

NOTRE MÉTIER :

CRÉER DES CHAMPIONS ICONIQUES
DANS LES NICHES
À FORTÉ VALEUR AJOUTÉE



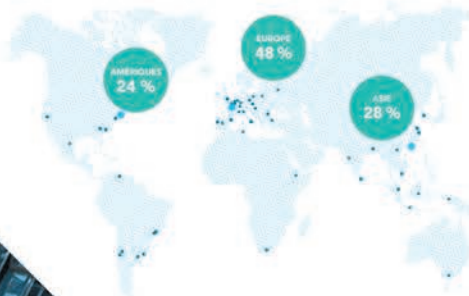
PRÉSENCE
DANS PLUS DE
90 PAYS

PLUS DE
2 000
COLLABORATEURS

**VALEURS
DU GROUPE**
FIABILITÉ, PASSION,
ENGAGEMENT, AUDACE

- > N°1 mondial des films de protection temporaire de surface
- > N°1 mondial des matériaux techniques du Luxe et de la Mode
- > N°1 mondial de la laine haut de gamme
- > Leader des textiles techniques et de la communication visuelle

Game Changer sur ses marchés de niche et audacieux dans sa démarche de développement, Chargeurs écrit un nouveau chapitre de son histoire avec les talents de demain.



Des *Chargeurs Réunis* au groupe *Chargeurs* : une histoire qui traverse trois siècles (1^{ère} partie)

Depuis 1872, l'histoire du groupe *Chargeurs* épouse notre histoire nationale avec ses heures de gloire comme ses jours sombres. Les valeurs qui fondent *Chargeurs* aujourd'hui sont le fruit de cette histoire : audace, prise de risque, résilience, vision mondiale.

Le *Belgrano*, le premier navire des *Chargeurs Réunis*, quitte le port du Havre le 16 octobre 1872 ; sa destination est la Plata avec des escales à Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires et Rosario.

Le banquier français Jules Vignal, fondateur du groupe, répondait au désir de réagir contre le climat de découragement né de la défaite de 1870. Dès 1880, la politique coloniale française, que les *Chargeurs Réunis* accompagnent, favorise l'essor de lignes maritimes vers l'Afrique et l'Asie.

En 1905, les *Chargeurs Réunis* inaugurent la première ligne du tour du monde au départ d'Anvers et à destination de la côte ouest des États-Unis en passant par la Chine et le Japon.

Les *Chargeurs Réunis* se sont ensuite diversifiés bien au-delà du transport maritime vers le transport aérien, le secteur des textiles et des médias, pour être aujourd'hui avec le groupe *Chargeurs* un groupe leader mondialement reconnu sur des niches industrielles à forte création de valeur, sur les marchés de la protection de surface, de la laine haut de gamme destinée au luxe et au *sportswear* mais également des textiles techniques pour l'habillement, la publicité, la muséographie et l'aménagement intérieur. Le groupe, présent dans 90 pays sur les 5 continents, réalise plus de 95 % de son chiffre d'affaires à l'international.

Au cours de ces 147 ans, seuls quatre propriétaires ou actionnaires de références se sont succédés à la tête de *Chargeurs*, notamment Francis Fabre, Jérôme Seydoux et aujourd'hui Michael Fribourg qui en 2015, âgé de 33 ans, a acquis à travers la *Holding Columbus* le bloc de contrôle du groupe *Chargeurs* et dirige aujourd'hui le groupe.

Les deux guerres mondiales ont fortement marqué l'évolution des *Chargeurs Réunis* par le lourd tribut payé qui imposa à la fin des hostilités des changements radicaux pour se reconstruire et anticiper les grandes mutations du capitalisme industriel.

Lors de la guerre 1914-1918, le groupe *Chargeurs* contribue massivement à l'effort de guerre national. Tous les navires sont réquisitionnés pour assurer le transport et le ravitaillement des troupes. Dès les années 1880, le groupe avait construit une flotte frigorifique qui comprenait 5 navires en 1914. Cette flotte allait se montrer d'un intérêt vital pour le pays car elle permit le ravitaillement en viande provenant de l'Argentine des soldats au front ce qui ne demandait pas moins de 1 500 tonnes de viande par jour.

En 1915, une partie de la flotte *Chargeurs* contribue au transport des troupes qui débarquent aux Dardanelles. L'*Amiral Hamelin* qui

INDUSTRIE



Le cargo mixte Amiral Hamelin

transportait troupes et munitions vers Salonique fut coulé le 5 octobre 1915 à 120 milles à l'ouest de Cythère par un sous-marin allemand. Quatre autres navires seront coulés en 1917 après l'intensification de l'offensive sous-marine allemande puis, deux autres en 1918.

À la fin du conflit le bilan est lourd : les *Chargeurs Réunis* ont perdu un quart de leur flotte, par ailleurs devenue obsolète. Les indemnités de guerre s'avérant insuffisantes, les difficultés financières persistantes conduisent le 28 janvier 1927 à la prise de contrôle des *Chargeurs Réunis* par l'armateur marseillais Cyprien Fabre.

des années 1930. Ces difficultés contraignent l'entreprise à se restructurer et à se tourner vers de nouveaux marchés porteurs comme l'aérien.

En 1935, l'*Aéromaritime* est créée. Cette compagnie livre le courrier des colonies françaises sur la côte ouest de l'Afrique, notamment la ligne aérienne hebdomadaire Dakar-Brazzaville avec de multiples escales. Mermoz apporte ses conseils et son aide à Francis Fabre, arrivé depuis peu à la direction générale.

Toujours en 1935, les *Chargeurs Réunis* créent



La salle à manger des première classe

(Compagnie de Navigation Sud-Atlantique)

L'Atlantique fut le plus prestigieux des paquebots jamais mis en service sur la ligne d'Amérique du sud. Véritable palace flottant, il possédait une galerie marchande dans une rue centrale longue de 137 mètres, qui ne comportait pas moins de 40 boutiques de luxe. S'il fut le navire de tous les superlatifs, il fut aussi le plus malheureux. Dès sa construction, des difficultés apparaissent et, après un énorme succès commercial et dix rotations sans histoire (inauguré le 26 septembre 1931, il partit le 29 septembre pour sa première traversée à destination de Rio de Janeiro et Buenos Aires), il fut ravagé par un incendie criminel.

L'incendie se déclara le mercredi 4 janvier 1933 vers 4 heures 30. L'Atlantique avait quitté la veille les apontements de Pauillac-Trompeloup pour se rendre au Havre où il devait passer en carénage et subir quelques travaux. Après le SOS lancé alors que L'Atlantique se trouvait à l'ouest de Guernesey, plusieurs navires s'étaient portés au secours de L'Atlantique, dont le cargo hollandais Achilles.

Source : <http://damien.jullemier.pagesperso-orange.fr/jul/jul-atlantique.htm>



Air Bleu qui, avec l'appui vigoureux de Georges Mandel ministre des Postes, passa une convention avec les PTT pour doter la France de lignes postales intérieures capables d'assurer entre le matin et le soir un échange de correspondances entre Paris et les principales villes de province. Cette initiative préfigurait le futur réseau d'*Air Inter* trente ans plus tard.

La Deuxième Guerre mondiale arrêta cet élan, l'*Aéromaritime* fut réquisitionnée dès septembre 1939, la flotte de la compagnie fut aussi durement éprouvée. Elle subit les événements et les conséquences de la défaite française et de l'armistice de juin 1940.

Dès octobre 1939, le *Baoulé* est torpillé près des côtes de l'Espagne par un sous-marin allemand.

Puis le *Brazza* est torpillé près des côtes du cap Finistère. Le *Massilia* entre dans l'Histoire en transportant à Casablanca quelques parlementaires hostiles à l'armistice. Le 2 juin 1940, le *Pasteur* embarque 213 329 kilos d'or de la Banque de France pour les mettre à l'abri et appareille pour Halifax au Canada.

Après l'armistice, 5 bâtiments sont saisis par les Anglais à Suez, Southampton et Falmouth.

Les Allemands réquisitionnent 3 unités à Bordeaux, 3 autres sont retenus par les Argentins à Buenos Aires et 2 passent à la France libre lors du ralliement de l'AEF. Les Japonais, après avoir imposé la présence de leurs troupes en Indochine en mars 1941, saisissent ceux des navires qui s'y trouvaient : le *Kindia*, le *Bougainville* et le *Cap Varella*. Cette flotte totalement éclatée, dont les navires sont saisis par tous les belligérants, a payé un lourd tribut : 27 navires sont coulés tant par les Allemands et les Japonais que par les Anglais et les Américains.

Quant au *Pasteur*, son histoire est singulière. Après avoir transporté l'or au Canada, le 9 août 1940 il est saisi par le gouvernement anglais et armé en transport de troupes rapide lui permettant de transporter 5 000 hommes. Il navigue toute la guerre et il contribue à renforcer les troupes anglaises lors de la bataille d'El Alamein. Maintenu sous réquisition du gouvernement français après la guerre, sa gérance confiée aux *Chargeurs Réunis*, il devait conti-

INDUSTRIE

nuer sa mission de transport de troupes pendant toute la guerre d'Indochine et à nouveau pour l'opération de Suez en 1956. Le *Pasteur* a été décoré de la croix de Guerre 1939-1945.

Sur 42 navires en service le 3 septembre 1939, il en restait 15 au lendemain de la Libération. L'activité des *Chargeurs Réunis* tourne au ralenti, Francis Fabre évite la nationalisation. Cependant, le groupe bénéficie de l'aide conséquente apportée par les États-Unis à travers la francisation de 15 *Liberty-ships* dont 6 transports de troupes et 9 cargos. La croissances reprend peu à peu, Francis Fabre amplifie la politique de diversification des activités de la société.

Anticipant la révolution des containers qui bouleverse le secteur du fret, les *Chargeurs* investissent dans des entreprises en aval et en amont du fret pour contrôler la chaîne logistique du transport maritime aérien et terrestre. La diversification concerne également le tourisme et les croisières. Les *Chargeurs* participent en tant qu'investisseurs à la création de villages de vacances du *Club Méditerranée* et au lancement de la chaîne *Sofitel*. Cependant, la diversification la plus importante concerne le transport aérien.

En 1951, les *Chargeurs* prirent une initiative audacieuse par la commande de trois appareils *Comet*, premier avion à réaction commercial mis en service dans le monde qui mettait Dakar à 6h de Paris et Abidjan à 9h. Hélas, les avaries de cellule ayant affecté plusieurs *Comet* exploités entraînèrent en janvier 1954 l'interdiction de vol de ces appareils.

Aussitôt après la compagnie reporta son effort sur les *DC6*, avions classiques mais d'une ca-



Le Pasteur

pacité plus grande que les *DC4* ; à la fin des années 50, elle accélère son développement en commandant des *DC8* qui sont les nouveaux avions à réaction construits par *Douglas*. En 1960, trois de ces appareils entrèrent en service, leur vitesse de l'ordre de 1 000 km/h leur permettant de rallier Abidjan en 8h.



Douglas DC10

Les *Chargeurs Réunis* prennent des participations dans *Air Inter* en 1959 et dans *Air Afrique* en 1961.

En 1963, l'*UTA* (Union des Transports Aériens) est créée et devient la seule compagnie française privée de long cours avec une flotte de 22 appareils ; elle s'inscrit en 1972 comme la première compagnie aérienne privée d'Europe. Sa flotte réunissait 11 *DC8*, 2 *Caravelle* et la compagnie passait commande de 7 *Douglas DC10*, long courrier à grande capacité. Cette expansion se termine brutalement avec les chocs pétroliers de 1973 et 1979 qui ralentissent l'activité du fret et le transport aérien.

À suivre...

Daniel LAURENT
Conseiller de Chargeurs

Des *Chargeurs Réunis* au groupe *Chargeurs* : une histoire qui traverse trois siècles (2^e partie)

Les valeurs qui fondent *Chargeurs* aujourd'hui sont le fruit de sa longue histoire rapportée dans le précédent numéro d'*ENGAGEMENT* : audace, prise de risque , résilience, vision mondiale.

Après trente ans à la tête du groupe, Francis Fabre cède en 1981 le contrôle à Jérôme Seydoux, capitaine d'industrie, héritier de la famille Schlumberger qui a déjà racheté le groupe *Pricel*, leader dans le domaine du textile. *Pricel* est une entité issue du groupe familial *Gillet* fondé à Lyon en 1838.

Jérôme Seydoux fusionne *Chargeurs réunis* et *Pricel* sous la dénomination *Chargeurs*.

Pricel apporte à *Chargeurs* des pépites qui sont les métiers majeurs du groupe *Chargeurs* d'aujourd'hui : les films de protection de surface avec *Novacel* qui fut créé par les *Gillet* en 1947 pour développer des fabrications chimiques de dérivés de la cellulose, l'entoilage avec la *Lainière de Picardie*, les textiles techniques avec *Senfa* petite entreprise alsacienne spécialisée alors dans l'enduction thermocollante de triple de chemise. La laine de luxe résultera de partenariat avec le groupe uruguayen *Otegui*.

Jérôme Seydoux engage un virage stratégique et remanie en profondeur l'entreprise, renforce

le secteur textile, investit le marché des médias en pleine révolution et se sépare des activités historiques de transport maritime et aérien (par la vente d'*UTA* à *Air-France*). Dans le domaine des médias, il prend en 1984 40 % du capital de la *Cinq*, à égalité avec Sylvio Berlusconi, participation qui sera ramenée à 10 % quelques années plus tard. Il investit dans l'opérateur de télévision par satellite *BSB* (*British Satellite Broadcasting*) et acquiert *Pathé Cinéma*. *BSB* fusionne avec son concurrent *Sky* et donne naissance à *BSKYB*, pépite de l'empire Murdoch dont *Chargeurs* détient 17,5 %, et lui assure un important succès commercial.

Jérôme Seydoux décide alors de créer deux groupes distincts, soit un groupe d'industrie cinématographique qui prend le nom de *Pathé* et un groupe industriel qui conserve le nom de *Chargeurs*. C'est ce groupe que Michaël Fribourg dirige aujourd'hui et, à travers sa holding *Colombus Holding*, il possède une fraction de bloc de référence et perpétue aussi le caractère familial de l'actionariat de référence.

Le groupe *Chargeurs* aujourd'hui

Depuis la reprise de *Chargeurs* par Michaël Fribourg en moins de quatre ans, l'entreprise est devenue numéro 1 mondial dans chacun de ses métiers. Une série d'acquisitions très ciblée ont renforcé l'empreinte mondiale du groupe. Les plus récentes, l'acquisition en août 2018 de l'américano-asiatique *PCC Interlining*, basé à



Cette entreprise, fleuron de l'industrie textile du Nord, rejoint le groupe *Chargeurs* au xx^e siècle



Leach filiale de Chargeurs, leader de la communication visuelle grâce à ses caissons lumineux, composés de textiles techniques imprimés et rétroéclairés, offre une expérience innovante aux visiteurs du National Army Museum

Hong-Kong, renforce *Chargeurs Fashion Technology* aux USA et en Asie. Le nouvel ensemble bénéficie d'une puissance commerciale inédite et d'une gamme complète de produits et services renforçant sa position de leader mondial de l'entoilage et de champion innovant sur les marchés. Grâce à ses unités de production aux USA, il fournit l'*US Army* notamment pour ses uniformes de cérémonie. *Chargeurs Technical Substrate* a acquis en 2018 Leach, le leader britannique de la communication visuelle grâce à ses caissons lumineux (*light boxes*) composés de textiles techniques imprimés et rétroéclairés, qui offrent une expérience innovante et inédite aux visiteurs de musées tels *The National Army Museum* et *The Royal Air Force Museum* à Londres, ainsi qu'aux consommateurs de grandes enseignes de l'habillement.

L'innovation est au cœur de la stratégie de développement de *Chargeurs* pour imaginer et anticiper les solutions de demain avec une pointe d'audace et de prise de risque. Dans le domaine de la protection de surface, l'as-

semblage d'un film et d'une colle spécifique puis l'application par des machines de grande précision nécessite des savoir-faire de haute technologie en constante évolution. Par exemple, *Deep Blue* un nouveau film de protection de surface est une alternative au PVC, sans PVC, sans phtalate et 100 % recyclable. *Laser Fibre*, un succès mondial de *Chargeurs Protective Films* est un film de protection pour l'acier qui a anticipé la découpe de l'acier au laser. *Chargeurs PCC Fashion Technology*

conçoit le seul tissu technique de vêtement, l'entoilage, qui lui procure souplesse et structure. Une innovation récente permet de tricoter des entoillages d'une finesse inégalée grâce à un dispositif (opérationnel dans l'usine de Péronne) qui gère 40 aiguilles à tricoter sur un pouce (2,3 cm) et surpasse techniquement la concurrence.

Au sein de *Technical Substrate*, la maîtrise fine de l'enduction qui consiste à enduire le tissu d'une forme de mousse et donne à une base textile des fonctionnalités spécifiques telles qu'occulter ou de diffuser la lumière, de filtrer



Michaël Fribourg, âgé de 37 ans, président de Chargeurs. Il a acquis en 2015 à travers sa holding familiale le bloc de contrôle du groupe



les ondes électromagnétiques, de réduire le bruit et d'ignifuger un panneau. Un de ces produits, le *Sublimis* a été élu produit de l'année au salon SGIA à Las Vegas en 2018. Il permet l'impression par encres aqueuses, moins polluantes que les encres UV.

Chargeurs Luxury Materials, leader mondial de la laine peignée haut de gamme, a lancé *ORGANICA* premier label de fibres d'excellence certifiée et traçables grâce à une technologie « *block chain* » conçue en interne qui permet de garantir nos produits « *from the sheep to shop* » notamment pour la marque Amédée 1851 spécialiste des écharpes et carrés en fibre d'exception lancée en 2018 par *Chargeurs*.

À travers son histoire, déjà à cheval sur trois siècles, *Chargeurs* est l'exemple même d'un groupe qui a épousé l'accélération de la mon-

dialisation et de l'innovation quand il aurait, à plusieurs reprises, pu être emporté. Au contraire de cela *Chargeurs* se redéploie sans cesse grâce à une raison d'être puissante et une culture forte qui fédère ses collaborateurs répartis aux quatre coins du monde. Pour reprendre les termes de son président, Michaël Fribourg : « À une époque où les objets et les personnalités sont devenus iconiques, l'ambition de *Chargeurs*, leader dans son domaine, est de devenir iconique. Nous investissons dans les talents car nous croyons à l'intégration dans un modèle multiculturel qui nourrit la compréhension globale, sans universalisme ni ethnocentrisme, mais en étant conscients que chacun d'entre nous est dépositaire d'une histoire qui le dépasse, l'histoire de l'excellence des savoir-faire français. »

Daniel LAURENT
Conseiller de *Chargeurs*