

Article de Jean Pierre DUVAL, paru en 1964 dans Liberté de Normandie  
à l'occasion des 60 ans de la Société Navale Caennaise.

## La « Société Navale Caennaise »

Héritière des voiliers armés par la famille Lamy depuis 1837  
(malgré les deux conflits mondiaux et la grande crise des années trente)

Elle est née trois fois en quarante ans

Au début de l'an dernier, la Société Navale Caennaise a fêté discrètement son soixantième anniversaire. En effet, ce fut fin 1902 début 1903 que se constitua à Caen la société d'armement maritime en commandite « Gaston Lamy et Cie », qui portait déjà en sous-titre les trois mots « Société Navale Caennaise ». Elle fut formée par la mise en commun des navires de trois firmes locales d'importation charbonnière : les maisons René et Georges Lamy, Allainguillaume et Verel.

En 1933, la Société en commandite arriva à l'expiration de son mandat, et les mêmes associés cofondateurs la transformèrent en société anonyme, sous la raison sociale « Société Navale Caennaise ». Mais ni la société « Gaston Lamy et Cie », ni sa filleule, la Société Navale Caennaise, ne sont sorties toutes armées du bassin Saint-Pierre, comme autrefois Amphitrite, déesse de la mer, naquit adulte de l'onde mythologique ... Et les plus vieilles archives de la S.N.C. remontent à 1837. Cette année-là, Pierre Jacques Édouard Lamy fit l'acquisition d'un sloop : un caboteur à un seul mât gréé en cotre, c'est-à-dire avec une grand-voile en trapèze, hissée sur une vergue dépassant largement le bordé et appelée corne. Ce sloop, de 27 tonneaux de jauge, fut baptisé du prénom féminin de *JULIENNE*.

Le *JULIENNE* navigua neuf années et connut sans doute une fin tragique et ignorée : il fut en effet porté disparu à la fin de septembre 1848. L'on en était sans nouvelles depuis le 5 décembre 1846 ...

### DES GOÉLETTES SUR L'ORNE

Entre temps, la firme Lamy et Cie avait acheté un voilier plus important, un deux-mâts à voiles auriques, asymétriques : la goélette de 79 tonneaux *JULES AMÉLIE*, qui navigua de 1846 à 1859 et connut le même sort que le *JULIENNE*, car elle aussi fut déclarée présumée perdue corps et biens. Une seconde goélette de 97 tonneaux celle-là, avait pris la mer à la mi-mai 1853 : l'« Amélie », qui fit naufrage à Lowestoff le 15 décembre 1866. Mais ses armateurs n'apprirent la nouvelle que plus d'un an après, par un avis de Honfleur, le 31 juillet 1868 ...

Comme leurs prédécesseurs du XVI<sup>e</sup> siècle, où le commerce maritime de Caen fut particulièrement florissant, ces voiliers de haute mer devaient remonter le cours de l'Orne pour accoster en ville, et peut-être venaient-ils s'amarrer au chevet de Saint Pierre. Mais depuis deux cents ou deux cent cinquante ans, le port s'était lentement ensablé, et la navigation dans l'Orne devenait de plus en plus difficile.

### DEUX EMPEREURS, TROIS ROIS ET UNE RÉPUBLIQUE

Cependant, dans l'entre-temps, Napoléon 1<sup>er</sup>, qui ne pensait pas uniquement à guerroyer et à étendre ses conquêtes, avait ordonné le creusement d'un canal, et ses ingénieurs maritimes s'attelèrent à l'étude du meilleur moyen de doubler le cours paresseux de l'Orne, sur les quatorze kilomètres de Caen à la mer, d'une voie d'eau parallèle, au tracé plus régulier et surtout au niveau et aux fonds moins capricieux. Le projet ne fut mis en chantier et achevé que sous le règne de Louis-Philippe. Encore là France vit-elle passer une république et commencer un Second empire avant que l'écluse d'Ouistreham ne vînt compléter, en 1857, les installations portuaires de Caen.

## DES VOILIERS À LA « PART »

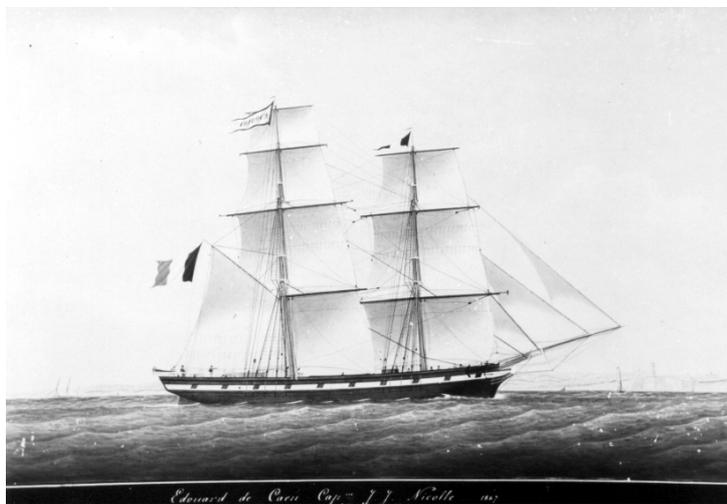
Depuis 1854, la famille Lamy exploitait également, en même temps que les goélettes *JULES ET AMÉLIE* et *AMÉLIE*, d'autres navires, mais ceux-là sous le régime de la « part ». Système original par lequel un bateau pouvait avoir ses actionnaires, tout comme une entreprise industrielle ou commerciale ... Et, après tout, n'en était-ce pas une, avec le risque supplémentaire du naufrage venant s'ajouter à ceux du commun des affaires : la faillite ou l'incendie ? La société Lamy et Cie, Jacques Édouard Lamy, Pierre Jacques Édouard Lamy, Jules Lamy père, possédèrent ainsi une dizaine de voiliers en une copropriété qui se mesurait non pas en millièmes, comme pour les immeubles, mais en vingtièmes, vingt-quatrièmes, trente-deuxièmes, quarantièmes ou soixantièmes.

De 1854 à 1887, ces bateaux connurent des sorts divers et parfois malheureux, tel le dernier voilier de ces temps héroïques, le trois-mâts *CAMILLE* de 254 tonneaux, qui appartenait aux trois quarts à Jules Lamy. Le *CAMILLE* pris la mer le 7 avril 1870 et fut coulé à Yarmouth par le vapeur *OSROIN*, dans la nuit du 5 au 6 décembre de la même année. Les débris mêmes ne purent en être sauvés ...

Avant le *CAMILLE* il y avait eu les goélettes *ORPHELIN*, de 99 tonneaux, qui navigua de 1854 à 1878, *HYACINTHE*, de 64 tonneaux (1854-1877) et *JULIE*, de 73 tonneaux (1855-1868). Lancé en 1856, un brick de 135 tonneaux – navire à deux mâts comme les goélettes, mais à voiles carrées et portant une surface de toile considérable – l'ÉDOUARD fit naufrage le 19 octobre 1875 sur les bancs nord de Mardyck, devant la côte flamande.

### ÉCHOUÉ DEVANT DUNKERQUE, L'ÉDOUARD » EST DISLOQUÉ PAR LA MARÉE.

Quatre jours plus tard, le numéro du « journal de Caen » daté du samedi 23 octobre relatait ainsi la nouvelle dans sa chronique maritime :



ÉDOUARD, brick de Caen, capitaine Lemarchand, qui allait de Sundswall à Saint-Brieuc avec des bois, a coulé sur ses ancres sur le banc de Dick, à environ 4 milles au large et par le travers de la commune de Loon ; l'équipage s'est embarqué dans la chaloupe du navire et a été rencontré par le bateau de pêche n°307 de Gravelines, qui l'a amené en ce port le 19 octobre ». Le style de la dépêche était vraiment laconique. Encore avons-nous rétabli les abréviations maritimes ...

L'édition du lendemain, datée du dimanche 24 octobre, publiait une « lettre de Dunkerque » :

L'ÉDOUARD a été rencontré submergé le 18 courant (N.D.L.R. : il y a sans doute une erreur de date ou une « coquille ») à 7 heures du matin, à environ 7 milles dans le N.O. de Dunkerque, sur le banc d'Indredick, par huit pilotes et matelots lamaneurs, a été remorqué par les steamers « Marius » et « Industrie », sur rade de Dunkerque, mais l'entrée du navire dans le port n'ayant pas été de suite autorisée, les pilotes ont dû prendre le parti de l'échouer à environ 300 mètres à l'Est du port. L'ÉDOUARD y fut complètement démolé par les marées.

L'ÉDOUARD avait navigué près de vingt ans, de 1856 à 1875. Mise à la mer en octobre 1857, la goélette de 79 tonneaux *ANNA* qui appartenait à Jacques Édouard Lamy pour 24/32e, coula l'année suivante, en décembre, sur la côte anglaise. La goélette *ORPHELIN*, de 78 tonneaux, navigua, elle, de 1859 à 1873, avant d'être vendue à Dieppe. Parmi les noms des coassociés à la part de la famille Lamy, on retrouve les noms des maîtres au cabotage Arthur Prosper, Félix Flambart, de Berni ères sur Mer, Séguillon, capitaine de l'ORPHELIN.

Le premier trois-mâts Lamy fut, avant le *CAMILLE*, le *BRAVE LOURMEL*, de 477 tonneaux, qui navigua vingt ans sous le pavillon des armateurs caennais, de 1862 à 1882, avant d'être vendu à la Norvège. Le brick *JULES* de 161 tonneaux navigua, lui, de 1865 à 1887 et finit ses jours comme ponton dans le port de Caen, comme le brick-goélette *ALERTE*, de 217 tonneaux, son cadet de deux ans.

Par hasard en feuilletant la collection d'une éphémère publication caennaise qui ne tint qu'un an sous les coups du Pouvoir de l'époque – le « *Suffrage Universel* » paraissant les mardi, jeudi et samedi soir, était républicain de choc, ce qui n'était guère pardonné sous le Second Empire- nous avons retrouvé mention d'un banal et tragique accident qui coûta la vie au capitaine de brick *JULES* et à un de ses matelots en 1869.

Le 8 juin, à Narwa, port fluvial d'Estonie, au débouché de la rivière du même nom, dans le golfe de Finlande, le capitaine Pestel, commandant le brick *JULES*, du port de Caen, et un matelot de son bord, se sont noyés en allant en canot de la rade à la terre. Le capitaine Pestel, parti de Caen le 1<sup>er</sup> mai dernier, et de Liverpool le 10 avril, était arrivé le 13 mai en rade de Narwa. »

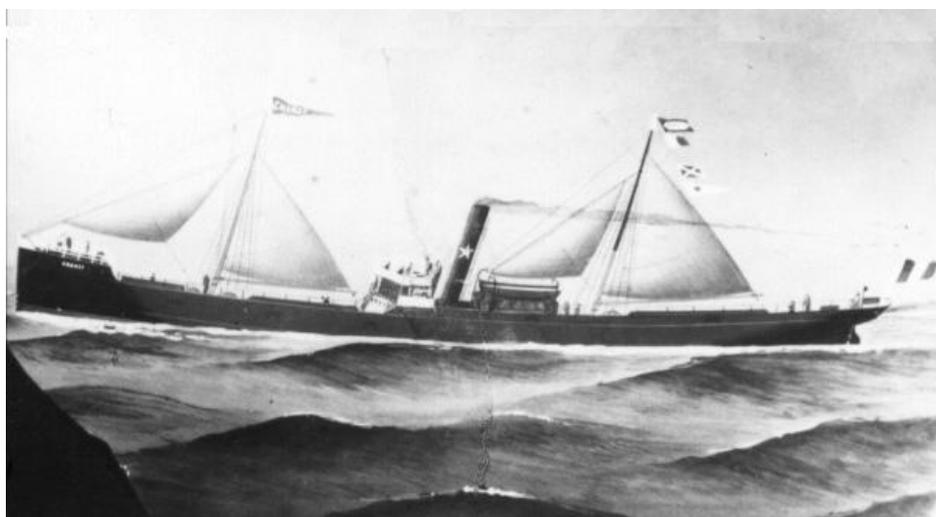
Trente trois jours pour aller de Liverpool à Caen et de Caen au fond du golfe de Finlande, à 200 kilomètres environ avant l'actuelle Leningrad, cela donne la mesure de la rapidité des communications maritimes il y a moins de cent ans. Encore les bricks, portant beaucoup de toile, pouvaient profiter du moindre souffle de vent ...

### UN VAPEUR BAPTISÉ *PROGRÈS*

Le premier vapeur à arborer le pavillon de l'armement Lamy portait le nom très symbolique de *PROGRÈS*. Jaugeant 168 tonneaux, il vogua cinq ans, de 1872 à 1877, et fut remplacé, l'année suivante, par le vapeur *RÉVEIL* de 284 tonneaux. Comme son prédécesseur l'avait été, le *RÉVEIL* fut vendu en Angleterre en 1882.

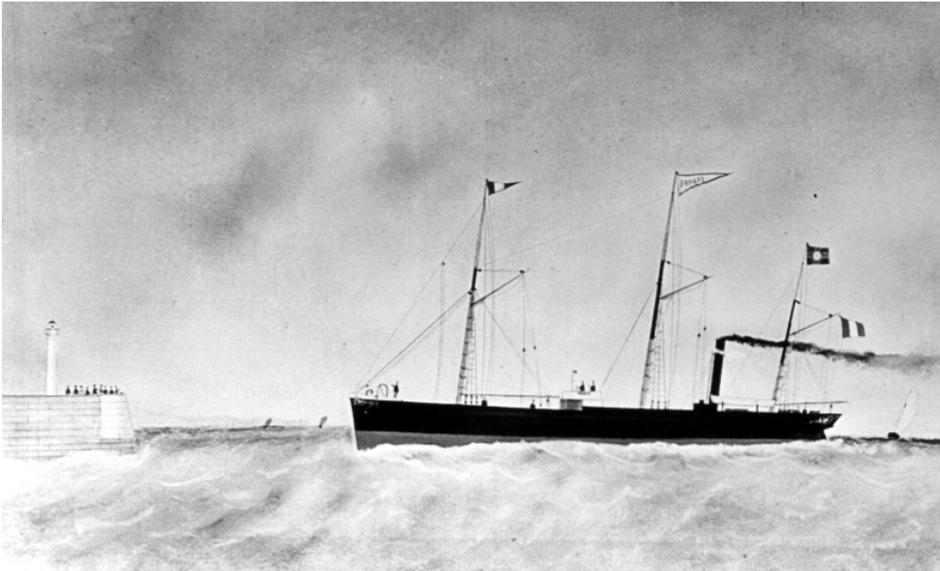
Lorsque les maisons charbonnières René et Georges Lamy, Allainguillaume et Vétel créèrent ensemble, en 1903, l'armement « *Gaston Lamy et Cie* », qui devait devenir la S.N.C. trente ans plus tard, elles apportèrent au fond commun leurs navires respectifs. La première flotte de la S.N.C. se composait des vapeurs *ACTIF* de 474 tonneaux, *THISBÉ* - premier du nom - de 429 tonneaux, et *CHANZY*. Lancé en 1883 l'*ACTIF* appartenait à Jules Lamy. Il fut cédé en avril 1898 à la Société René et Georges Lamy, qui l'apporta à la S.N.C. en 1903. Revendu à l'armement Schiaffino d'Alger, en février 1911, il navigua en Méditerranée jusqu'à la veille de la Grande Guerre. Il n'a été vendu à la ferraille que l'an dernier en Italie.

### LE *CHANZY* HEURTE UNE ÉPAVE



Le *CHANZY*, qui provenait de la maison Allainguillaume et était commandé par le capitaine Le Maigat fut perdu près de Barfleur le 30 mai 1908, sans qu'il y ait de victimes. Dans la nuit du samedi 30 au dimanche 31, vers 3 heures du matin, il coula par cinquante mètres de fond dans la Manche, au large du Cotentin, il revenait de Swansea avec 800 tonnes de charbon pour M.

Allainguillaume. Non loin de Cherbourg, à environ 8 milles de la pointe de Barfleur, le bâtiment toucha une épave, d'après son capitaine, Monsieur. Le Maigat, un rocher, selon d'autres personnes.



Toujours est-il qu'une profonde déchirure se produisit dans les fonds du navire, l'eau envahit les cales. Devant le danger, le capitaine Le Maigat fit immédiatement mettre les canots à la mer. Les quinze hommes de l'équipage s'y embarquèrent. Le dernier, le capitaine Le Maigat quitta le bord du *CHANZY* en perdition. À force de rames, les matelots s'éloignèrent un peu; ils s'arrêtèrent lorsqu'ils

n'eurent plus à craindre d'être engloutis par le tourbillon que formerait l'engloutissement du navire sous les eaux.

Lentement, le *CHANZY* s'enfonça ; lorsque l'eau atteignit les chaudières, celles-ci sautèrent avec un bruit formidable. Le bâtiment disparut complètement ; l'équipage, dans la brume, se hâta vers Barfleur.

Prévenu télégraphiquement un peu de tous côtés, M. Gaston Lamy sauta dans une automobile, et, à son tour, arriva à Barfleur, distribua des secours aux marins naufragés et s'occupa de leur rapatriement dans leurs foyers respectifs. Le *CHANZY* construit en Angleterre, avait été armé en 1888. Il comptait donc vingt ans de service lorsqu'il fit naufrage. Il avait 57,80 m de long et 9,10 de largeur ; il jaugeait en brut, 632 tonneaux, et 302 tonnes nettes. C'était, en 1908, l'un des plus petits bâtiments de la S.N.C.

### CAPITAINE COURAGEUX



Avant que n'éclate la Grande Guerre, à laquelle sa flotte, mobilisée, paya un lourd tribut, la Navale Caennaise devait encore connaître un naufrage, heureusement là encore sans victime, mais qui fut beaucoup plus dramatique que celui du *CHANZY*. Il eut lieu en 1909, vingt mois après le premier sinistre maritime.

Le samedi 4 décembre 1909, le premier *THISBÉ*, vapeur de 479 tonnes de jauge nette, parti au matin de Rotterdam, se perdit au cours de la nuit en mer du Nord, sur la côte hollandaise, près d'Ymuiden. Construit en 1903, le cargo était commandé par le capitaine Le

Bitter, dont voici le rapport tel que le publia à l'époque le « *Journal de Caen* ».

"Un accident très grave est arrivé au *THISBÉ* au moment de son départ de Rotterdam. La galiote (N.D.L.R. : il s'agit d'une pièce de chêne permettant de fermer l'écouille avec plusieurs panneaux) s'est cassée et après une première réparation s'est brisée à nouveau. L'eau envahissait le navire ; la tempête était des plus violentes et, malgré cela, l'équipage travaillait avec de l'eau jusqu'au cou au risque d'être enlevé par chaque paquet de mer, et sans nourriture. Tous ont gardé leur sang-froid jusqu'à la dernière seconde, et ont fait ce que je leur avais commandé. Ils voyaient le navire prêt à couler et personne ne demandait de mettre les canots à la mer sans mon commandement".

"Voici le moment fatal pour moi, vers 11 heures, j'aperçois un pêcheur à vapeur de Ijmuiden, je lui fais un signal de nous escorter et je marche toujours pour essayer d'attraper la terre; cette fois un paquet de mer jette tous nos panneaux dans la cale et le bateau ne gouverne plus. Je fais mettre une embarcation à l'eau et envoie une bordée de mon équipage à bord du chalutier."

"Je commande à mon second de venir chercher la deuxième bordée, mais on ne l'a pas laissé revenir. Je renvoie ma seconde bordée par le deuxième canot."

### UN PLONGEON DU HAUT DU GRAND MÂT

"Ils ont fait tout ce qu'ils ont pu pour m'entraîner, mais je n'ai pas voulu quitter mon navire d'ici qu'il ne soit au fond, je grimpe au grand mât ; je me suis déshabillé à moitié. Je voyais qu'il coulait petit à petit et je me voyais perdu, car le pêcheur était loin et la mer démontée. Je redescends pour jeter les bouées de sauvetage à l'eau pour essayer de les prendre si c'était possible et remonte en haut du mât et quand le mât est arrivé à quatre mètres de l'eau j'ai fait un plongeon ; le remous du navire m'a attiré deux fois, mais j'ai pu remonter à la surface et me mettre à cheval sur une planche, où je suis resté plus de vingt minutes avant d'être repêché ; il était grand temps quand on m'a embarqué sur le pêcheur, où nous avons eu tous les soins voulus"

"Le malheur qui est arrivé n'est certainement pas de ma faute et je crois avoir fait mon devoir jusqu'au bout, ainsi que mon équipage".

Le « *Journal de Caen* » des 6 et 7 décembre 1909, qui publie cette relation du naufrage du premier *THISBÉ* précise que le capitaine Le Bitter était alors âgé de trente-deux ans et père d'une fillette. Il habitait Ouistreham.

### DES MARINS CHANCEUX

Le capitaine Le Bitter et son chef mécanicien Pottier, rescapés du naufrage du *THISBÉ*, passèrent sur le *THISBÉ* (2) et échappèrent encore au naufrage de ce cargo, torpillé par un sous-marin allemand en septembre 1917. Le même mois, le capitaine Le Bitter échappa à un second naufrage, car il commandait l'*ASTRÉE* lorsqu'il fut abordé et coulé par le vapeur norvégien *DAGEIDE*. Il n'y eut pas de victime et l'*ASTRÉE* fut sans doute renfloué, car il devait être vendu en 1932 à un armateur napolitain. Nous n'avons pas trouvé mention de cet abordage dans la collection du « *Journal de Caen* » de 1917. Il est vrai qu'il se produisit aux pires moments de la Première Guerre mondiale et que la censure était particulièrement vigilante alors, comme on le verra plus tard.

Entre le naufrage du *THISBÉ* (1) et le torpillage du *THISBÉ* (2), le mécanicien-chef Pottier échappa lui aussi à la noyade : en 1915. Il était à bord du premier *DANAÉ* lorsqu'un sous-marin allemand, là encore, l'envoya par le fond au cours d'un convoi vers Arkangelsk. Un autre capitaine de la S.N.C., Geoffroy, eut aussi deux bateaux coulés sous lui pendant la guerre de 1914-18 : le *DANAÉ* en 1915 et le *NIOBÉ* en 1917.

En 1903, lorsque naquit l'armement « *Gaston Lamy et Cie* », alias « *Société Navale Caennaise* », les trois vapeurs d'un port total en lourd de 3 200 tonnes lui permirent cette année-là de transporter 20 000 tonnes de charbon et 22 700 tonnes de minerai et divers. Onze ans plus tard, à la veille de la guerre, la S.N.C. possédait 7 navires, dont plusieurs unités neuves, d'un port total en lourd de 12 900 tonnes, qui transportèrent, en 1914, 318 000 tonnes de charbon et 182 000 tonnes de minerai et divers. Ces chiffres permettent de mesurer le progrès accompli en si peu de temps.

Mais la guerre allait stopper cet essor prometteur et obliger la Navale Caennaise à repartir, sinon à zéro, du moins à son point initial.

À la déclaration de guerre, sept cargos battent pavillon de la S.N.C. : le *CIRCÉ* de 511 tonnes, depuis 1903, le *NIOBÉ* de 582 tonnes, depuis 1906, l'*HÉBÉ* de 666 tonnes, depuis 1909, le *DANAÉ* de 713 tonnes, et le deuxième *THISBÉ* de 489 tonnes, depuis 1910, le *DAPHNÉ* de 690 tonnes, depuis 1911 et l'*ASTRÉE* de 429 tonnes, depuis 1912. Tous ces cargos ont été construits par les Chantiers de Sunderland pour le compte de l'armement caennais.

## CONVOIS VERS ARKHANGELSK



La totalité de la flotte S.N.C. fut réquisitionnée par l'Amirauté française et utilisée à ravitailler le pays en charbon, les houillères du Nord étant aux mains de l'envahisseur allemand, derrière la ligne de front des tranchées. Les cargos de la S.N.C. contribuèrent aussi à approvisionner en matériel de guerre la Russie, alors « *Sainte et Impériale* ».

Ce fut au cours d'un de ces convois, parti de Liverpool à destination d'Arkhangelsk, que le *DANAÉ* fut coulé par un sous-marin allemand, le vendredi 23 juillet 1915, dans les parages des Hébrides, à 80 milles au N.O. de Cape Wrath. Le

capitaine Geoffroy et son équipage furent sauvés. Dans le même temps, le gouvernement américain protestait auprès des Alliés contre l'armement défensif dont ils munissaient leurs navires marchands. Washington reprenait à son compte l'argument allemand : tout cargo ainsi équipé serait considéré comme croiseur auxiliaire et pourrait être coulé sans avertissement.

L'année suivante, ce ne fut pas un sous-marin allemand, mais la rencontre d'une mine au large de Yarmouth qui envoya par le fond le cargo *HÉBÉ*, dans la nuit du dimanche 26 au lundi 27 mars 1916. Lancé en 1909, le *HÉBÉ* faisait route sur lest de Caen à Newcastle. Le capitaine Lemasson et ses 18 hommes d'équipage furent eux aussi sauvés.

## 1917, UNE CENSURE VIGILANTE

Les Caennais apprirent ces deux naufrages de guerre par leurs quotidiens habituels, le « *Journal de Caen* » ou le « *Moniteur* », il n'en fut pas de même l'année suivante, lorsque les sous-marins allemands coulèrent le *NIOBÉ*, puis le *THISBÉ* (2). Dix-sept officiers et marins périrent avec ces deux navires.

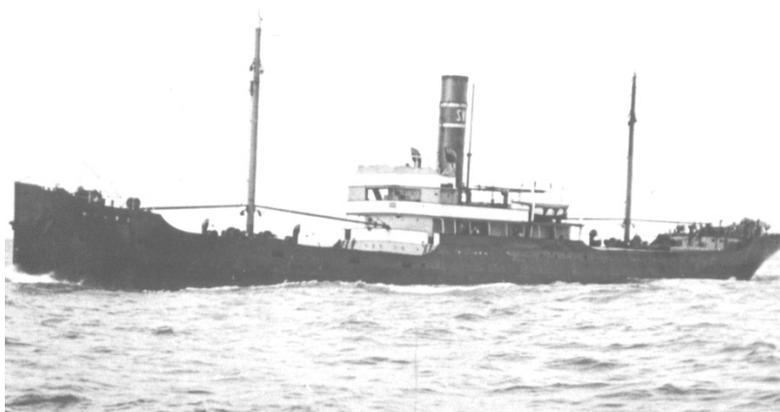
Le 16 février 1917, le *NIOBÉ*, lancé onze ans plus tôt, est torpillé au large de La Rochelle. Le capitaine Geoffroy, rescapé un an et demi plus tôt du torpillage du *DANAÉ*, échappe encore à la mort. Mais le chef mécanicien Picard, de Caen, et le lieutenant Le Goff, disparaissent avec huit autres membres de l'équipage. La nouvelle en parvint sans doute 48 heures plus tard à Caen. Les numéros du « *Journal de Caen* » et du « *Moniteur* », datés des 18-19 février, parurent en effet avec un important « blanc » dans leurs deuxièmes pages, en « *Nouvelles de Caen* » pour l'un, en « *Dernière Heure* » pour l'autre...

Ce fait significatif se reproduisit dans les éditions du 12 septembre suivant. Le 6, un sous-marin allemand avait torpillé et coulé le *THISBÉ* (2) près de Renzanec. Déjà rescapés de deux naufrages, dont celui du *THISBÉ* (1), le capitaine Le Bitter et le chef mécanicien Pottier furent sauvés, mais sept matelots périrent, dont deux caennais : le maître d'équipage Louail et le second mécanicien Lenjalley.

## LE CIRCÉ PASSE L'ATLANTIQUE

Mais les équipages et les navires de la S.N.C. ne subissaient pas seulement la guerre navale : ils la faisaient, lorsque l'occasion s'en présentait. C'est ainsi que quatre Croix de Guerre et des témoignages de satisfaction furent remis aux officiers et marins du *CIRCÉ*. Le 12 juillet 1917, l'équipage du plus vieux navire de la flotte S.N.C. – le *CIRCÉ* avait été mis en service en octobre 1903 – aperçut le périscope d'un sous-marin ennemi navigant au-dessous de la surface. Prenant l'initiative de la bataille, ils le canonnèrent, l'empêchèrent d'émerger et l'obligèrent à renoncer à la poursuite d'une proie qui s'avérait trop coriace. Nous n'avons pu établir si ce combat fut celui qui coûta la vie au canonnier breveté Blaizot, mortellement blessé à bord du *CIRCÉ* lors d'une attaque d'un sous-marin allemand pendant la Grande Guerre.

## 65% DU TONNAGE COULE



À l'armistice de 1918, la Société Navale Caennaise ne possédait plus que trois navires à flot, comme à ses débuts en 1903 : le *CIRCÉ*, attaqué mais jamais coulé, le *DAPHNÉ* et l'*ASTRÉE*. Encore ce dernier bateau avait-il été abordé et coulé en septembre 1917 par le cargo norvégien *DAGEIDE*, puis renfloué et remis en état.

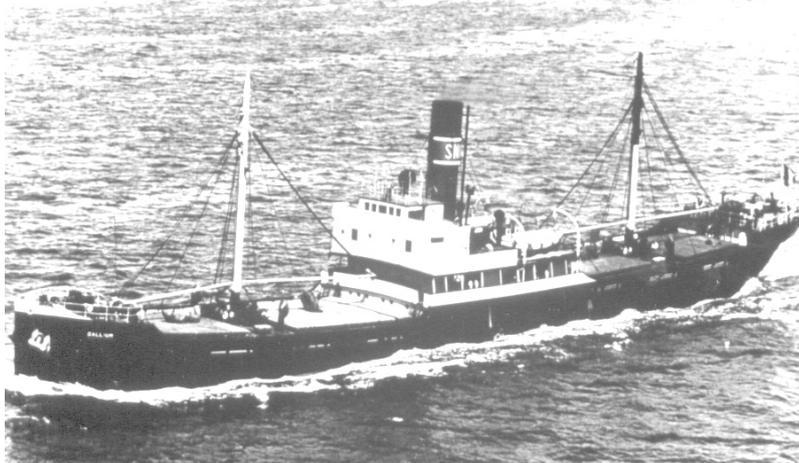
65% du tonnage « *deadweight* » d'avant-guerre avait disparu sous les eaux, et la S.N.C. ne disposait plus que de 5 300 tonnes de port en lourd sur les 12 900 de 1914 ... Une nouvelle commande de trois bateaux permit de reconstituer la flotte

en trois ans, bien que le *THISBE* (3), mis en chantier à South Shields pour le compte de la S.N.C. et lancé en février 1919, n'ait jamais navigué sous pavillon français et fût rapidement vendu. Construits à Blyth, les cargos *HÉBÉ* (2) et *NIOBÉ* (2), deux « *sister-ships* » de 884 tonnes de jauge nette et 1 200 HP de puissance aux machines, sont lancés successivement en juin, puis en août 1920. Le *DANAË*, de 977 tonnes, les suit en mai 1921.

## CONTRATS, « TRAMPING » ...

À cette époque de l'entre-deux-guerres, l'armement maritime « *Gaston Lamy et Cie* » n'était pas le

seul sur la place de Caen. Une autre société, l'armement Bouet, continuait à pratiquer l'armement à la part, selon les méthodes scandinaves. Pour son compte, la S.N.C. avait abandonné cette formule, et tous les bâtiments qui naviguaient sous son pavillon lui appartenaient du fond de la cale à la pomme du mât. Un seul fit exception : le *GALLIUM*, de 880 tonnes de jauge nette et 1 200 HP, qui fut lancé à Blyth en juillet 1923 ou 24. La S.N.C. n'en détenait que 49% des parts, contre 51% à M. Lemoine fils. Encore là Navale Caennaise le rachète-t-elle en entier dès décembre 1929.



Cette politique fut la chance de l'armement « *Gaston Lamy et Cie* ». Ce système des parts, qui fit la fortune des armateurs nordiques, se révéla très tôt mal adapté aux conditions du commerce maritime français. Et, tandis que les affaires de ses concurrents déclinaient, celles de la S.N.C. prospérèrent. Ses collègues pratiquaient presque exclusivement le « *tramping* », c'est-à-dire la recherche du fret de port en port, à la façon d'un taxi en maraude. L'armement Lamy préféra souscrire des contrats d'affrètement. C'était une solution moins facile que de faire, en quelque sorte, le « *porte-à-porte* » maritime, mais elle limitait au maximum les voyages des cargos sur lest.

Et ainsi la S.N.C. en arriva à racheter et à faire passer sous son pavillon les unités de ses concurrents malheureux. Ce furent d'abord les cargos *ROUENNAISE* et *CAENNAISE*, achetés à l'armement Bouet en septembre-octobre 1928 et qui devinrent respectivement le *DAPHNÉ* (2) et le *BORÉE*. Puis le *FRANÇAISE*, également de l'armement Bouet, devint le *MÉDÉE* sous pavillon S.N.C., à la mi-octobre

1928. Dans l'intervalle, deux autres navires, neufs ceux-là, le quatrième *THISBÉ* (4), lancé à Blyth en avril 1924, et le second *CIRCE* (2) construit aux chantiers de Blainville et lancé en novembre 1926, avaient rallié la flotte de la Caennaise.

### ...ET « TIME-CHARTER »

Et ce n'était pas suffisant ! pour tenir les engagements qu'elle avait pris, la S.N.C. dut, entre 1920 et 1930, prendre en « *time-charter* » - c'est-à-dire en location - des navires étrangers, notamment scandinaves, et même des vapeurs d'autres compagnies françaises. En 1921, les « *time-charters* » étrangers transportèrent encore 225 663 tonnes sur les 1 665 612 du trafic total de la S.N.C., cette année-là. L'année suivante, ce chiffre tomba à 60 235 tonnes, et les années suivantes les seuls cargos en location furent des unités françaises.

### CAEN, 7<sup>e</sup> PORT DE FRANCE

Comme aujourd'hui, les charbons et les minerais et aciers constituaient de très loin le principal des cargaisons transportées par la S.N.C. En 1932, le tonnage total des charbons transportés par les seuls navires de l'armement caennais dépassa le million de tonnes. Il devait pratiquement se maintenir au-dessus de ce chiffre jusqu'à la guerre, cependant que le tonnage des minerais, aciers marchands et divers, marquait lui aussi une augmentation constante. Entre 1920 et 1939, Caen devint ainsi le premier port français pour le pourcentage des marchandises naviguant sous pavillon national : 85%. Le port de Caen devint également le septième de France pour le tonnage transité : 2 200 000 tonnes par an, dont 90% transportées par la S.N.C.

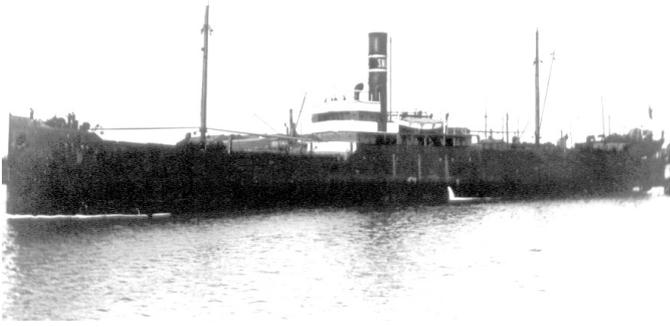
En 1933, la Société en commandite « *Gaston Lamy et Cie – Société Navale Caennaise* » arriva à la fin de son mandat et fut transformée en société anonyme sous la raison sociale « *Société Navale Caennaise* », sans pour autant changer de dirigeants. Cette modification de statut juridique n'eut aucune incidence sur la marche des affaires. La même année, le tonnage « *deadweight* » de la flotte S.N.C. passa de 25 900 à 27 600 tonnes, puis à 36 200 tonnes en 1934, 39 250 en 1935, 47 300 tonnes en 1936 ...

La politique commerciale de confiance de la clientèle, d'exactitude et de régularité dans l'acheminement de la cargaison, pratiquée par la S.N.C., portait ses fruits. L'armement Lamy fut peut-être le seul, et sans doute le premier à pratiquer une politique de contrats de longue durée, scrupuleusement exécutés. Ce système, et la sécurité qu'il offrait, furent si bien appréciés des exportateurs de minerai de fer, qu'il intéressait particulièrement, que la totalité de ce trafic revint à la S.N.C. Pour pratiquer cette politique, il fallait de bons équipages. La S.N.C. en eut toujours d'excellents, grâce à un système de primes et de congés qui existait chez elle bien avant les mesures gouvernementales de 1936.

### LE DAPHNÉ COULÉ PAR UN QUATRE-MÂTS

Dès l'entre-deux-guerres, la navigation à vapeur n'avait plus rien de comparable à ce qu'elle était pendant la « *Belle Époque* ». Il fallut la catastrophe du *TITANIC* en 1912 pour qu'une surveillance des icebergs en dérive soit organisée dans l'Atlantique Nord. Il fallut aussi quelques collisions et naufrages pour qu'un code international de la mer fût élaboré. La généralisation sur les bateaux de commerce de l'invention – ou plutôt de la succession d'inventions, simultanées et complémentaires ... - de M.M. Branly, Graham Bell, W. Preece, Marconi, Ducretet, Popov et bien d'autres : la T.S.F., en facilita l'application en permettant aux navires de correspondre entre eux et avec la terre. En 1928 et 1934, cependant, la Navale Caennaise





eut à déplorer deux naufrages, dont l'un fut une tragédie que bon nombre de Caennais n'ont pas encore oubliée aujourd'hui. Le 25 août 1928, le vapeur *DAPHNÉ*, qui naviguait depuis 17 ans et demi et était passé au travers de toutes les meutes de sous-marins allemands pendant la guerre, fut abordé et coulé par un voilier, le quatre-mâts barque *PASSAT*, navire-école allemand, au large de Dungeness.

Heureusement, il n'y eut pas de victimes.

Le « *Journal de Caen* » du lendemain précisait que le *DAPHNÉ* avait été abordé dans le Pas-de-Calais. Il écrivait : « Le navire commandé par le capitaine Caveland était parti hier à quinze heures du port de Caen, avec un équipage de 21 hommes et un chargement de 2 050 tonnes de minerai de fer à destination de Gand. On ignore en ce moment les causes exactes de la catastrophe, mais l'on pense que le *DAPHNÉ* a été coulé par un gros cargo de 15 000 tonnes » ... Ce qui s'avéra une information erronée.

### LE FRÈRE DU PAMIR

Signalons, pour la petite histoire, que le *PASSAT* était le frère d'un autre voilier-école, lui aussi allemand, qui a laissé son nom dans les annales des tragédies maritimes des dix dernières années : le *PAMIR* naufragé dans un ouragan le 21 septembre 1957. Les caractéristiques du *PAMIR* - celles aussi du *PASSAT* - en faisaient un navire impressionnant : 105 mètres de la proue à la poupe, quatre mâts dont le grand mât haut de 56 mètres et portant 1 000 m<sup>2</sup> de toile, 300 tonneaux de déplacement. Tous deux avaient connu une carrière mouvementée, tour à tour sous les pavillons allemand, finlandais ou britannique.

### NEUF MARINS DU BORÉE DISPARAISSENT AVEC LEUR BATEAU

Un peu plus d'un mois après le naufrage du *DAPHNÉ*, le cargo *CAENNAISE* de l'armement Bouet passa à la S.N.C. et fut rebaptisé *BORÉE*. Cinq ans et demi plus tard, le 26 mars 1934, le *BORÉE* faisait route de Newcastle à Caen, avec un chargement de charbon, lorsqu'il entra en collision en mer du Nord avec le vapeur *AZKAWAÏ MENDI*. Neuf membres de l'équipage périrent avec le bateau.

Le soir même, la sixième édition de « *L'intransigeant* » titrait en page une sur ce drame de la mer : « Le steamer français *BORÉE* abordé par un navire inconnu coule en mer du Nord. Seule une partie de la coque émergeait encore quand les bateaux de sauvetage arrivèrent sur les lieux du naufrage. Treize matelots ont été sauvés, neuf hommes manquent encore ».

Voici l'article « in extenso » : « Londres, 26 mars (de notre envoyé permanent en Grande-Bretagne). – Le steamer *BORÉE* a coulé ce matin à 24 miles au Nord Ouest du port de Cromer, dans le Norfolk.

« De fort bonne heure, le steamer anglais *CADUCEA*, de Newcastle, avait envoyé par radio un message dans lequel il indiquait sa position et faisait savoir que le « Borée » avait envoyé des signaux de détresse. Le *CADUCEA* faisait également savoir qu'il avait perdu de vue, dans un épais brouillard, le *BORÉE*.

### LE SAUVETAGE

Un peu plus tard, le *CADUCEA* fit connaître que le *BORÉE* avait coulé et qu'on n'apercevait plus à la surface des eaux qu'une petite partie de sa coque. Tout aussitôt, les bateaux de sauvetage des ports de Cromer et de Wells furent lancés. Le « *CADUCEA* indiqua que sept naufragés avaient été recueillis par lui.

Puis ont appris que le steamer espagnol *AZKAWAI MENDI* avait pu sauver du naufrage six autres matelots de l'équipage du « Borée ».

« Le capitaine du *BORÉE* a fait savoir que l'équipage était composé de vingt-deux hommes. Jusqu'à présent, treize matelots seulement ont été retrouvés et l'on craint que les neuf autres n'aient péri. Pendant trois heures, ce matin, le steamer anglais *CADUCEA* a procédé à des recherches. Le *BORÉE* en sombrant, s'est retourné sur lui-même et sa quille est encore visible. Les naufragés, qui ont été recueillis, ont été immédiatement évacués dans les ports de Cromer et de Wells.

« Ce que dit le capitaine du *BORÉE* : « Londres, 26 mars.- Le capitaine du bateau français *BORÉE*, recueilli à bord du navire anglais *CADUCEA*, a déclaré que son vapeur est entré en collision avec un autre vapeur dont le nom n'est pas encore connu ».

« *L'Intran* » faisait ensuite mention d'un appel téléphonique de son correspondant particulier à Caen, qui avait pu joindre M. Gaston Lamy, directeur de la Société Navale Caennaise, dont les bureaux sont situés à Caen, cours Cafarelli (sic), et propriétaire du *BORÉE*. Cet interview n'apportait aucun détail nouveau sur le naufrage du cargo, M. Lamy n'ayant pu encore recevoir, si tôt après l'accident, d'autres informations que celles obtenues des sauveteurs par l'envoyé à Londres de l'« Intransigeant ».

Le capitaine du *BORÉE* s'appelait Le Cavorzin. Il avait pris le commandement du cargo dès son passage sous pavillon de la Navale Caennaise. Le chef mécanicien se nommait Pollozec et avait succédé à Le Guillou.

Par un mystère que nous n'avons pu expliquer, nous n'avons trouvé nulle trace du naufrage du *BORÉE* dans la collection du « *Journal de Caen* » de l'époque. Le « *Journal* » ne manquait pourtant pas d'informations maritimes, et l'abordage tragique du cargo de la S.N.C. – qui avait définitivement adopté cette raison sociale l'année d'avant – fut le drame qui marqua l'entre-deux-guerres pour tous ceux qui s'intéressaient à la vie maritime de notre ville. Les Caennais « *de souche* » âgés aujourd'hui de plus de 35 ans, se souviennent encore de l'émotion que provoqua la nouvelle ...

Par contre, nous avons découvert avec la surprise que l'on pense, dans la rubrique « *Mouvement du Port* » du numéro du « *Journal* » publié le jour même du naufrage, l'annonce de l'entrée du *BORÉE* à Caen, le 25 mars, venant de Rotterdam, avec 2 800 tonnes de houille ! Et trois jours plus tard, la même rubrique annonçait la sortie, le 27, du même *BORÉE*, avec 3 000 tonnes de minerai, à destination d'Adrossan (Écosse)! Comprenne qui pourra ...

## LA GRANDE CRISE DES ANNÉES TRENTE

Ce tragique accident de mer survenait en pleine crise maritime. Conséquence de la grande dépression économique des années trente, cette crise se fit lourdement sentir de 1930 à 1936 et contraignit plus d'une compagnie à désarmer ses navires. Les importations se réduisirent à l'extrême et le trafic de minerai, à l'exportation, devint presque nul. Pour maintenir l'activité de ses bateaux et de ses équipages, la Navale Caennaise dut se mettre en concurrence avec les pavillons étrangers sur leurs propres « terrains de chasse » : le trafic d'acier de Belgique en Grande-Bretagne, celui de charbon en sens inverse, celui des divers sur les ports méditerranéens. Déjà, la qualité de ses services lui avait permis de concurrencer très efficacement les armements étrangers qui escalaient à Caen et, malgré le lourd handicap que le pavillon français constituait déjà à cette époque, d'éliminer progressivement les armements belges, norvégiens et britanniques pour le transport des charbons à l'entrée et des minerais à la sortie.

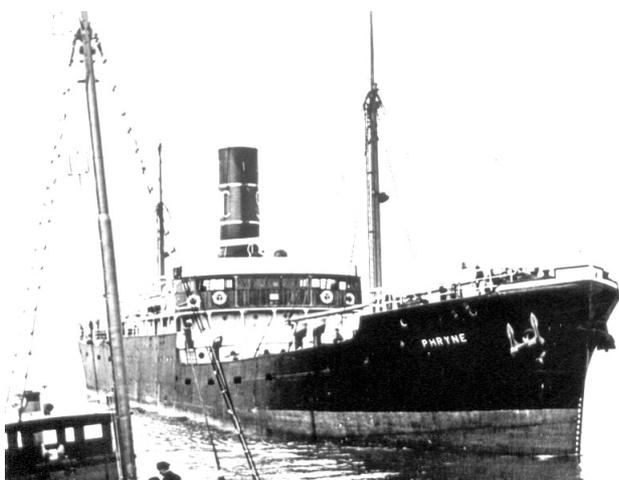
### 17 CARGOS EN 1939

La période de la grande crise maritime fut aussi celle où le coût de la construction navale atteignit les prix les plus bas, faute de commandes. La S.N.C. saisit l'occasion pour rajeunir et augmenter sa flotte en faisant travailler les chantiers français. En 1934, elle passa commande de deux navires de 3 500 tonnes, le *DANAÉ* (3) et le *DIONÉ*, aux Chantiers du Trait, en Seine alors Inférieure. Ces deux unités furent respectivement mises en service en mai et novembre 1936. En 1935, le *PHRYNÉ* fut commandé aux Chantiers de Normandie à Rouen et l'*ÉGÉE* à nouveau aux Chantiers du Trait.

En plus de ces tonnages neufs, la S.N.C. achetait six cargos de seconde main, dont le vapeur *HONFLEUR AISE*, qui appartenait à Bouet, comme avant lui les *DAPHNÉ (2)*, *BORÉE* et *MÉDÉE*, et le *SENNEVILLE* de 7 500 tonnes qui fut jusqu'à la guerre le plus gros navire de l'armement caennais.

La Navale Caennaise avait, on le voit, efficacement « étalé le coup de chien » des années trente. En 1939, au moment où l'Europe s'embrase, elle possède 17 bateaux en service et attend le lancement de deux autres unités, immatriculées *Y.9* et *Z.9* par les Chantiers de Normandie où ils sont en construction.

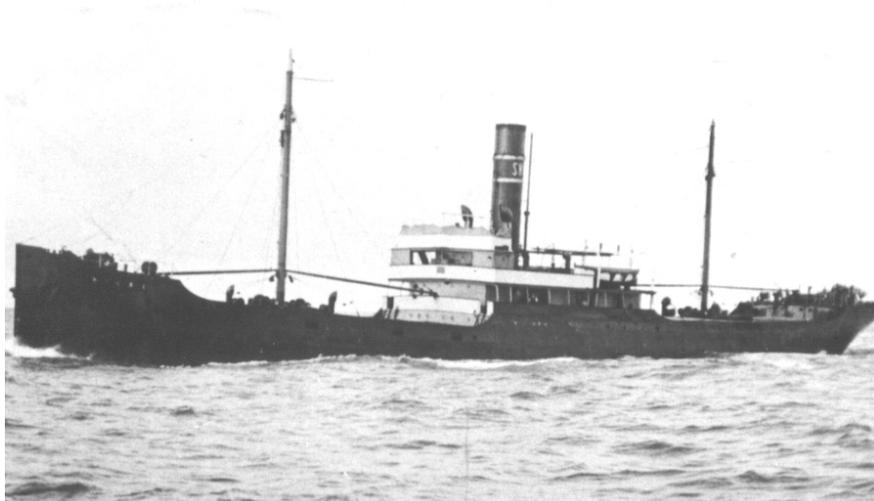
### PREMIER CARGO COULE EN 1939 : LE *PHRYNÉ*



Comme en 1914, la flotte S.N.C. est immédiatement réquisitionnée par l'Amirauté. Et le martyrologe des navires de commerce français coulés par faits de guerre s'ouvre, dès septembre 1939, sur le nom d'un navire de la S.N.C. : le *PHRYNÉ*, un cargo flambant neuf. Le *PHRYNÉ* avait été mis à la mer en février 1939, et réquisitionné en juin. Le 24 septembre, il sautait sur une mine en mer du Nord, dans les bancs d'Alborough, au nord-est de Narvik. Il n'y eut pas de victimes.

Arrive le moment de la débâcle militaire. Plusieurs unités de la S.N.C. participent aux évacuations successives. Le cargo *HÉBÉ (2)* est à Dunkerque, sous le commandement du capitaine Yven. La bravoure collective de l'équipage et de ses officiers, sous le feu ennemi, vaudra la Croix de Guerre au bateau, qui réussira à gagner Bordeaux, malgré son étrave cassée au cours d'un abordage sur la rade des Dunes.

### LA TRAGÉDIE DU « *NIOBE II* »



Le terrible mois de juin 1940 voit deux autres bateaux de la S.N.C. envoyés par le fond. C'est d'abord le 11 juin, l'atroce drame du *NIOBÉ (2)*. Le bateau vient de prendre part à l'évacuation du Havre, sous les ordres du commandant Ange Ledeho, de Caen. Il y a à bord près de 800 passagers, tous civils, dont des femmes et des enfants. Il y a aussi à fond de cale, dira-t-on, des munitions et des explosifs (une autre version dira : des métaux stratégiques) chargés lors de l'évacuation de Dunkerque et qui n'ont pu être débarqués au

Havre, où les blindés nazis sont arrivés en même temps que le bateau.

Au large des côtes du Calvados, un sous-marin allemand émerge et donne l'ordre de stopper au *NIOBÉ*. Puis les « *Stukas* » surgissent et piquent ... Sous les impacts des bombes, le bateau sombre en

quelques minutes, entraînant dans la mort la quasi-totalité de la foule de réfugiés qu'il transporte. Dix-neuf officiers et marins disparaissent, dont le capitaine Ledeho et son second. Seuls deux membres de l'équipage seront rescapés, et 9 passagers seulement : un sur cent ... parmi les victimes figurait la totalité d'une maternité du Havre.

Le 26 du même mois, en Gironde, une mine magnétique envoie par le fond le vapeur *HONFLEURAISE* acheté à Bouet en juillet 1934, qui se trouvait au mouillage sur la rade du Verdon. Le bateau put s'échouer, sauvant ainsi tout son équipage. En 1940, encore, les *Y.9* et *Z.9* - futurs *NIOBÉ (3)* et *DAPHNÉ (3)* - commencés l'année précédente par les Chantiers de Normandie à Rouen, sont bombardés puis incendiés sur leurs cales lorsque l'avance allemande atteint la Seine.

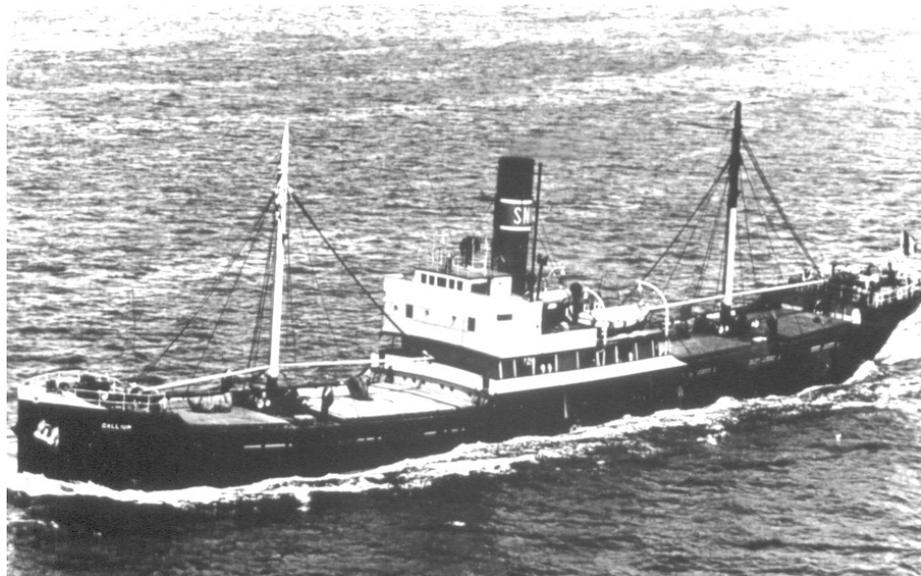
### SOUS DES PAVILLONS ENNEMIS

La signature de l'armistice consacre le démantèlement de la flotte S.N.C., trois unités sont coulées. Quatorze restent à flot. Pendant quatre ans, elles navigueront sous des pavillons ennemis, et à nombre d'entre elles la guerre sur mer assignera un sort fatal.

Le *DAPHNÉ (2)*, le *DIONÉ* - qui avait été abordé en Meuse par le vapeur grec *POLYMNIA* - le *MÉDÉE*, l'*ÉGÉE*, le *CIRCÉ* sont passés au service des Alliés, se trouvant en Angleterre en mai-juin 1940. Le reste de la flotte, regroupé à Bordeaux et Bayonne, est dirigé sur la Méditerranée. De 1940 à 1942, ces huit cargos contribuèrent au ravitaillement de la zone libre. Le 2 novembre 1941, des avions anglais bombardent le *SENNEVILLE*, au large de Kerkennah, mais grâce à son équipage, il put être ramené à Sète et réparé ensuite à Marseille.

Le 28 février 1941, un sous-marin allemand coule dans l'Atlantique Nord le *DIONÉ* qui revenait d'Halifax, sur la côte est du Canada. Pour le service des forces alliées, le *DIONÉ* était même allé jusqu'en Australie. Le mois suivant - 18 mars 1941 - une vedette surprend le cargo *DAPHNÉ (2)* qui assure le service Tyne-Londres, dans le Humber, estuaire des rivières Ouse et Trent, sur la côte est de l'Angleterre. Torpillé, le *DAPHNÉ* coule. Les *DANAÉ*, «*ÉGÉE*, *CIRCÉ*, assurent leur part des convois d'Amérique.

### LE « GALLIUM » ÉCHAPPE À LA RAFLE NAZIE



Lorsque fut signé, en 1942, le triste accord Kauffmann-Laval, tous les bateaux de la S.N.C. restés sous pavillon français se trouvaient dans les ports métropolitains du sud, sauf le *GALLIUM* qui était en Algérie. L'Amirauté nazie les confisqua tous : seul le *GALLIUM* échappa à la raffe et put rallier les F.F.I. le 8 novembre 1942. Son activité sous le drapeau de la France Libre lui valut à la Libération une citation à l'Ordre de la Division Navale.

Aucun des officiers et marins des équipages de la S.N.C. ne voulut rester à bord des cargos saisis par

les Allemands. Tous rentrèrent dans leurs foyers. Et ce furent des équipages de prise – italiens ou allemands – qui conduisirent les sept cargos prisonniers à leur ultime destin. Il fut bref.

### SOUS DES NOMS ITALIENS OU ALLEMANDS

Le *HÉBÉ* (2) avait brillamment commencé la guerre. Décoré de la Croix de Guerre pour sa participation à l'évacuation de Dunkerque, il avait rallié Bordeaux malgré une étrave cassée par une collision. Passé en Méditerranée ensuite, il fut pris par les Allemands en décembre 1942 et affecté à la Marine italienne qui le rebaptisa *CREMA*. Trois mois et demi plus tard, le 1<sup>er</sup> avril 1943, une vedette rapide anglaise envoya au fond le pseudo *CREMA*, devant Cani.

Le 31 août, le *THISBÉ* (4), lui aussi réquisitionné à Marseille par les Allemands, coula en mer Egée. Enfin, lorsque l'Italie changea de camp après le débarquement allié et l'écroulement du fascisme, les Allemands sabordèrent le 8 septembre 1943, en baie de Naples, un vapeur italien qui portait le nom de *PINEROLO*. C'était le *THÉSÉE* de la S.N.C. ...

Trois autres navires de la Navale Caennaise sombrèrent l'année suivante sous des pavillons de l'Axe. Ce fut d'abord l'*ASTRÉE* (2), rebaptisé *SIENA*, que le sous-marin britannique UNTERING coula le 1<sup>er</sup> mai 1944 dans les parages du Cap Bear, au cours d'un voyage qui le ramenait d'Espagne vers Port-Vendres.

Au mois d'août 1944, les cargos *COLLEVILLE* et *SENNEVILLE* furent sabordés et coulés dans le port de Marseille, l'un à l'entrée du bassin de remisage, l'autre au Nord-Ouest du bassin Léon Gouret. Le *COLLEVILLE* avait été réquisitionné le 24 avril 1943 et coula sous le nom italien de *RANDA 220*. Les Allemands avaient attendu le 16 avril 1944 pour saisir le *SENNEVILLE* : la plus grosse unité de la S.N.C. avait été bombardée par des avions anglais à la fin de 1941, au large de Kerkennah. Enfin, le dernier des cargos réquisitionnés par les Allemands, le vapeur *NANTAISE*, devait toucher une mine et couler le 9 juillet 1945 aux Goodwin Sands.

### CAEN EN RUINES

En même temps que se succédaient ces drames de la guerre navale, d'autres tragiques événements s'étaient déroulés pendant l'année 1944, à Caen, le siège de la S.N.C. Les combats de la Libération anéantirent le siège social, inauguré en 1938, et détruisirent presque complètement les archives, les ateliers, la comptabilité. Trois ouvriers des ateliers à terre périrent sous les bombes avec leurs familles. Partiellement libérée le 9 juillet, la ville resta jusqu'au 12 août sous le feu de l'artillerie allemande. Le 13 juillet fut tué M. Geffroy, chef d'armement de la S.N.C. depuis de longues années.

Dès août 1944, le déblaiement commença. À la fin du mois, l'atelier fonctionnait à nouveau, à peu près sans abri et sans énergie électrique, pour aider les sinistrés.

### POUR LA TROISIÈME FOIS EN 40 ANS

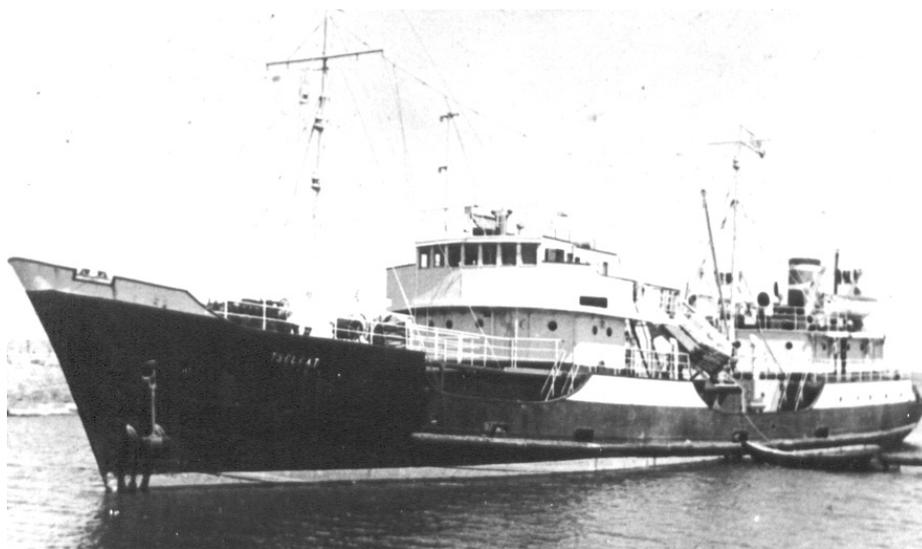
Pour la troisième fois en quarante ans, M. Gaston Lamy et ses collaborateurs doivent recommencer leur œuvre. En 1919, au lendemain de la Grande Guerre, la Société Navale Caennaise s'était retrouvée au même point qu'à sa naissance, en 1903 : avec une flotte réduite à trois navires. En 1945, lorsque le Reich hitlérien demande grâce, il ne lui reste que cinq bateaux, sur les 17 en service et les deux en chantier qu'elle possédait à l'automne 1939.

C'était le *GALLIUM*, vieux de vingt et un ans, le *CIRCÉ* (2), de deux ans plus jeune, le *MÉDÉE*, ex *CAENNAISE* racheté à l'armement Bouet en 1928, le *DAPHNÉ* (3) lancé en mai 1936 et l'*ÉGÉE* mis en service le 20 janvier 1940, passé en Angleterre le 16 juin, et qui a fait partie de l'armada alliée du « *Jour le plus long* ».

Et dans quel état étaient ces cinq rescapés ! Complètement remis en état en 1942, juste avant qu'il n'échappe à la saisie de la flotte de commerce française, le vieux *GALLIUM* avait relativement bien supporté son exploitation intensive sous drapeau de la Croix de Lorraine. Mais la S.N.C. récupéra ses quatre autres navires dans un état d'entretien déplorable. Le dur régime du temps de guerre leur avait valu de tourner à un régime qu'aucun armateur n'aurait osé appliquer en période de paix : le maximum de service avec le minimum de soins. Et puis, les armateurs britanniques auxquels avait été confiée la gestion de ces unités n'avaient peut-être pas oublié tout à fait, malgré la fraternité d'armes, qu'en temps de paix la Navale Caennaise était un redoutable concurrent.

### PREMIER BATEAU À MOTEUR :

## UN TANKER DE LA « KRIEGSMARINE » !



Dès décembre 1944, alors que ses installations à terre n'étaient encore que des décombres grossièrement balayés, la S.N.C. entreprit de reconstituer sa flotte. Paradoxalement, la première unité à moteur de l'armement caennais fut un navire de prise allemand. Le *GRAVDAL* de 647 tonneaux de jauge brute était un tanker construit aux chantiers de Blainville sous l'occupation, pour le compte de la Kriegsmarine. Sabordé dans

le bassin, devant le quai Allainguillaume en juillet 1944, il fut relevé par l'armée anglaise qui le rebaptisa *TSELFAT*. Mais la Navale Caennaise en prit possession presque à l'abordage, en y installant un équipage qui le maintint sous pavillon français. Le *TSELFAT* fut réparé et remis en état de prendre la mer par le personnel de la S.N.C. assisté des Ateliers Sulzer. Puis il partit en Grande-Bretagne, armé par la Navale Caennaise pour le compte des Transports Maritimes, et assura le ravitaillement en eau potable des troupes alliées par le port artificiel d'Arromanches. Le *TSELFAT* fut ultérieurement racheté par la S.N.C. et transformé en pinardier sur les lignes d'Algérie.

En septembre 1945, les Transports Maritimes confièrent à la S.N.C. la gestion de *LIEUTENANT LANCELOT* - ex-*EMPIRE DORRITT* rebaptisé du nom d'un résistant mort pour la France -, un vapeur charbonnier de 956 tonneaux de jauge brute construit à Glasgow l'année précédente. En juillet 1946, la Navale Caennaise se vit également confier la gérance d'un second cargo charbonnier, prise de guerre en Méditerranée. Vapeur de 1 430 tonnes de jauge brute, l'«*HADRUMÈTE* - ex *TEES* -ex *GIUSEPPE LAVA* -ex *BALLELA II* - était beaucoup plus âgé, puisqu'il avait été construit en 1907.

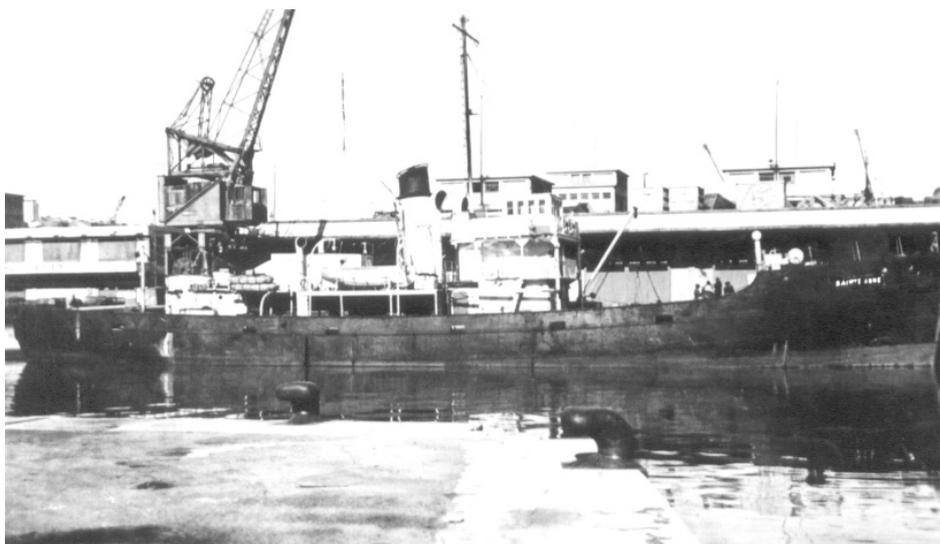
## UN RENOUVEAU CHARGE DE SOUVENIRS

Lorsque le *NIOBÉ* (3) fut lancé le 1<sup>er</sup> février 1946, la Société Navale Caennaise renoua avec son passé de l'avant-guerre. C'était en effet l'*Y.9* commencé en 1939 sur les Chantiers de Normandie à Rouen, bombardé et incendié sur cale en 1940 au cours de l'avance allemande et reconstruit après le Libération. Le *Z.9*, qui avait subi le même sort dans les mêmes circonstances, fut mis à la mer le 7 février de l'année suivante et baptisé *DAPHNÉ* (3) en souvenir du cargo des F.F.L. coulé en 1941 sur la côte britannique. En cours de reconstruction, le *DAPHNÉ* (3) fut modifié et reçut un faux-pont pour être affecté à la ligne sur l'Algérie. Le capitaine Roger Le Franc, qui en prit le commandement, était le capitaine du *GALLIUM* lorsque ce bateau échappa en 1942 à la rafle allemande en Méditerranée.

Au fil des années suivantes, la flotte de la Navale Caennaise retrouve son importance. Au titre des dommages de guerre, le Gouvernement ayant passé à l'étranger d'importantes commandes pour remplacer le tonnage coulé, la S.N.C. reçoit dans les derniers jours du mois d'août 1947 le vapeur *THISBÉ* (5) » construit à Grangemouth et qui présente la particularité d'être le premier cargo charbonnier à chauffe au mazout. De mai 1948 à février 1949, les Transports Maritimes livrent à l'armement caennais cinq navires neufs, commandés pour son compte au Canada. Ce sont deux unités de 5 000 tonnes, le *PHRYNÉ* (2) et le *THÉSÉE* (2), construits à Lauzon et trois de 7 500 tonnes, les *ASTRÉE* (3), *BORÉE* (2)» et *HÉBÉ* (2), «*sisters-ships* » construits à Vancouver. À la fin de juin 1948, la S.N.C. reçoit également le *DIONÉ* (2), de 2 613 tonneaux de jauge brute, construit aux Chantiers de Bretagne. Une hélice à pas réversible est essayée sur ce navire, mais ne donne pas de bons résultats et doit être remplacée par une hélice ordinaire.

## 1950 : LE « SAINTE ANNE » DISPARAIT EN MÉDITERRANÉE

Au début de 1950, un sinistre maritime, le premier depuis la Libération, endeuilla à nouveau la Société Navale Caennaise, au moment où, grâce à sa politique de commandes intensives, l'armement bas normand finissait de panser les plaies de la Seconde guerre mondiale. Le mercredi 15 mars, le cargo SAINTE - ANNE récemment acheté par la S.N.C., disparaît corps et biens en Méditerranée, dans le nord-est des Baléares, avec ses quinze hommes d'équipage.



La triste nouvelle ne fut connue à Caen que huit jours après le drame. Voici en quels termes le numéro de « *Liberté de Normandie* » daté du 21 mars 1950 relatait le naufrage, sur lequel on n'avait pratiquement pas de renseignements :

« Le cargo SAINTE-ANNE, appartenant à la Société Navale Caennaise, et monté par un équipage de quinze hommes, a disparu depuis mercredi dernier, au large des Baléares. Parti d'Alger dans la soirée de mardi, le « Sainte-Anne » était attendu le jeudi vers 11 heures à Toulon. On est sans nouvelles du bâtiment depuis mercredi, à 17h.30, heure à laquelle il signala pour la dernière fois sa position. Depuis l'aube de vendredi, des hydravions de la base de Saint-Mandrier et des avions basés sur l'ARROMANCHES ont survolé les zones où le cargo était susceptible d'avoir dérivé. Toutes les recherches, poursuivies sans relâche jusque dans la soirée de samedi, ont été vaines. Tout laisse présumer que le navire est perdu corps et biens, mais on veut espérer, à la S.N.C. que le « Sainte-Anne » se soit échoué sur quelque coin perdu des Baléares. Le « SAINTE-ANNE » était un petit caboteur d'environ 600 tonnes, acheté il y a deux mois par la Société Navale Caennaise. Il était spécialisé dans le transport des primeurs entre Alger et Toulon. »

Nul ne retrouva jamais traces du « Sainte-Anne », nul ne connut jamais les circonstances exactes du naufrage. Le petit cargo était commandé par le capitaine Louis Gicquel, qui avait tenu la barre du *DANAË* (3) lorsque ce bâtiment rentra en France après le débarquement allié et la Libération de la Normandie.

La disparition inexplicable du *SAINTE ANNE* déclencha une véritable psychose : comme presque toujours en pareil cas, les familles des disparus espérèrent contre et au-delà de tout espoir. L'on crut – ou l'on voulut croire... - que le petit cargo avait été arraisonné et saisi par les autorités maritimes espagnoles, pour avoir franchi la limite des eaux territoriales, et son équipage interné. Il y eut même une étrange affaire de cartes postales envoyées – ou prétendues telles, - d'Espagne longtemps après la perte corps et biens du *SAINTE-ANNE*.

### L'ESSOR DE LA « SOGENA »

Peu à peu, la Société Navale Caennaise avait reconquis la position qu'elle occupait avant la guerre. Tout en continuant l'importation charbonnière, pour laquelle elle avait été créée en 1903, et l'exportation du minerai de fer bas normand qui constituait la seconde rubrique essentielle de ses activités – comme de celles du port de Caen – elle s'intéressa aux relations directes entre Caen et l'Afrique du Nord, en mettant en service sur ces lignes, pinardiers et frigorifiques.

Cet historique de la Navale Caennaise serait incomplet s'il passait sous silence la création de la SOGENA (Société de Gérance et de Navigation), mise sur pied en 1936 pour prendre spécialement en



charge l'exploitation des navires de commerce en « time-charter » - c'est-à-dire sous contrat de location temporaire, - système que la S.N.C. pratiquait jusqu'alors en concurrence avec l'exploitation de son propre tonnage. Mais la guerre et la période de reconstruction qui suivit coupèrent court au développement du « time-charter » et

la SOGENA dut trouver d'autres débouchés.

### CHAUDRONNERIE ET MENUISERIE

Elle les trouva d'abord dans la création d'un atelier de mécanique et de chaudronnerie et dans celle d'un atelier de menuiserie, qui prirent vite assez d'importance pour justifier leur transformation en entreprises autonomes, filiales nouvelles de la S.N.C. : la « SORENAM » et la « SOMATRAM ». La SORENAM se charge aujourd'hui non seulement des réparations navales - de mécanique et de ... carrosserie, si l'on peut dire en parlant de bateaux, - pour la clientèle régionale, mais également de celles éventuelles sur les navires escalant à Caen. À ses activités de menuiserie, la SOMATRAM a ajouté successivement le séchage et le sciage des bois exotiques ... importés bien entendu par la Navale Caennaise.

Sitôt la Libération, la branche « Travaux Publics » de la SOGENA entreprit de reconstruire les bureaux, hangars, entrepôts, chais, et aussi de construire les maisons destinées à loger le personnel sédentaire et navigant de la S.N.C. Le « lotissement de la Table Ronde », sur le Plateau de Venois - quartier neuf, presque entièrement réalisé pour l'accession à la propriété, et ainsi surnommé parce que les noms de ses rues rappellent les héros des romans de la Chevalerie du Moyen Âge, - a été l'œuvre des services immobiliers de la SOGENA.

### DES CHAIS DE 45 000 HECTOLITRES

Dans son domaine initial du commerce maritime, la SOGENA s'est spécialisée dans la manutention portuaire et les affaires de transit et de consignation au port de Caen. Par transit l'on entend la prise en charge de tout transport d'un point à un autre du globe : enlèvement de la cargaison, transport terrestre jusqu'au port d'embarquement, manutention au départ du voyage maritime, déchargement à l'arrivée et livraison ...

À ce travail de commissionnaire s'ajoute celui, totalement différent, d'agent maritime que constitue la consignation d'un navire. Il s'agit de prendre en main les intérêts d'un bateau, français ou étranger, au port, d'effectuer toutes les formalités jusque et y compris la recherche du fret. L'on imagine aisément l'intérêt énorme qu'offre cette consignation de son navire, cette prise en charge totale, pour un capitaine étranger escalant par exemple à Caen, et qui ignore la langue du pays, la topographie de la ville, les adresses des administrations à visiter, les formulaires à remplir, etc... et qui en plus ne dispose parfois que de l'intervalle entre deux marées !

Dans ce domaine, qui fut une part de sa vocation première, la Société de Gérance et de Navigation s'est taillée une place de premier plan. C'est la SOGENA notamment qui a pris l'initiative de construire à

Caen un chai portuaire de 20 000 hectolitres, qui permis désormais d'acheminer en l'approvisionnement en vin destiné à la consommation basse normande, et d'en diminuer ainsi le prix de revient en réduisant le coût du transport de ce ravitaillement, autrefois débarqué à Rouen.

Aujourd'hui, les chais de la SOGENA ont une capacité de 45 000 hectolitres : quatre millions et demi de litres, répartis dans 160 cuves d'acier émaillé au four, ou de ciment verré. En plus des lignes de la S.N.C. sur l'Afrique du Nord, l'agence de la SOGENA couvre des lignes vers le Proche-Orient, le nord de l'U.R.S.S., les U.S.A., la Norvège et bien entendu le voisin le plus proche : la Grande-Bretagne.

### FRIGORIFIQUES ET ENTREPÔTS

Une autre filiale de la S.N.C., la Société Frigorifique de Normandie, en abrégé SOFRINO, a entrepris la construction d'un entrepôt réfrigéré dans la zone portuaire. Sa situation lui permet de faciliter les exportations de produits alimentaires bas normands (notamment laitiers) vers l'Angleterre et l'Afrique et, en sens inverse, les arrivages de primeurs et d'agrumes nord-africaines.

Cadette enfin des filiales de la Navale, la SONOMAG (« Société Normande de Magasins Généraux ») vient d'être créée à la fin de 1963, elle complétera l'activité de la SOFRINO par la création sur le port de Caen d'entrepôts de « divers » qui, ceux-là, ne seront pas frigorifiques.

EN 1963 : 26 CARGOS TOTALISANT 80 000 TONNES

Dès 1953, la Société Navale Caennaise possédait 26 cargos totalisant environ 80 000 tonnes de port en lourd. Aujourd'hui, elle possède une flotte de plus de trente unités, dont plusieurs n'ont jamais fréquenté le port de Caen... et pour cause. Le *CALYMÉNÉ* et l'*AMPHIOPE* tous deux minéraliers, jaugeant respectivement 17 500 et 30 000 tonnes, et le pétrolier *ATHÉNÉ*, 20 500 tonnes. Or les travaux qui permettront aux installations portuaires caennaises de recevoir des bateaux de dix et quelquefois quinze mille tonnes ne sont pas encore terminés, et la nouvelle écluse, qui a déjà servi deux ou trois fois, en des occasions exceptionnelles, ne sera utilisée régulièrement qu'au printemps de cette année.

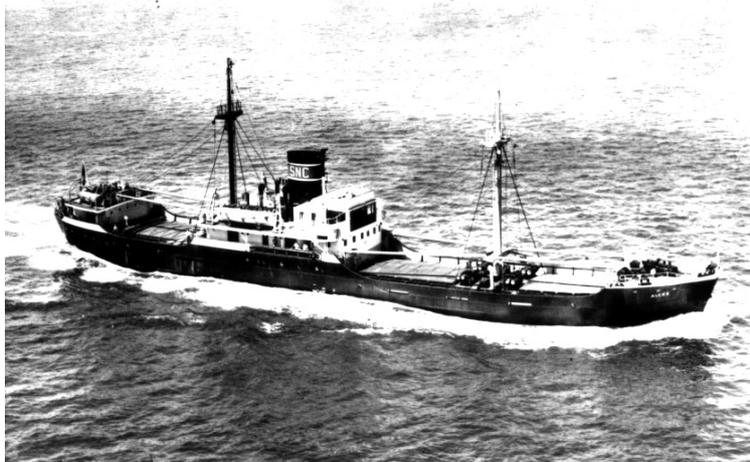


### LE DERNIER VAPEUR AU CHARBON NAVIGUE TOUJOURS

La plupart des unités battant le pavillon à trois bandes horizontales blanches, rouge – avec les trois initiales S.N. et C. en blanc – et blanches sont mues par des moteurs diesel. Mais il existe encore une forte minorité de vapeurs, à chauffe au mazout – neuf exactement, de 2 200 à 5 890 tonnes – et même un vapeur à chauffe au charbon : le vieil *ÉGÉE* de 3 500 tonnes. Un autre « ancien », le *DANAË*, lui aussi de 3 500 tonnes, servit de décor aux aventures maritimes du film « Arsène Lupin contre Arsène Lupin », avec Jean-Claude Brialy et Jean-Pierre Cassel.

De ces années cinquante, rappelons encore le naufrage du «*MÉDÉE*, dernier en date sur cette longue, très longue liste de sinistres maritimes, partie noire et inévitable de l'histoire de chaque armement, qui commença, pour la Société Navale Caennaise, avec la perte du *CHANZY* sur les écueils de Barfleur, en mai 1908, et à laquelle les deux guerres, nous l'avons vu, apportèrent de lourds additifs, en deuils de bateaux, mais aussi, hélas, de marins.

## LA CALE COULE : L'ALCÉE » PREND LA MER



Rappelons aussi, en 1951, le lancement du cargo *ALCÉE*, en raison de la technique originale qui y fut utilisée. La traditionnelle bouteille de champagne fut bien fracassée sur la coque, comme il se devait... Mais le jaillissement de mousse ne donna pas le signal de la spectaculaire et majestueuse glissade du navire sur le « slip-way », vers la mer.

La cale sèche sur laquelle l'*ALCÉE* avait été construit, à Amsterdam, coula lentement et le cargo se mit à flotter, puis sortir...

Cette cale sèche était une cale gigogne, car l'*ALCÉE* n'y était pas seul à naître. L'on construisait le *HOLLAND* dans le même

dock, mais la présence du cargo de la Navale empêchait d'en finir l'étrave. Quand le dock coula, le *HOLLAND* s'emplit d'eau avec lui, tout tranquillement ! il émergea à nouveau quand la cale « sèche » fut ramenée à la surface. Puis, après vidange et essorage, bien entendu, l'on acheva le *HOLLAND*,... tout en commençant, à ses côtés, la construction d'un autre bateau destiné à la S.N.C., l'*ÉNÉE*, « sister-ship » de l'*ALCÉE*.

Quand le *HOLLAND* terminé fut mis à l'eau, l'*ÉNÉE* coula avec le dock ... Puis on le remonta à son tour pour achever la construction. Et ainsi de suite ...

## DEPUIS UN AN, AUCUN CARGO EN CHANTIER

Nous avons rapidement survolé l'histoire de la S.N.C. au cours des années contemporaines. Ces années virent l'accroissement progressif et constant du potentiel de la Navale Caennaise, le développement parallèle de ses activités commerciales et leur extension à d'autres domaines que celui initial de la navigation et du transport par voie de mer, l'importance de plus en plus large prise par l'armement bas normand dans le commerce maritime français et même international.

Cependant la Société Navale Caennaise n'a plus aujourd'hui aucune unité en chantier. Le dernier cargo, le *NOÉ*, pinardier frigorifique de 2 500 tonnes, a été lancé il y a bientôt un an, en avril 1963.

Un événement majeur, d'un retentissement mondial, est en effet venu infléchir les destinées de la S.N.C. : l'accession de l'Algérie à l'indépendance, le 1<sup>er</sup> juillet 1962, dans les circonstances dramatiques que personne n'a oubliées. L'on peut dire sans risque d'exagération que cette date marquera, dans l'histoire de la Navale Caennaise, un tournant aussi important que l'ont été les deux guerres mondiales et les renaissances qui suivirent et que nous avons contées.

La Société Navale Caennaise se trouve actuellement dans une situation d'attente. Ce n'est pas son attitude ordinaire, son histoire, depuis 1903, le dit assez, et cette attente lui a été imposée : La S.N.C. attend que soit définie, au niveau national, la nouvelle politique d'orientation du commerce français.

## LE TRAFIC D'ALGÉRIE EN BAISSÉ VERTICALE

Cette attente n'est cependant pas synonyme d'inertie, de stérilité. À Bordeaux, le navire frigorifique de 3 600 tonnes *AMALTHÉE* est actuellement en cours de transformation. Il deviendra un cargo frigorifique à grande capacité, équipé pour le « grand froid » jusqu'à moins 18°C. moins 20°C., et destiné au transport de bananes entre Madagascar et Marseille.

L'*AMALTHÉE*, avec le *BORÉE*, son « sister-ship », et l'*ÉNÉE*, desservait la ligne Marseille-Algérie : au total 8 500 tonnes utiles pour ces trois unités. Quatre cargos – *CIRCÉ*, *NÉLÉE*, *ORPHÉE* et *ASTRÉE* : 12 500 tonnes au total, 2 679 000 litres de vin - assuraient la ligne Caen-Algérie. Depuis

l'indépendance de l'Algérie, le trafic de la S.N.C. a baissé environ de moitié sur la première ligne, celle de Marseille, et du tiers sur la seconde, celle de Caen, en dix-huit mois...

Une intelligente politique de reconversion, entamée assez tôt, dès que le véritable but – L'Algérie algérienne – put se deviner sous le masque de l'Algérie française dans les desseins politiques du Pouvoir, permit à la Société Navale Caennaise d'éviter cette catastrophe véritable qu'eût été un désarmement partiel. D'autres, qui travaillaient plus exclusivement avec l'Algérie, n'y échappèrent pas : ainsi les armements Le Borgne et Schiaffino, ainsi que les Cargos Algériens, qui en sont réduits à revendre un à un leurs bateaux inutiles à Ben Bella. Ce qui ne manque pas d'un sel amer, lorsqu'on sait que le patron des Cargos Algériens est M. de Sérigny ...

### UNE PLACE À PRENDRE EN AFRIQUE NOIRE

À condition que l'état prenne ses responsabilités dans cette situation dont son choix politique est la cause initiale, à condition qu'il aide cette reconversion que, pour sa part, elle a déjà entreprise sans attendre les consignes officielles et des mesures par nature toujours en retard sur les besoins, la Société Navale Caennaise a une place à prendre dans le transport des denrées périssables entre la France métropolitaine et les jeunes Républiques francophones africaines et malgache. Entre l'Afrique noire et Caen, le transport des bois exotiques est déjà d'une importance intéressante. Il peut s'étendre à tous les ports de la Manche, et se compléter dans l'autre sens par l'exportation de la production industrielle de la région caennaise et de celle agricole et alimentaire de toute la Basse-Normandie. Mais si le fret de retour est toujours assuré, la S.N.C. éprouve encore de sérieuses difficultés à remplir les cales de ses unités, au départ de Caen.

Une importante amélioration est apparue récemment, avec la décision de la Conférence des Armements de la Côte Occidentale d'Afrique de desservir désormais régulièrement le port de Caen. Pour assurer ce trafic régulier, à raison de trois passages par mois, en moyenne, dans chaque sens, la S.N.C. vient d'affecter à cette ligne de Caen vers le Gabon, le Cameroun, la Côte d'Ivoire, les quatre cargos *THISBÉ*, *ANTÉE*, *PROTÉE* et *THÉSÉE* : au total, près de 24 000 tonnes utiles.

### 1963 : CAP SUR CUBA

Un autre type de bateau est très demandé sur le marché national des frets : le frigorifique. La Société Navale Caennaise fut un des rares armateurs français qui, pendant trois mois, en août, septembre et octobre 1963, purent fournir des cargos frigorifiques de moyen tonnage qui approvisionnèrent Cuba en pomme de terre d'Europe centrale et en fruits de Bulgarie.

*L'HÉBÉ*, frigorifique polytherme de 4 600 tonnes, est utilisé par des Suédois pour le transport international de denrées périssables, qui sont aussi bien des fruits d'Amérique du Sud que des poissons des Canaries ou du Japon.

### PERSPECTIVES D'AVENIR

L'armement français a perdu son privilège de pavillon sur l'Algérie, après la Tunisie. Comme dans ce dernier cas, le partage des frets peut se faire par accord, une moitié transportée sous pavillon français, l'autre sous le pavillon national ou des pavillons affrétés. Ce fut la solution adoptée pour la Tunisie. Ce sera sans doute celle choisie aussi pour l'Algérie indépendante, où une Compagnie Nationale Algérienne de Navigation a été créée.

La flotte commerciale française n'en doit pas moins affronter de plus en plus durement la concurrence internationale. L'avenir est aux bateaux neufs – ou modernisés – très adaptés et spécialisés, en particulier les frigorifiques de grand froid, et rapides, estime-t-on aujourd'hui à la S.N.C. Et la Navale prépare dès aujourd'hui cet avenir, en préparant ses meilleures unités à leur nouveau destin. Elle souhaite – et cela est logique – ne pas supporter seule, sans aide de l'État, le très lourd poids financier d'une transformation qui lui a été imposée. C'est là le souhait général de l'armement commercial français au lendemain de l'indépendance de l'Algérie.

## PROCHAINES COMMANDES : DES MINÉRALIERS

La Société Navale Caennaise envisage aussi de reprendre, dès que cela lui sera possible, et le plus rapidement, sa politique de construction. Les premières unités commandées seront certainement des minéraliers. En effet, la S.N.C. se trouve en demi-concurrence seulement sur le marché du transport maritime des pondéreux, grâce à la priorité normale que l'A.T.I.C. accorde aux armements français pour l'importation contingentée des charbons, grâce aussi à sa situation absolument privilégiée, à Caen même, pour le transport du minerai bas normand.

