, perdu corps et bien, mis à mal les finances de la compagnie car très mal assurée, comme c'était souvent le cas à l'époque. L'armement de navires fut ralenti et la compagnie se tourna vers les métiers de consignataire et d'agent maritime.

Emile Postel (1889-1966), président de la Chambre de Commerce de Cherbourg, fut le dernier armateur de la famille.

Le pavillon de la compagnie est blanc à deux boules rouges décalées.



Il ressemble à celui de la Compagnie Générale Transatlantique (qui fut la plus puissante des compagnies maritimes françaises du XXe siècle) qui ne présente qu'une seule boule rouge.

La famille Postel a une explication pour cette ressemblance: Auguste Postel et les frères Péreire (créateur de la Compagnie Générale Maritime, ancêtre de la Transat) se fréquentant et ayant créé leurs sociétés en même temps dans le même département (la Manche), ils choisirent des pavillons complémentaires.

Armement Théodore BARBEY, puis PEULVE-PETITDIDIER

L'armateur havrais Isidore-Théodore Barbey créa en 1839 sa maison d'armement avec un seul navire le Ludovic destiné au commerce avec Valparaiso et Lima. La société prospéra, devint société anonyme sous le nom de Compagnie d'Armement Maritime en 1855.

Il créa des lignes de paquebots (à voile) qui partaient régulièrement du Havre à destination de Valparaiso, Veracruz, La Plata, Bahia et la Réunion.

Ces magnifiques voiliers avaient des coques blanches d'où leur surnom de "clippers blancs". Le pavillon est blanc avec les lettres ITB en noir.



L'armateur avait comme principe de ne jamais assurer ses navires et de réinvestir immédiatement les primes économisées. En 1857, il possédait 39 navires en service et en avait 34 en construction.

En 1864, Isidore-Théodore Barbey transmet le flambeau à son neveu Jules Peulvé et son associé Arthur Petitdidier. Ceux-ci gardèrent le pavillon blanc mais avec leurs initiales PP en noir. Initiales qui étaient aussi présentes sur les voiles.



1870 fut le chant de cygne de la compagnie: avec 81 voiliers à flot, c'est la plus grande compagnie française. Mais la concurrence des navires à vapeur va inverser le cycle de croissance de la société. En 1875, la flotte n'est plus que de 40 voiliers et en 1879, c'est la mise en liquidation de la société.

La vie à bord de ces grands clippers n'était pas facile pour les marins. Une chanson de matelot avait comme refrain:

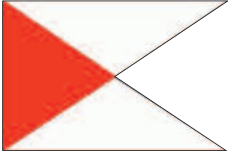
"Pour être heureux en équipage

Il faudrait toujours naviguer

Mais, croyez-moi, ne faites pas campagne

A bord d'un clipper marqué T.B."

A partir de la moitié du XIXe siècle, les armateurs comprirent l'intérêt de se grouper, puis d'ouvrir leur société aux capitaux sous la forme de sociétés anonymes.



Union des Chargeurs

L'Union des Chargeurs était un groupement d'armateurs et de négociants du Havre qui exploita, à partir de 1844, des lignes régulières de paquebots à voile en direction de l'Amérique du Sud. L'originalité de cette compagnie est qu'elle possédait une structure intermédiaire entre l'armateur qui possède à titre personnel les navires de sa flotte et la société à actions. Les adhérents armateurs apportèrent leurs navires, les négociants leurs chargements et les chambres de commerce leurs finances. Le but était d'assurer un départ régulier les 1er et 16 de chaque mois à l'aide de 12 clippers. Il fallait compter une quarantaine de jours de voyage pour relier Le Havre à Rio. Les bateaux de couleurs noire et blanche furent surnommés "les Hirondelles de Rio".

Le marché étant très rentable, ils eurent à subir la concurrence de plusieurs autres armateurs havrais (Quesnel, Grosos...). Mais ce fut la diffusion des navires marchant à la vapeur qui ruina définitivement la compagnie. En 1872, fut créée la Compagnie des Chargeurs Réunis. Les principaux dirigeants de l'Union des Chargeurs partirent pour entrer au conseil d'administration des Chargeurs Réunis et en 1880 ce fut la fin de la société.

Compagnie des Chargeurs Réunis

Les Chargeurs Réunis, compagnie de navigation française à vapeur, est fondée au Havre en 1872. A l'idée de base défendue par l'Union des Chargeurs d'assurer des lignes à date de départ régulier, ils ajoutent une technologie nouvelle: la vapeur et une structure financière de société anonyme.

En 1898, sa flotte regroupe 35 bateaux. Ils transportent en 1891 près de 470000 tonnes de marchandises et 13600 passagers sur 1 million de milles nautiques. Ils relient principalement le Havre à la côte occidentale d'Afrique, au Brésil, à l'Argentine et à New York.

Le pavillon est blanc avec cinq étoiles rouges, une par continent.

Passé sous le giron de la compagnie Fabre et Cie en 1927, la société tente de racheter l'Aéropostale en 1933 et confirme sa volonté d'investir dans le transport aérien en fondant l'Aéromaritime

En 1937, Chargeurs Réunis retrouve son indépendance vis-à-vis de Fabre, qu'il rachète dans les années 1960, tout comme Fraissinet, SGTM, Paquet, puis l'Union navale. Ses activités couvrent alors plusieurs champs du transport international : transport maritime, transport aérien (63 % des parts d'UTA rachetées en 1990 par Air France), entreposage, dédouanement sur les ports, mais aussi l'hôtellerie (chaîne UTH).

Le groupe est renommé « Chargeurs » en 1983.

Entre 1983 et 1995, Chargeurs se transforme : sortie des secteurs maritimes et aériens, renforcement dans le textile, et ouverture vers un nouveau champ de développement : la communication. Le Groupe fait ainsi l'acquisition de Pathé Cinéma en 1990.

De 1996 à 1998, Chargeurs poursuit sa mondialisation et sa politique de spécialisation amorcée par la scission de 1996, en se recentrant sur ses quatre métiers principaux : le peigné de laine, les tissus à base de laine, l'entoilage pour l'habillement et les films de protection de surfaces industrielles.





DELMAS

En 1867, les frères Franck et Julien Delmas créent à La Rochelle l'armement du même nom. En 1871, Émile Delmas leur frère aîné quitte l'Alsace (annexée à la Prusse) et rejoint ses frères à La Rochelle. En souvenir de la province qu'il a été contraint de quitter pour rester français, il propose la Roue de Mulhouse comme emblème de la société. En effet celle-ci, une roue de moulin à 8 aubes, figure sur les armoiries de Mulhouse, la ville des moulins.

Léonce Vieljeux, gendre de Franck Delmas entre dans la société, en 1898. En 1919, son nom devient Delmas Frères et Vieljeux, puis Compagnie Delmas-Vieljeux, en 1935. En 1944, Léonce Vieljeux est fusillé par la Wehrmacht, pour actes de résistance. Depuis 2006, la compagnie DELMAS appartient au groupe CMA-CGM.

A côté de ces grandes sociétés, continua à exister une foule d'autres armateurs ou de compagnies de navigation de plus petite taille.

PRENTOUT-LEBLOND

Henri Prentout (qui avait accolé le nom de sa femme née Leblond à son patronyme) a géré depuis Rouen, une immense flotte soit en son nom propre, soit avec divers associés Boniface, Leroux, Heuzey, soit en gérant les bâtiments de différentes sociétés.

A sa retraite en 1914, il gérait:

- 1 pétrolier à voile appartenant aux raffineries de GRAMONT,
- 1 trois-mâts à MM. Tiberghien Fils de Tourcoing,
- 4 voiliers de la Compagnie Rouennaise de Transport Maritime (pavillon rouge, bande blanche, étoile bleue avec initiales CR en bleu),
- 5 voiliers de la Société anonyme des Voiliers Normands (ex Société Bayonnaise de Navigation),
- 8 voiliers de la Société Bretonne de Navigation (pavillon rouge, bande blanche, étoile bleue avec initiales SB en bleu),
- le cinq-mâts "France II" de la Société anonyme des Navires Mixtes.

Ses successeurs Leroux, Heuzey et Chastellain continuèrent la société jusqu'en 1967. L'étoile des pavillons Prentout est dessinée soit à 6 branches, soit à 5 branches.

Société des Voiliers de Marseille

La loi de 1893 accordant une prime de 1,70 F par tonneau de jauge brute et 1000 milles parcourus, aux armateurs faisant construire des voiliers de commerce en France, dopa la construction et l'exploitation de grands voiliers. 200 trois et quatre-mâts de 2000 à 3000 tonneaux furent construits en 5 ans. Des sociétés portant le nom de Voiliers Nantais, Voiliers Dunkerquois, Voiliers Havrais...se créèrent à cette époque. Marseille ne fut pas en reste puisqu'en 1900 se créa une Société des Voiliers Marseillais qui fit construire 6 navires: Notre-Dame-de-la-Garde: avril 1900, perdu en Nouvelle Calédonie en août 1901; Canebière: juin 1900, vendu à Brown et Corblet en 1910; Château-d'If: juin 1900, vendu à Brown et Corblet en 1910; Mistral: octobre 1900, disparu en mer en 1908; Joliette: octobre 1901, détruit par un cyclone en Nouvelle Calédonie en 1909; Bonneveine: juin 1902, vendu à Brown et Corblet en 1910. Le pavillon de la compagnie était bleu avec les initiales SVM et trois étoiles.



Jean Randier dans "Grands voiliers français" indique des points entre les lettres et des étoiles à 5 branches.

D'autres sources n'indiquent pas de points entre les lettres et des étoiles à 6 branches.



Société Maritime de Courtage et Transports

Société créée en 1926 pour le transport du pétrole. Elle fut rachetée en 1935 par le groupe Galani.

En 1968, elle changea d'activité en s'orientant exclusivement sur le sec et fut dissoute en 1979. Son pavillon présentait un phœnix renaissant de ses cendres.



Association Pétrolière

La Société Générale des Huiles de Pétrole créa une branche maritime en 1921 pour transporter le pétrole. Sa flotte de 1939 comportait 2 navires.

En 1954, elle devint la Société Maritime des Pétroles BP.

Son pavillon était simplement une bande verte sur fond jaune.



EURONOR

La compagnie Euronor, alias Comptoir des Pêches d'Europe du Nord, a sûrement le pavillon d'armateur le plus récent. Cette compagnie de pêche au large a été créée en 2006 à Boulogne-sur-Mer. Ce pavillon bleu à losange blanc et étoile rouge ressemble étrangement à celui de la Compagnie des Bateaux à Vapeur du Nord (1853-1970).

J'ai donc demandé à la direction d'Euronor s'il y avait une filiation entre les deux compagnies, Boulogne étant proche de Dunkerque, le siège de la CBVN. Et bien non. Cette ressemblance est le fait du hasard. La filiation du pavillon d'Euronor provient des pavillons des armements Le Garrec créés en 1929 et Nord Pêcheries, créé en 1945, sociétés qui sont à l'origine de la création d'Euronor.



Ces quelques pavillons et quelques armateurs que je viens de vous présenter, ne sont qu'une petite partie du sujet. Sur mon site <http://pavillon.houseflag.free.fr/>, j'ai recensé actuellement 900 pavillons et pour les armateurs français susceptibles d'avoir arboré un pavillon, j'en connais plus de 2300. Il y a encore de la place pour des recherches sur le sujet !



Bibliographie

"Clippers français" de Claude et Jacqueline Briot aux Editions Chasse-Marée

"Sagas maritimes, cent ans d'armateurs de France" de Gérard Cornier et Claude Villers chez Marine éditions

"Grand voiliers français 1880-1930" de Jean Randier chez CELIV

"Histoire de la marine marchande française" de Jean Randier aux Editions maritimes et d'outre-mer

Dessins des pavillons

Yvan Sache, Frédéric Capoulade et Dominique Cureau.



A propos de l'auteur

Dominique Cureau est né en 1956 à Bordeaux dans les murs de l'Ecole de la Marine Marchande.

De cet environnement, il a gardé un attrait très fort pour les pavillons de marine. Ses recherches sur le sujet sont présentées sur le site <http://pavillon.houseflag.free.fr/>, sur lequel sont recensés actuellement plus de 900 pavillons et 2300 compagnies maritimes françaises.