

PRENTOUT-LEBLOND, Rouen

(*Les Archives commerciales de la France*, 12 juillet 1890)

Rouen. — Formation de la Société en nom collectif H. PRENTOUT-LEBLOND et E. BONIFACE (commission, transit, approvisionnements, voilerie, armements), quai du Havre, 12 bis. — Durée : 10 ans. — Cap. : 300.000 fr. — Acte du 24 juin 1890.

(*Les Archives commerciales de la France*, 23 juillet 1910)

Rouen — Formation. — Société en nom collectif PRENTOUT-LEBLOND, LEROUX et Cie, affaires de commission. 5, Harcourt. — 10 ans. — 300.000 fr. — 23 juin 1910.

1911 : rachat par Eugène de La Brosse de la Société bretonne de navigation, créée en 1899 à Nantes et passée sous le contrôle de Prentout-Leblond, de Rouen (Olivier Pétré-Grenouilleau, *L'Argent de la traite*, Paris, Aubier, 1996, p. 329).

Les voiliers à moteur (*Le Sémaphore algérien*, 12 avril 1911)

Les progrès récemment accomplis par les moteurs à combustion interne permettent de très avantageuses applications aux navires à voiles.

La maison Prentout Leblond, de Rouen, vient d'en faire un premier essai en faisant placer à bord du quatre-mâts *Quevilly* deux moteurs type Diesel.

Nous ne comptons pas encore, en France, de grands voiliers ainsi munis de moteurs auxiliaires de quelque puissance. Parmi les navires de ce genre en service à l'étranger, le plus remarquable est le cinq-mâts allemand *R. C. Rickmers* qui a pu gagner sur les navires à voiles le tiers de la traversée d'Europe aux côtes de Californie.

La maison Prentout Leblond ne s'en est pas tenu à la transformation du *Quevilly*. Elle fait construire à Bordeaux, aux Chantiers de la Gironde un cinq-mâts barque, la *France*, qui sera muni de deux moteurs à pétrole lourds de 1.800 chevaux, fournis par le Creusot. Ces deux moteurs indépendants feront chacun fonctionner une hélice.

La *France* aura un déplacement en charge de 10.200 tonnes, une portée en lourd de 6.500 tonnes, une longueur de 131 mètres. Avec les moteurs seuls la vitesse sera de 10 à 12 nœuds. Ces moteurs ne consommeront que 220 grammes de pétrole par cheval-heure, tandis que les meilleurs appareils à vapeur brûlent: au moins 800 grammes par cheval-heure. Ce navire pourra prendre quelques passagers, qui seront parfaitement installés et pourront jouir dans les meilleures conditions de tous les attraits de la grande navigation à voiles. La *France* fera un [service régulier entre l'Europe et la Nouvelle-Calédonie](#).

Les primes si avantageusement octroyées aux voiliers par la loi de 1893 vont prendre fin en 1912. Livrés à leurs propres forces, les armateurs seront certainement amenés à améliorer le rendement de leurs navires à voiles par l'adjonction de moteurs auxiliaires.

D'ailleurs, des navires comme la *France* ne seront plus à proprement parler des navires à voiles. La voile sera devenue un moyen de propulsion auxiliaire dont on usera dans des parages où les vents seront favorables et bien établis. Ces navires auront droit à la compensation d'armement prévue pour les navires à vapeur ou plutôt à propulsion mécanique par la loi de 1896. Les ministres du Commerce et des Finances en ont, d'ailleurs, décidé ainsi sur une demande motivée qui leur a été adressée par le Comité des armateurs de France dans le courant de l'année dernière.

Oran

(*Le Sémaphore algérien*, 11 janvier 1913)

L'État vient d'affréter le « Henri-Élisa », de MM. Prentout-Leblond, pour les transports d'Oran au Maroc.

Cargos pour le Maroc

(*Le Sémaphore algérien*, 15 janvier 1914)

La Société Prentout-Leblond, de Rouen, vient de commander, aux Forges et chantiers de la Méditerranée, un cargol-boat, destiné à un trafic sur les côtes du Maroc et spécialement étudié dans ce but. On sait les difficultés que rencontrent les opérations d'embarquement et de débarquement au Maroc. Les navires doivent se tenir au large de rades foraines — et les opérations sont alors onéreuses et difficiles — ou bien pénétrer dans les deux ou trois estuaires accessibles, mais certaines conditions sont, dans ce cas, nécessaires : des dimensions pas trop grandes et, surtout, un tirant d'eau permettant de franchir des barres n'ayant pas plus de 3 m 50 d'eau à marée haute.

Le nouveau cargo commandé par la Société Prentout — et deux autres que la commande fait prévoir — semblent bien étudiés pour remplir ces conditions essentielles. Ce seront probablement les premiers qui auront été faits en vue de cette destination particulière.

Au reste, tous les navires de cette société sont parfaitement étudiés en vue d'un but bien défini, et de manière à obtenir le meilleur rendement sous un déplacement donné.

Les nouveaux cargos auront les dimensions suivantes :

Longueur entre perpendiculaires : 66 mètres ;

Longueur hors tout : 70 mètres ;

Largeur au fort : 10 m. 40

Creux au livet du pont : 4 m. 50

Le déplacement sera de 2.200 tonnes, en charge, et le port en lourd de 1.410 tonnes.

Il y aura deux machines à triple expansion et deux hélices indépendantes pour faciliter la manœuvre dans les coudes brusques des rivières où le bâtiment va opérer.

La plus grande partie de la longueur sera occupée par les cales ; celles-ci ouvrant sur le pont avec de larges panneaux ininterrompus, ayant de hautes écoutilles formant hiloires ou poutres de résistance longitudinale en abord. En arrière des cales à marchandise, sont les machines et chaudières, les soûtes à charbon.

L'équipage a son poste sous la tengué [?]. Sur l'arrière, une dunette surélevée contiendra deux rangées de cabines, pour les officiers du bord, les mécaniciens et un

certain nombre de passagers militaires et civils. Il y aura là une jolie salle à manger. Les cales auront un volume total de 1.800 mètres cubes.

La vitesse demandée, à mi-charge, est de 10 noeuds.

Cargos pour le Maroc
(*Le Sémaphore algérien*, 17 mai 1914)

La Société Prentout-Leblond, de Rouen, vient de commander aux Forges et chantiers de la Méditerranée un cargo spécialement établi pour la navigation des côtes marocaines.

(*Les Archives commerciales de la France*, 27 juin 1914)

Rouen. — Dissolution. — 30 juin 1914. — Soc. PRENTOUT-LEBLOND-LEROUX et Cie, 5, Harcourt. — Liquid. : les associés. — 18 mai 1914.

VAPEURS FRANÇAIS COULÉS
(*Le Sémaphore algérien*, 6, 13 et 20 février 1919)

1914

NOMS	TONN.	ARMATEURS ET PORTS D'ARMEMENT
Duchesse-de-Guiche	822	H. Prentout, Leblond et Leroux (Rouen).

VOILIERS FRANÇAIS COULÉS

1914

Guethary	2.178	Voiliers normands Prentout-Leblond et Cie (Rouen).
----------	-------	--

1915

Bidart	2.209	Voiliers normands Prentout-Leblond et Cie (Rouen).
--------	-------	--