

et l'évolution des tissus rend difficile voire impossible de faire tenir un tissu d'étamine dans du nylon.

Certes, le combat moderne élimine le drapeau du champ de bataille; je viens d'évoquer la façon dont la technique a fait évoluer des traditions établies. Aussi sommes-nous en droit de nous poser une question: l'emblème d'une unité possède-t-il encore sa valeur de symbole? Je le pense. J'ai vu pleurer des anciens combattants de 1914-18 lorsque, il y a quelque six ans, leur drapeau - celui du 19^e régiment de Ligne - leur fut présenté. Chacun déposa sur le tablier un baiser pieux

Les temps ont changé et les esprits aussi. Sous prétexte de "démystification", une (mauvaise) éducation a ridiculisé les notions de Patrie, de drapeau

Et pourtant, en assistant à des présentations du drapeau régimentaire aux jeunes recrues, j'ai senti passer un sentiment de sacré, une émotion contenue mais réelle.

Ainsi donc le symbole de Patrie représenté par l'emblème régimentaire vit toujours et nous avons tout lieu de nous en réjouir.

(1) O.J.A.: Ordres Journaliers de l'Armée.

(2) O.G.: Ordres Généraux.

LES PAVILLONS D'APPEL A UN PILOTE

Lucien Philippe

Dès la plus haute antiquité, les populations ayant une activité maritime ont fait mention des pilotes. Il s'agissait déjà à cette époque de marins expérimentés, connaissant bien les lieux où ils naviguaient et les possibilités des navires qu'ils étaient chargés de mener à bon port.

Le premier texte précis traitant de la formation et du rôle des pilotes est l'Ordonnance de la marine du mois d'Août 1681 signé par Colbert. On distinguait alors deux sortes de pilotes:

- le pilote "hauturier" pour la navigation en pleine mer
- le pilote côtier ou "lamaneur" pour la navigation de port en port et le long de la côte.

Les termes de "pilote côtier" et de "pilote lamaneur" prirent peu à peu une signification différente. Celui de "pilote côtier" désignant les marins connaissant des parties importantes de côtes françaises ou parfois étrangères, tandis que celui de "pilote lamaneur" était réservé aux pilotes affectés à un port déterminé, comme le sont les pilotes de port de nos jours.

Le décret du 12 Décembre 1806 signé par Napoléon au quartier impérial de Posen réglementa l'activité des pilotes lamaneurs et rendit le pilotage des navires, obligatoire à l'entrée et à la sortie des ports et rades de l'Empire.

Déjà à cette époque les navires ayant besoin de l'assistance d'un pilote arboraient en signe d'appel un pavillon sur leur mât de misaine (mât avant). Les Anglais utilisaient le pavillon de beaupré (Jack). En France il semblerait que ce pavillon pouvait

être différent selon les localités. Au musée de la marine à Paris il existe plusieurs tableaux du peintre Antoine Roux représentant des navires entrant dans des ports avec leurs pavillons parfaitement visibles. Ainsi, le brick "Le Solide" en 1802 arbore au mât de misaine un pavillon bleu à deux bandes obliques blanches partant de la hampe. La "Ville de Marseille" également en 1802 a sur son mât de misaine un pavillon rouge à croix de Saint-André blanche. Le trois mât "le Neptune" en 1807 a sur ce même mât un pavillon bleu à croix de Saint-André blanche.

Il est évident que ces pratiques pouvaient être la source de confusion. Pour y remédier il était nécessaire de créer un pavillon spécial à l'échelon national.

Ce fut la Grande Bretagne qui adopta pour la première fois ce genre de pavillon spécial d'appel à un pilote en 1824. Elle fut bientôt imitée par toutes les nations ayant une activité maritime.

Dans le cadre de cette conférence, il ne m'est pas possible de parler de tous les pavillons nationaux de pilotage. J'insisterai donc particulièrement sur l'apparition des premiers pavillons de cette catégorie et surtout sur celui qui a été adopté par la France.

Le pavillon pilote de Grande-Bretagne.

Dans une lettre du 10 Juillet 1824 adressée au Comte de Villèle Ministre des Affaires Etrangères, le Chevalier Stuart, Ambassadeur de Grande-Bretagne à Paris fit connaître ce pavillon qui venait d'être adopté par son gouvernement pour demander l'assistance d'un pilote. Il consistait dans le pavillon de beaupré (ou Jack) en usage depuis le 1er Janvier 1801 auquel on ajouta une bordure blanche dont la largeur équivalait au 1/5 de la hauteur du guindant. Il fut utilisé jusqu'en 1965.

Le pavillon pilote du royaume de Sardaigne

Il fut créé par l'Ordonnance du Roi du 7 Octobre 1824. C'était le pavillon de beaupré de 1814, rouge chargé d'une croix blanche, elle même chargée de deux croix rouges, celle du centre surmontée d'une petite couronne jaune, auquel on ajouta une bordure bleue, couleur de la Maison de Savoie. Ce pavillon fut communiqué le 18 Novembre suivant par le Ministre de la Marine de France au comte de Rosily, Vice Amiral Directeur Général du dépôt de la Marine. Il est encore représenté dans l'album des pavillons de Le Gras de 1858. Il a dû exister jusqu'à la création du royaume d'Italie en mars 1861.

Le pavillon pilote du royaume des Pays-Bas

Dans une lettre du Ministre des Affaires Etrangères, adressée le 23 Octobre 1824 au Ministre de la Marine nous trouvons les informations suivantes "Monsieur l'Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire du Royaume des Pays-Bas me fait connaître que son gouvernement a reconnu l'utilité d'avoir, à l'exemple de la Grande-Bretagne et de la Sardaigne, un pavillon dont les batiments de cette nation feront usage pour demander l'assistance d'un pilote. Il sera arboré au mat de misaine. Le représentant des Pays-Bas demande que des ordres soient donnés afin que ce pavillon soit reconnu dans nos ports."

Il était aux couleurs nationales néerlandaises entouré d'une bordure blanche. Il a été utilisé vraisemblablement jusqu'en 1965.

Le pavillon pilote de l'Empire de Russie.

Le 20 octobre 1824 le Vice Consul de France à Moscou adressa une lettre au Ministre de la Marine dans laquelle il faisait connaître que le gouvernement russe venait d'adopter officiellement ce nouveau

pavillon. C'était le pavillon de beaupré à fond rouge, croix blanche, chargé d'une croix de Saint André bleue auquel on ajouta une bordure blanche. Il fut remplacé le 17 Mars 1898 par un nouveau modèle aux couleurs nationales blanc, rouge, bleu entourées aussi d'une bordure blanche.

Le pavillon pilote de France

Son utilité n'avait pas échappé au gouvernement français et son adoption fut précédée d'une abondante correspondance. Ainsi, le 9 Septembre 1824, le Comte de Chabrol, Ministre de la Marine, adressa au Comte de Rosily, Vice Amiral, Directeur Général du Dépôt de la Marine, la lettre suivante:

"Dans une dépêche du 22 Juillet dernier, mon prédécesseur Monsieur de Clermont-Tonnerre, vous a annoncé qu'il avait consulté les Commandants de la Marine sur l'idée suggérée au Ministre des Affaires Etrangères d'adopter pour les navires français un pavillon indiquant qu'ils demandent un pilote. Les commandants de Rochefort et de Toulon proposent d'adopter un pavillon blanc, avec une bordure verte suivant Monsieur le Comte de Missiessy, et rouge ou bleue selon le Comte de Maurville. Monsieur le Comte de Canillac, Commandant de la Marine de Cherbourg exprime le désir qu'un même pavillon soit en usage pour les navires de toutes les nations. Monsieur le Comte de Gourdon juge que ce pavillon devrait seulement être le même pour la France et la Grande-Bretagne attendu la proximité de ces deux royaumes; ce dernier faisait toutefois observer qu'il faudrait que la forme de son dessin ne lui donna le caractère ni du pavillon français ni du pavillon anglais." Le Comte de Chabrol termina sa lettre en demandant l'avis du Comte de Rosily concernant son projet.

Celui-ci répondit au Ministre de la Marine dans une lettre du 2 Octobre 1824. Il proposa un pavillon blanc avec une bordure représentant les couleurs du pavillon de beaupré anglais, ce qui

était une disposition inversée du pavillon pilote adopté en Grande Bretagne au mois de Juillet.

Le Ministre de la Marine adressa alors au Comte de Rosily une nouvelle lettre le 11 Octobre 1824 dans laquelle il exposait sa réprobation à savoir "ce pavillon ne peut être adopté attendu que la bordure, rappelle trop évidemment les couleurs du pavillon de la révolution. Je vous prie donc de m'envoyer un autre dessin ..."

Le Comte de Rosily adressa le 30 Octobre 1824 au Ministre de la Marine la lettre suivante:

"Je regrette que le pavillon blanc, au milieu d'un pavillon anglais soit de nature à ne pouvoir être adopté pour demander un pilote, notamment sur les côtes d'Angleterre, mais je sens toute la valeur des motifs qui s'y opposent. Il ne reste de pavillon dont on puisse faire usage que le blanc à bordure bleue, auquel on donnera les proportions suivantes, guindant 3 mètres, Battant 3,60 mètres, bordure ayant le 1/6 ème du guindant comme largeur."

Le Comte de Rosily n'expliquait pas pourquoi il avait choisi la couleur bleue pour la bordure. Il est permis de penser que cette couleur serait acceptée favorablement du fait qu'elle était celle de l'écu royal.

Le 8 Novembre 1824, le Comte de Chabrol, Ministre de la Marine, adressa une lettre au Comte de Rosily pour l'aviser qu'il avait approuvé sa proposition. Il avisa également, le même jour tous les commandants des ports français.

Ce pavillon resta en usage sous Louis-Philippe, malgré le changement de pavillon national, ainsi que sous Napoléon III et dans les débuts de la 3ème République. Il est encore mentionné dans le National Géographie Magazine d'Octobre 1917.

Le pavillon du Portugal

Ce pavillon fut communiqué au Comte de Rosily par le Ministre de la Marine avec une lettre du 27 Décembre 1824. Il consistait dans le pavillon national et de beaupré du Royaume-Uni du Brésil-Portugal et Algarves créé le 13 Mai 1816, dans lequel l'écu du Portugal repose sur une sphère bleu-ciel cerclée de jaune et surmontée d'une couronne royale sur un fond blanc, et auquel on ajouta une bordure rouge.

Un nouveau modèle fut communiqué par le Vice Amiral, Consul Général du Portugal à Marseille à l'Intendant de la Marine à Toulon et transmis aussitôt, le 10 Juillet 1826 par le Ministre de la Marine. Il avait également une bordure rouge. L'écu du Portugal sommé d'une couronne royale était placé au centre du fond blanc. (La sphère symbolisant le Brésil qui s'était déclaré indépendant avait disparue).

Il fut remplacé par un autre modèle à bordure bleue (qui était aussi pavillon de beaupré) lorsque le nouveau pavillon national à fond bleu et blanc fut adopté le 18 Octobre 1830. Il fut utilisé jusqu'à la proclamation de la république le 5 Octobre 1910.

Le pavillon pilote du Grand Duché d'Oldenbourg

Il fut communiqué par le Comte de Chabrol, Ministre de la Marine, au Comte de Rosily avec une lettre du 27 Janvier 1825. Il était bleu à croix rouge avec une bordure blanche. Il fut utilisé jusqu'en 1867 et remplacé par celui de la Confédération d'Allemagne du Nord, noir blanc rouge à bordure blanche.

Le pavillon pilote du Grand Duché de Toscane

Il fut communiqué par le Ministre de la Marine au Comte de Rosily avec une lettre du 7 Février 1825. Il était composé de 5 bandes verticales, dont 3 rouges et 2 blanches. Ces couleurs étaient celles des pavillons de marine de Toscane (en bandes horizontales rouge blanc

rouge) depuis 1765.

Il fut remplacé par un modèle de couleur bleue portant un petit rectangle blanc au centre (publié dans l'album des pavillons de Le Gras 1858).

Les pavillons pilotes du Danemark, de Prusse et d'Autriche

Ils furent communiqués tous les trois dans une lettre du 6 Mai 1825 transmise par le Ministre de la Marine au Comte de Rosily. Celui de Prusse fut créé par ordonnance du 12 Février 1825. Il était blanc à bordure noire, couleurs traditionnelles du royaume de Prusse depuis 1701.

Celui du Danemark était comparable au national auquel une bordure blanche était ajoutée.

Celui d'Autriche était le pavillon de marine rouge blanc rouge créé le 20 Mars 1786, mais l'écu couronné était placé au centre et on y ajouta une bordure jaune chargée d'une bande oblique noire dans chaque angle. Un peu plus tard chaque angle fut chargé d'un carré noir (Album des pavillons de Le Gras 1858). Ce modèle exista jusqu'au 6 Mars 1869.

Le pavillon pilote du Brésil

Il fut signalé le 4 Août 1825, par le Ministre des Affaires Etrangères à la suite d'une décision que venait de prendre le gouvernement brésilien. Il était composé de deux bandes horizontales vert sur jaune. Ces couleurs étaient celles du Brésil depuis le 7 Septembre 1822.

Le pavillon pilote du Royaume des Deux Siciles

Il fut communiqué par le Ministre de la Marine au Comte de Rosily avec une lettre du 28 Novembre 1825. Il était composé de deux bandes verticales bleues de part et d'autre d'une partie blanche plus large. Ces couleurs étaient celles du pavillon pilote

utilisé en France, ce qui peut s'expliquer du fait que les deux royaumes étaient gouvernés par deux branches de la Maison de Bourbon.

Le pavillon pilote du Royaume d'Espagne

Il fut signalé le 24 Avril 1826. Il était composé d'un échiqueté rouge et blanc de 12 pièces. Il rappelait l'ancien pavillon de marine du Brabant. Dans les albums des pavillons de Le Gras (1858) et de Moritz Ruhl (1905) nous trouvons un modèle d'échiqueté de 20 pièces. Par contre dans le National Géographie de 1917 apparaît un pavillon jaune à deux bandes rouges et à bordure blanche.

Le signal international pour demander un pilote

Dans les années qui suivirent, de nombreux pavillons pilotes apparurent, notamment lorsque des nations devinrent indépendantes (exemple Belgique, Grèce, Roumanie, Bulgarie) ou lorsqu'elles eurent des relations commerciales avec les nations européennes (exemple: Chine, Japon, Siam, pays d'Amérique Latine).

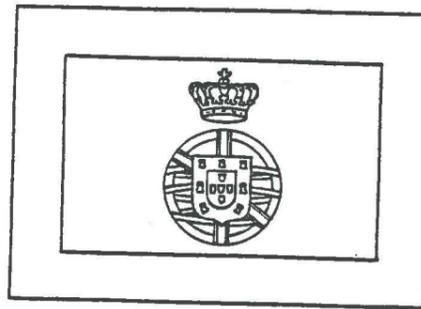
Dans le courant du XIXème siècle, les activités maritimes s'accrurent et devinrent de plus en plus complexes. C'est donc pour faciliter les communications qu'en 1855 le Ministre du Commerce britannique chargea un comité d'établir un projet de code international de signaux. Celui-ci fut publié en 1857. En 1927 une conférence internationale réunie à Washington examina des projets de mise à jour du code. Cette mise au point étant terminée en 1931, ce code international entra en service le 1er Janvier 1934. Cependant, en 1961, la 2ème assemblée de l'O.M.C.I. (Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime) donna son accord à une révision d'ensemble du code international de signaux en vue de l'adapter aux besoins actuels des marins, en particulier lorsque des difficultés de langues se produisent.

La 4ème assemblée de cet organisme adopta le code international actuel en septembre 1965. Il repose sur le principe qu'à chaque signal correspond une signification complète.

Il laisse donc de côté la méthode du mot à mot qui faisait partie de l'ancien code. Ainsi le signal "je demande un pilote" correspond au signal "G" de forme rectangulaire, composé de 6 bandes verticales, dont 3 jaunes et 3 bleues.

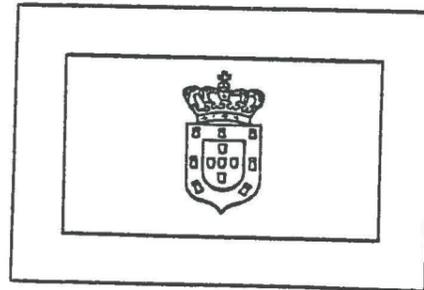
Il en résulte en ce qui concerne la France que le pavillon pilote, publié dans l'album des pavillons de 1923 comprenant un rectangle central bleu, une bordure rouge et un encadrement intermédiaire blanc n'est plus utilisé depuis septembre 1965 que sur les bateaux pilotes et les stations de pilotage à terre.

Il est évident que ces nouvelles dispositions concernant le code international des signaux entrent dans le cadre des efforts qui sont faits actuellement par divers organismes afin qu'une meilleure entente règne au sein de tous les peuples.



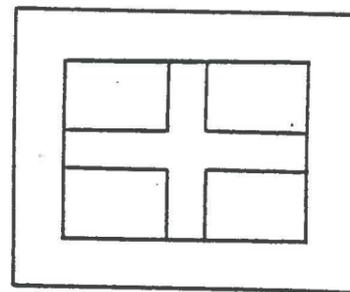
ROYAUME UNI DU BRÉSIL
PORTUGAL ET ALGARVES

Ecu de Portugal : Blanc chargé
de 5 petits eus bleus. Chaque
ecu chargé de 5 boules blanches
Bordure rouge chargée de 7
châteaux (ou tours) jaunes.
Sphère bleu sur cercle de jaune.
couronne jaune. Fond blanc
de tout entouré d'une bordure
rouge.



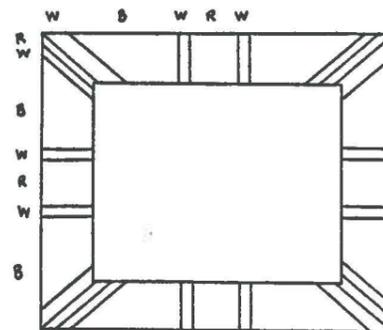
ROYAUME DU PORTUGAL

Ecu du Portugal comme ci-
dessus. Couronne jaune.
Fond blanc. Bordure rouge.



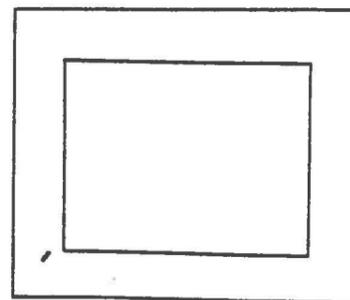
GRAND DUCHÉ D'OLDENBOURG

croix rouge sur fond bleu.
Bordure blanche.



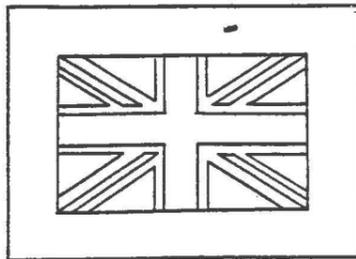
FRANCE
(Projet du 2 octobre 1834)

Fond blanc. Bordure aux
couleurs de Grande Bretagne.



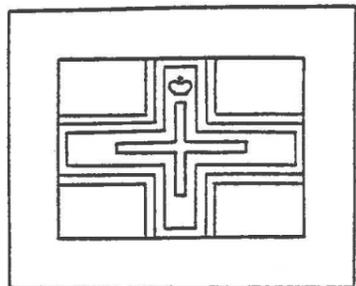
FRANCE
(Projet adopté le
8 novembre 1834)

Fond blanc. Bordure bleu.



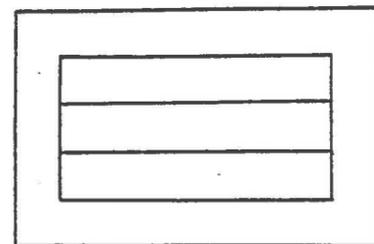
GRANDE-BRETAGNE

Couleurs du "Jack" ou
pavillon de l'empire.
Bordure blanche



ROYAUME DE SARDAIGNE

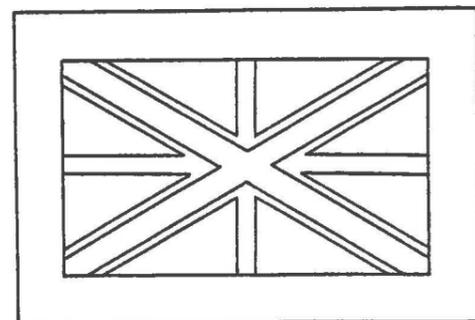
croix centrale rouge surmontée
d'une couronne jaune, sur
une croix blanche bordée de
rouge. Elle-même bordée de
blanc, sur fond rouge.
Bordure bleue.



ROYAUME DES PAYS-BAS

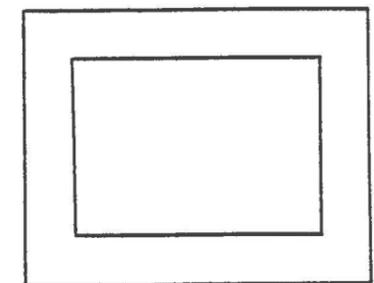
Bandes horizontales rouge
blanc, bleu. Bordure
blanche.

(Fond marine des Archives
Nationales)



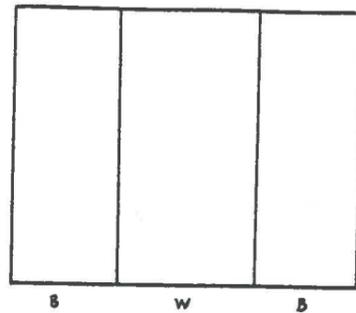
EMPIRE DE RUSSIE

croix de St André bleu
à bordure blanche.
Croix blanche sur fond
bleu. Se voit entourée
d'une bordure blanche.



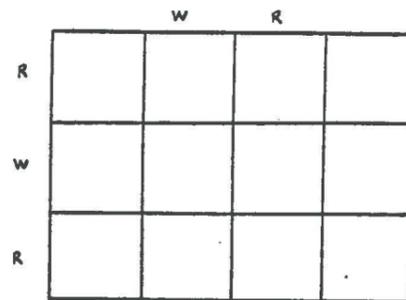
ROYAUME DE PRUSSE

Fond blanc. Bordure noire.



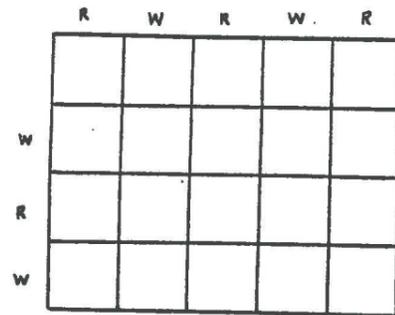
ROYAUME DES DEUX SICILES

Deux bandes verticales noires
et une blanche
(également dans l'Album de
St. Geras. 1858)



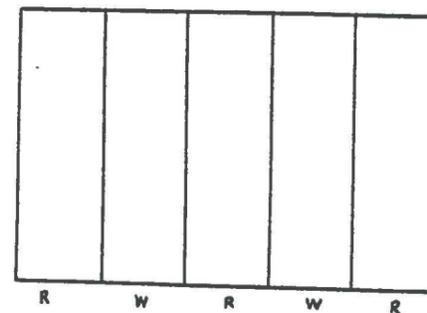
ROYAUME D'ESPAGNE

(Signalé au Vice-Amiral, Directeur
général du dépôt de la Marine
avec une lettre du 24 avril
1826). Échiqueté rouge et
blanc de 12 pièces.



ROYAUME D'ESPAGNE

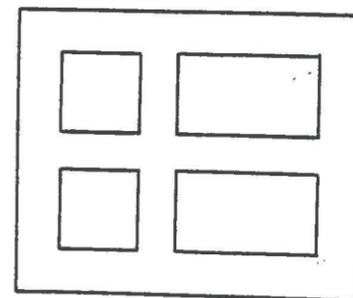
(Album de St. Geras. 1858.
Moltz Rühl. 1905)
Échiqueté rouge et blanc de
20 pièces.



GRAND DUCHÉ DE TOSCANE

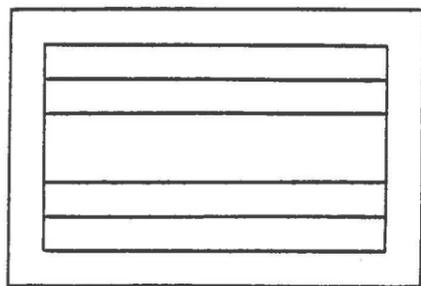
Trois bandes verticales
rouges et deux blanches.

(dans St. Geras 1858
casillon bleu 1 x 1,47 avec
petit rectangle blanc au
centre)



ROYAUME DU DANEMARK

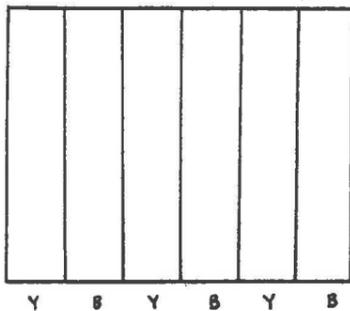
Croix blanche sur fond rouge.
Bordure blanche.



ROYAUME D'ESPAGNE

(National Geographic Magazine
octobre 1917)

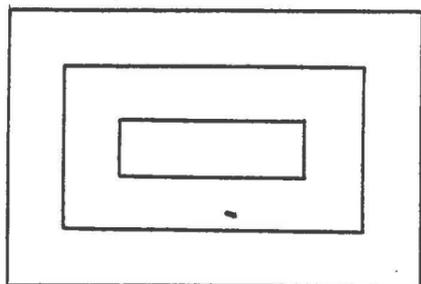
jaune - deux bandes horizontales
rouges - bordure blanche



SIGNAL INTERNATIONAL

lettre G signifiant "Je
demande un pilote."

Bandes jaunes et bleues.

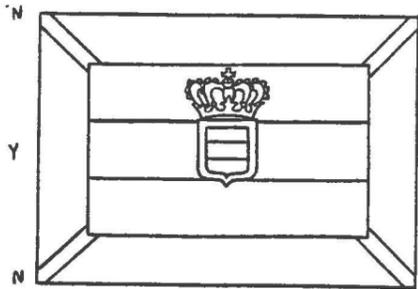


FRANCE

Orillon pour demander un
pilote (album des orillons
du Service Hydrographique de
la Marine - 1923.)

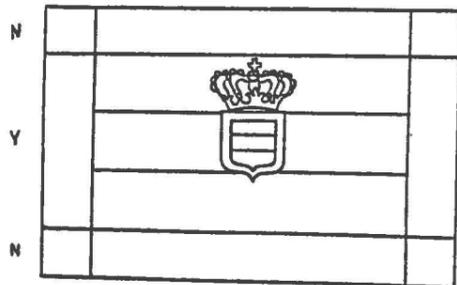
centre bleu. cadre intermédiaire
blanc. bordure rouge.

Depuis septembre 1965 ce signal est seulement
utilisé sur les bâtiments pilotes et les stations
de pilotage à terre (Information de l'Officier
en Chef des Equipages - Service Hydrographique et
océanographique de la Marine - Brest - lettre du
22 février 1979)



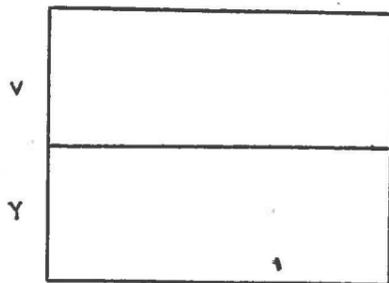
EMPIRE D'AUTRICHE

(premier modèle - signalé dans une lettre du 6 mai 1825.)
 couleurs d'Autriche - bordure jaune - bandes noires dans les angles.



EMPIRE D'AUTRICHE

(deuxième modèle - Allum des pavillons de St. Gras 1858.)
 couleurs d'Autriche - bordure jaune - carrés noirs dans les angles.



EMPIRE DU BRÉSIL

Vert sur jaune.
 (Egalement dans l'allum de St. Gras. 1858.)
 Il existait également un autre modèle rectangulaire blanc à large bordure rouge.

(Communication du Capitaine du Fort de Pernambuco du 2 Juin 1851. Fond marine des Archives nationales. Egalement dans l'allum de St. Gras 1858)