

# LES CHANTIERS NAVALS FRANÇAIS

## L'ENTRÉE RATÉE DE CAEN DANS LA CONSTRUCTION NAVALE

En 1756, le royaume de Louis XV est en guerre avec l'Angleterre. Faisant feu de tous bois, la France veut armer rapidement le plus possible de forces navales. Tous les ports sont mis à contribution. Le 14 avril, l'intendant Ranché, de la Marine du Havre, est averti que des négociants<sup>1)</sup> de Caen ont rassemblé dans leur port une grande quantité de bois, qu'ils proposent d'y construire à forfait quelques frégates et corvettes. Le ministre de la Marine accepte cette proposition.

Après quelques discussions, il est décidé de faire construire sur l'Orne deux frégates de 30 portant du 8 et deux corvettes de 12 ou 16 canons ; cela en dépit des réserves apportées par l'intendant du Havre. Elles porteront les noms de *MALICIEUSE* et de *BOUFONNE* pour les deux premières et de *LUTINE* et de *TOURTERELLE* pour les suivantes. Le prix demandé pour les coques, sans les emménagements, sans la mâture, est respectivement de 138.000 et de 109.287 livres.

Les corvettes sont rapidement mises en chantier ; elles sont lancées au début de mars 1757. Les déboires commencent alors. Le 1<sup>er</sup> mai, en descendant l'Orne, pour être amenées au Havre afin d'y être armées, elles s'échouent avant d'atteindre Sallesnelles. Le 2 juin, en profitant des hautes eaux, on tente de les déséchouer. En vain ! Ce n'est que le 20 qu'elles peuvent être enfin tirées d'affaire et peuvent rejoindre Le Havre. Leurs coques ont beaucoup souffert, l'échouement n'a pas été sans conséquences. On dira qu'un vice de construction et les avaries qu'a eut à subir la *LUTINE* lors de l'échouement sont les causes certaines de son naufrage et de sa perte « *corps et biens* » sur le Dogger-bank moins d'un an, soit très peu de temps, après sa livraison.

Quant à la seconde, la *TOURTERELLE*, elle eut aussi une carrière brève. Elle fut d'abord commandée par Jean Vauquelin<sup>2)</sup>, recruté comme officier « *bleu* » par l'intendant du Havre, sur une croisière vers le Canada, avant d'être armée à la course en 1760 par les négociants havrais Lemonnier et Leforsonney et capturée par les Anglais.

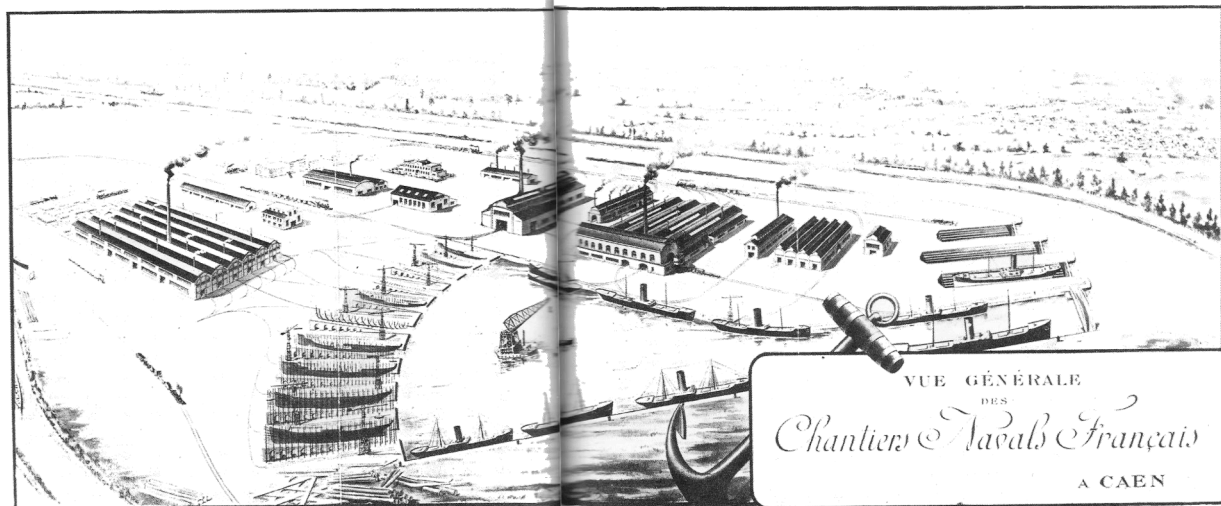
Ainsi s'arrêtent les velléités de Caen de devenir à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle un arsenal maritime, si on met à part la construction d'un petit corsaire de 90 Tx, l'*INFERNAL*, armé de 12 pétoires de 6 et de 4 et de 50 fusils.

On reparlera un peu plus tard de l'activité des chantiers navals de Caen, quand en 1826 le journal *LE COURRIER* évoque leur renommée pour construire des bateaux solides et élégants. Il rapporte qu'on vient d'y lancer une fort brick et deux navires à trois mâts pour la pêche à Terre-Neuve et qu'on s'apprête à poser les quilles de plusieurs navires de 300 Tx. Tout cela en exprimant le souhait que l'embouchure de l'Orne soit redressée et que la rivière soit canalisée en amont pour faire la jonction avec la Mayenne et la Loire.

1. Ce sont les sieurs Rayer, Cussy et Jouvecourt ;
2. Envoyé à l'Île Royale (aujourd'hui Cap Breton), il réussit à entrer le 9 juin au port de Louisbourg, malgré le blocus d'Edward Boscawen. Il prend ensuite une part active à la défense de la place.

# LES CHANTIERS NAVALS FRANÇAIS

1<sup>ère</sup> PÉRIODE 1918-1934



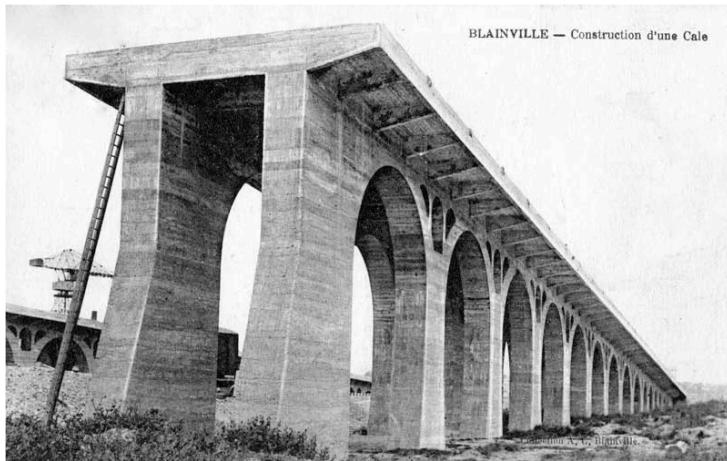
C'est en 1917, peut-être en même temps qu'a lieu l'allumage du 1<sup>er</sup> haut-fourneau de la Société Normande Métallurgique (SNM), en présence d'Albert Thomas, ministre de l'Armement, et de Louis Loucheur, secrétaire d'État aux Munitions, que naît le projet de construire, sur la plaine basse entre l'Orne et le canal, sur la commune de Blainville, un chantier naval. Un site qui pourra répondre au besoin criant de navires de commerce et de guerre qu'à la France à cette période de la guerre.

Un groupe d'industriels : Les Acières de France <sup>2)</sup>, les Établissements Leflaive et C<sup>ie</sup>, la Compagnie d'Entreprises Hydrauliques et de Travaux publics et la Société des Grands Travaux de Marseille (GTM)<sup>3)</sup>, est intéressé et s'implique dans le projet.

La société Les Chantiers Navals Français (CNF) est constituée le 28 octobre 1917, au capital social de 12 millions de francs. Une souscription levée auprès du public par la Banque de Paris et des Pays-Bas permet de le compléter, afin qu'il atteigne 30 millions de francs.

Sans attendre, les travaux commencent. On creuse une darse de près de 12 ha et sa sortie sur le canal. Les déblais qu'on y retire permettent de surélever le terrain réservé aux installations terrestres et le mettre à l'abri des crues de l'Orne. Le site industriel devrait occuper au total 300 ha. Pour amener d'autres matériaux de construction, en particulier les agrégats nécessaires à la fabrication du béton, une voie de chemin de fer à écartement métrique est aménagée depuis la carrière de Beauregard, sur la rive

1. Il fut après la guerre ministre de la Reconstruction. X-Ponts.
2. Propriétaire des hauts-fourneaux d'Isbergues (Pas-de-Calais) et de la mine de fer d'Halouze (Orne). Ont fusionné avec les Forges de Châtillon-Commentry. Plus ou moins contrôlés par Schneider.
3. La société des Grands Travaux de Marseille, fondée en 1891, pour édifier le réseau d'égouts de la ville, est devenue en 1914 la plus importante entreprise de travaux publics française, en particulier dans le béton. À la sortie de la guerre, elle est très impliquée dans la reconstruction industrielle du pays.



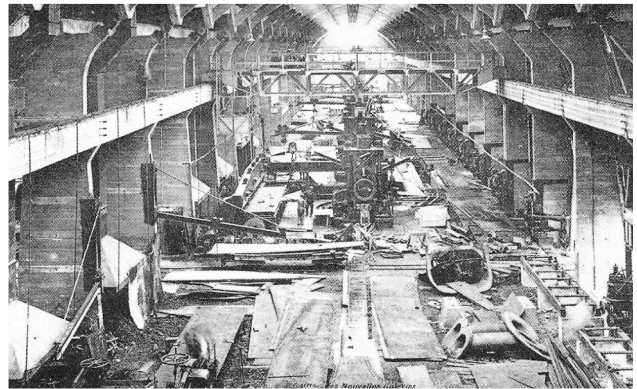
gauche du canal ; qu'elle franchit en empruntant le pont de Blainville.

Le premier directeur des chantiers est M. Montjarret.

Six cales en béton armé, dont cinq ont une longueur de 150 m, la sixième 180, sont coulées. Elles doivent permettre de lancer, lorsqu'elles seront opérationnelles, 40 à 50.000 tjb de navires par an, des

navires allant jusqu'à 14.000 t. Un dock flottant de 5.000 t, un ponton-grue, doivent compléter l'ensemble.

Sur terre de vastes halls, eux-aussi à structure de béton armé, sont érigés. L'un de ceux-ci, à trois nefs : des cisailles, des forges et des presses, est construit sur les plans de l'ingénieur Albert Caquot<sup>1)</sup>. La surface totale couverte est de 60.000 m<sup>2</sup>, équivalente à sept à huit terrains de football.



Une des trois nefs de l'atelier des coques, avec sa structure en béton armé. Ouvrage conçu par Albert CAQUOT.

Pour accueillir les ingénieurs, les cadres et les ouvriers, ils sont 2.000, bientôt 3.000, une cité ouvrière de 120 logements et un hôtel pour les célibataires sortent du sol. Ce n'est pas suffisant, les CNF achètent une cinquantaine d'immeubles et en louent un certain nombre d'autres sur Caen. En même temps, ils ouvrent une coopérative ouvrière, la NAVIS.

Les chantiers recrutent par des petites annonces dans la presse pour embaucher des chaudronniers - fer et cuivre -, des ajusteurs, des tourneurs, des monteurs, en promettant de bons salaires. (L'Ouest-Éclair du 18 avril 1918) ou par des actions de propagande auprès des populations des zones du Nord dévastées par la guerre ou auprès des travailleurs étrangers.

1. Albert CAQUOT (1881-1976) - X-Ponts - Ingénieur Conseil dans le bureau Peinard, Considéré et Caquot. Il a construit en France et à l'Étranger, des ouvrages d'art en béton armé dont beaucoup sont alors des records du monde en ce qui concerne leur portée ou leur technicité : entre autres, le pont cantilever de la Madeleine sur la Loire à Nantes, le pont de Glasgow sur la Clyde, le port de Nemours ; la structure en béton du Christ Rédempteur dominant la baie de Rio de Janeiro ; la forme de radoub de Saint-Nazaire. Il fut un spécialiste de l'élasticité des matériaux. Il fut appelé en 1939 à la tête des 7 sociétés nationales d'Aviation où il amena une dynamique qui devait renverser le déséquilibre de notre aviation vis-à-vis de l'Allemagne. Mais ce fut trop tard.

Le petit village de Blainville passe selon le recensement officiel de 231 habitants en 1911, à 960 en 1921. Il atteindra même 1.206 habitants en 1931.

Tout est si rondement mené : dragages, terre-pleins, cales de lancement, atelier des coques, grues, outillage, recrutement des ouvriers, que le chantier peut considérer dès 1919 la commande du ministère de la Marine marchande pour une série de six charbonniers de 3.100 t et huit de 4.700 t. Des navires acquis et gérés par le groupement LES ARMATEURS FRANÇAIS <sup>1)</sup>

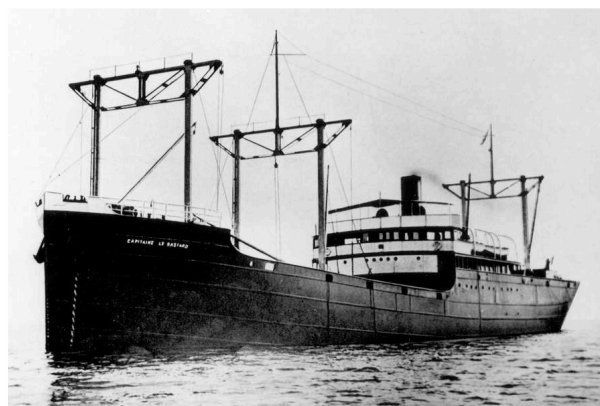


Une action de 500 fr, avec ses coupons détachables.

**HENRI DURRE, DÉPUTÉ ALBERT TAILLANDIER, COMMANDANT CHARLES MÉRIC.** Ils seront livrés entre 1920 et 1922.

Quant aux sept « 4.700 tonnes », le premier étant le **CAPITAINE AUGUSTIN**, ils suivent immédiatement les « 3.100 », pour être livrés pour le dernier au 2<sup>e</sup> trimestre 1923. Parmi eux, le **CAPITAINE HENRI RALLIER**, le **CAPITAINE LE BASTARD**, l'**ENSEIGNE MARIE SAINT-GERMAIN** et le **RHIN**, ce dernier géré par Delmas-Vieljeux.

En mars 1921, la Société Navale de l'Ouest commande un pétrolier, le **SAINTE-BONIFACE**. C'est un gros morceau de près de 12.000 t, de 142 m de long et de 17m 37 de large. Il est muni de turbines à vapeur d'une puissance de 3.000 ch, qui doit lui assurer une vitesse de 11 noeuds. Son achèvement est prévu dans 14 mois.



**CAPITAINE LE BASTARD**, un « 4.700 t ». Armé par la SMTA, saisi par les Allemands en 1940, coulé à Hambourg en 1944

1. Consortium fondé par un certain nombre de compagnies maritimes françaises, en autres : Compagnie Générale Transatlantique, Chargeurs Réunis, Société Maritime Nationale, etc ., pour acheter et gérer en commun les navires commandés par l'État à la fin de la guerre. La flotte doit répondre prioritairement aux demandes de transports du gouvernement. Elle est acquise à des conditions de prix et de financement particuliers. Voir la convention du 23.11.1921 entre l'État et LES ARMATEURS FRANÇAIS . Des armateurs, comme les Chemins de fer (PLM) ou la Navale Caennaise n'entrent pas dans le consortium, préférant continuer à s'adresser pour leurs constructions neuves aux chantiers de la Tyne ou de la Tees, comme avant la guerre.

En même temps sont construits de plus petits navires, des chalutiers de 20 m, motorisés avec des Bollinders de 70 ch. C'est dire la forte activité des CNF .

Qui dit bonne activité, dit fonds propres suffisants. Le capital social est porté à 45 millions de francs par la création de 30.000 actions nouvelles de 500 francs. Pour consolider le passif, près de 28 millions de francs, et rembourser les avances faites par les sociétés à l'origine des chantiers, un grand emprunt obligataire de 56.000 obligations avec amortissement différé vient compléter celui de 1919 avec ses 60.000 obligations. La dette obligataire atteint alors 58 millions de francs.



Le Saint-Boniface, alors le plus gros pétrolier français, prêt à être lancé

La consommation d'électricité devient si importante qu'un accord tarifaire, publié au Journal Officiel, est signé entre les CNF et la Société d'Électricité de Caen. Il fait intervenir une indexation sur le prix du charbon.

Après le coup de feu du remplacement des navires de commerce disparus pendant la guerre l'activité des chantiers fléchit. Heureusement les commandes par l'État de navires de guerre s'y substituent.



Vue générale des chantiers en 1928. On voit sur cale les deux pétroliers soviétiques, un cargo et un sous-marin. Sur le devant est en armement un contre-torpilleur polonais. À droite le ponton-grue pour charger les pièces lourdes : chaudières, moteurs, artillerie, etc ...

Les CNF sont choisis pour construire deux torpilleurs de la série des douze 1.500 tonnes du programme 1923. L'ORAGE est mis sur cale le 20 août 1923 ; il sera mis en essais le 1er août 1925. L'OURAGAN est mis sur cale le 7 septembre 1923 et armé pour essais le 1er décembre 1925. Aux essais, il atteindra la vitesse de 34 noeuds.

On s'aperçoit ensuite que la période des grandes séries de navires de commerce est finie. Des armateurs comme Fernand Bouet commencent à souffrir. Par manque de commandes des chantiers navals ferment, tels les Chantiers de la Gironde à Harfleur, ou sont en liquidation, tels Les Chantiers de la Gironde et les Chantiers Dyle & Bacalan à Bordeaux, ou voient leur déploiement interrompu, comme à Sète.

Pour ceux qui travaillent encore, ils doivent accepter de construire de plus petits navires, en plus petites séries, à des prix encore plus resserrés.

C'est ainsi que les CNF acceptent de construire une série de quatre petits pétroliers de 500 t pour la Sté des Pétroles Jupiter, dont le *MÉLUSINE*, le *LUCIFER*, l'*ARTABAZE*, le *JUPITER*, Ils sont destinés à ravitailler en produits les ports de Rouen, Brest, Nantes et Bordeaux à partir des raffineries. Ils construisent aussi une série de barges de 350 t.

En 1926, avec les Chantiers de la Loire, qui fourniront les moteurs, ils obtiennent de la Marine royale grecque la commande de quatre sous-marins de 630 tonnes.

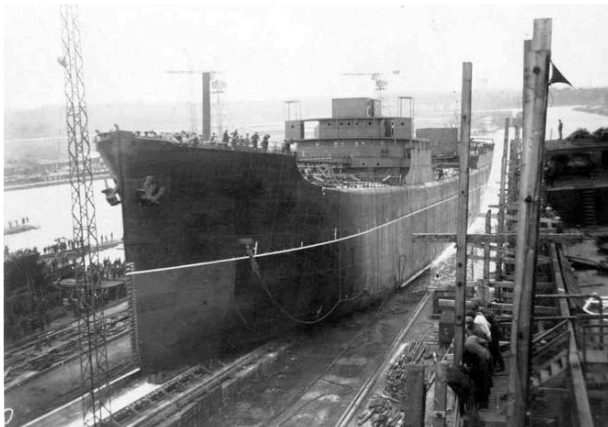
La Marine polonaise passe commande de deux torpilleurs du type *BOURRASQUE* légèrement modifiés : le *BURZA* (*Orage*) et le *WICKER* (*Tempête*).



Le *LUCIEN FONTAINE* devenu le *CAP FAGNET*, sortant de Fécamp

Du côté de l'Union Soviétique, ils enlèvent un gros marché pour la construction de deux pétroliers de 10.900 t, munis de deux moteurs diesels Sulzer de 2.500 ch. Il n'a pu être obtenu que contre d'importantes facilités de paiement.

Cette même année, le 28 août est lancé le torpilleur *MARS*, du même tonnage que l'*ORAGE*. De même qu'est livré le *VENTÔSE*, charbonnier de 2.600 t, racheté sur cale par la Navale Caennaise ; il devient le *CIRCÉ* (2).



Lancement d'un pétrolier soviétique. Noter la tôle de carreau en forme de gouttière, forme moderne pour l'époque

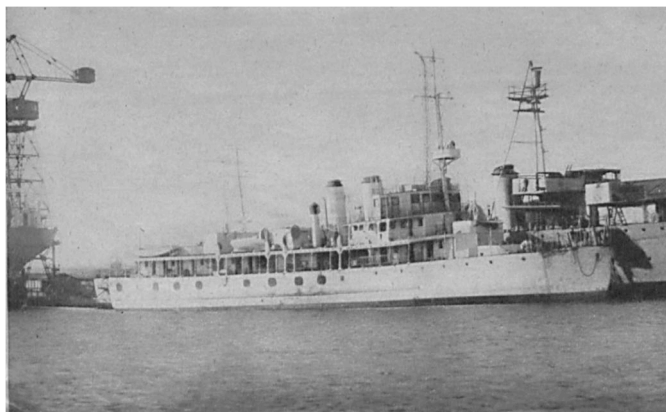
Autre preuve de l'éclectisme des chantiers la construction cette année de trois chalutiers terre-neuvas, deux à vapeur : l'*ISLANDE* pour un armement bordelais - il deviendra le *CAP NORD*, armé à Fécamp -, le *LUCIEN FONTAINE* pour des copropriétaires malouins - il deviendra le *CAP FAGNET*, armé aussi à Fécamp -, et un à moteur l'*HEUREUX* pour l'armement Dubray & Lainé de Saint-Malo..

importante : 4.490.000 francs.

Peut-être à cause de l'activité, des commandes enlevées à n'importe quel prix, l'année 1926 se clôt sur une perte financière

1. Voir l'article : « De la restauration de la Russie ...Notre rôle - de la Roumanie et de la Pologne - sera d'attaquer de front. résister jusqu'à l'arrivée des secours des grandes puissances (la France) :

1927 s'ouvre par une polémique ouverte dans les journaux et revues du Parti communiste français, en particulier l' *HUMANITÉ* <sup>1)</sup> s'élevant contre la fourniture de navires de guerre à la Pologne, « *ennemie du peuple soviétique* » et LA TRIBUNE DES CHEMINOTS donnant la liste des bateaux de guerre construits pour la Pologne, la Grèce, la Lettonie, la



Canonnière de rivière FRANCIS GARNIER. Lancé le 7 décembre 1927, effectua ses essais à Lorient en juin 1929. Le 25 août 1929, elle quitta Lorient à la remorque d'un navire hollandais qui la conduisit à Shanghai où il arriva le 20 novembre. Ici en armement aux CNF.

Le journal fait un état des navires en construction ou en achèvement. Il note que les torpilleurs *MARS* et *FORTUNÉ* sont en armement à quai, que les cales sont occupées par le *WICKER*, le sous-marin *ARCHIMÈDE*, un sous-marin hellénique, deux grands pétroliers et un yacht. Il ajoute que sont déjà prévus un torpilleur français, le second torpilleur et un sous-marin polonais. Une septième cale est en construction.

Des cadres des chantiers, cinq dessinateurs ou ingénieurs, dont certains de nationalité étrangère, sont soupçonnés de transmettre à l'étranger des documents intéressant la Défense nationale. L'enquête déterminera qu'il en n'est rien.

Un an après la sortie du « papier » du FIGARO, le 17 mars 1928, on procède au lancement du premier pétrolier soviétique, le *NAPHTE*. Il est long de 145 m 05, large de 17 m 40, a un creux de 11 m et son port en lourd est de 11.000 t. Il est propulsé par deux moteurs diesel Sulzer de 2.800 ch, deux temps. Il est prévu pour pouvoir naviguer dans les conditions hivernales de la mer Baltique.



Le sous-marin ARCHIMÈDE.

Doit sortir pour des essais. Il est très léger sur l'eau et n'est pas armé

Est-ce que le lancement de ce pétrolier est le chant du cygne des chantiers ? On le craint. Hors l'exécution des commandes en cours, il n'y a plus aucun programme futur de construction de cargos français. Le chantier ne peut plus compter que sur des commandes de navires des marines étrangères ou de l'État.

En 1928, la société dépose son bilan, mais obtient un concordat de ses créanciers.

En mars 1930, le second pétrolier soviétique, le *SOVIETSKAIA NEFT*, est en essais au large de Cherbourg. LE PETIT JOURNAL, feuille de choux populiste, colporte la nouvelle que c'est, peut-être, à son bord qu'a été enlevé le général russe Koutiépoff<sup>1)</sup>. À moins que ce fut à bord d'un autre navire soviétique qui ait fait escale à Cherbourg à la même période.

L'ARCHIMÈDE, un sous-marin océanique de 1.500 t est lancé le 6 septembre 1930.

En 1931, au mois d'octobre, quand les CNF livrent le torpilleur *LE FRONDEUR*, ils ont sur cale deux contre-torpilleurs de 2.500 t, trois sous-marins : deux de 1.500 t et un de 950 t., mais aucun navire de commerce.



Le TERRIBLE, au cours des essais de vitesse

Malgré un plan de travail bien rempli les bénéfices des CNF s'amenuisent. LE CRI DU MARIN, organe des marins CGT du commerce, fait état d'un résultat de l'année positif, mais réduit à 48.101 francs. À comparer avec celui des Ateliers et Chantiers de Bretagne, plus de 4 millions de francs. Il augmente en 1932, pour atteindre 520.567 francs.

Puis, il y a moins de navires à construire, en conséquence les informations relatives aux CNF se font plus rares.

On apprend que le sous-marin *PERSÉE*, mis en chantier en 1929, lancé le 23 mai 1931, est victime lors de ses essais en Manche d'une explosion de carter<sup>2)</sup>. Deux hommes sont tués, dont un ingénieur des chantiers, et plusieurs autres sont blessés<sup>2)</sup> Il est secouru par un chalutier de Fécamp, le *SIMON-DUHAMEL II*, et le sous-marin *SURCOUF*, qui se trouvaient dans les parages.

La liste des navires sortis des CNF se clôt par un navire de la plus célèbre série de contre-torpilleurs sortie avant la guerre de 39-45 des chantiers français. Il s'agit du *TERRIBLE*, lancé le 30 novembre 1933. Il déplace 2.610 t. Washington,. Il est long de 132 m, large de 12 m 50. Sa vitesse, à la puissance de 80.000 ch, devrait dépasser largement les 37 noeuds.

En 1934, on sent qu'on va vers la fin. Il apparaît que les chantiers sont à sec de nouvelles commandes. Le gouvernement réclame - comme à tous les chantiers français - leur réorganisation.

1. Général russe blanc, actif en France ;
2. Cet accident fait suite à un autre plus grave, survenu sur le *PROMÉTHÉE*. Pour une raison inconnue, le navire étant en surface, les purges d'air des ballasts s'ouvrent accidentellement., Soixante-deux marins et techniciens disparaissent dans le naufrage. Parmi les blessés, le Lieutenant de Vaisseau Jean L'HERMINIER, qui deviendra le commandant du sous-marin *CASABIANCA*, celui qui s'échappera de Toulon au moment de la prise de la ville par les Allemands en novembre 1942.



Le problème est abordé devant la Chambre des Députés le 26 novembre, au cours des questions concernant la Marine marchande. Il est fait état d'une résolution présentée par les quatre ministres de la Marine marchande, de la Marine militaire, des Travaux publics et des colonies afin de ne plus accorder à quatre chantiers maritimes - incluant les CHANTIERS NAVALS FRANÇAIS - le bénéfice du crédit maritime pour les navires de plus de 1.000 Tjb, de les exclure de la commande de navires subventionnés et de navires de guerre. Dans le débat, d'autres chantiers - ceux de Loire - sont invités à fusionner.

Aussitôt la société des CHANTIERS NAVALS FRANÇAIS réagit en décidant de fermer les portes du chantier, s'appuyant sur le constat que financièrement la situation est devenue intenable.

M. Engerand, député du Calvados, devant l'Assemblée Nationale, s'efforce de défendre la pérennité des CNF, éliminés des marchés subventionnés par la mise en application de la circulaire Frot, ministre de la Marine Marchande. À son avis, l'unique raison de leur fermeture est tout simplement le « *Refus de commande du Ministère de la Marine* ». Il incrimine des hauts fonctionnaires du ministère de la Marine, et d'abord l'Amiral Darlan, d'avoir mis le chantier à l'index. Il pointe le favoritisme dont jouiraient d'autres chantiers, mieux en cour auprès de cette même administration. Dans la presse, on souligne que les CNF avaient des prix très compétitifs, que cela gênait les autres chantiers.

Suite à ce soudain « *lock-out* » 400 cadres et ouvriers, dont beaucoup sont des Bretons, se retrouvent sans travail.

Le curé de Blainville, l'abbé Larue, se préoccupe surtout des enfants, qui déjà souffraient des conditions du chômage partiel de leurs pères, qui maintenant n'ont plus de travail, alors qu'on est en hiver. Il doit distribuer plus de 150 soupes populaires par jour. Il lance un appel pathétique à la charité et demande des secours à la Préfecture.

Pour le village, c'est un coup dur. Ses habitants s'en vont. Les cités ouvrières se vident.

Quant aux ouvriers au chômage, ils ne comprennent pas qu'un chantier construit 15 ans plus tôt à la demande expresse de l'État, disposant d'un outillage moderne soit si brusquement lâché.

« ROUGE MIDI », le journal communiste de Marseille a son explication. Les armateurs français ont commandé en 8 ans, de 1928 à 1935, hors les navires des lignes subventionnées, obligatoirement construits en France : 65 navires pour 242.400 tx à l'étranger contre seulement 47 navires pour 145.200 tx en France.

Il n'y a pas que les ouvriers qui souffrent de la fermeture des chantiers, les actionnaires, les porteurs d'obligations, ont été grugés. Le Crédit Lyonnais indique que ses clients avaient déjà perdu en 1930 près de 120 millions de francs dans l'affaire des CNF, argent qu'ils ne retrouveront jamais.

Les chantiers quoique fermés restent entretenus.

## 1940, UNE REMISE EN ROUTE, POUR PAS GRAND CHOSE<sup>1)</sup>



Photo d'un bombardement des hauts-fourneaux de la SMN et de Colombelles. On distingue bien à droite, au milieu, le môle à charbons et en haut le nouveau bassin. La photo, a été prise en hiver, les zones enneigées sont en blanc, les eaux du canal et de l'Orne, libres sont en noir. Se rappeler les durs hivers de la guerre.

En 1939, quand la guerre survient, l'Angleterre s'aperçoit qu'elle a fermé beaucoup trop de chantiers navals. Ils seraient si utiles pour construire les navires dont elle a tant besoin pour remplacer ses pertes. En France, le schéma est le même..

Comme il faut un certain temps pour que la reprise prenne forme, ce n'est qu'au printemps 1940 que le gouvernement demande aux Ateliers et Chantiers de France de Dunkerque de réactiver les chantiers de Blainville.

Dès le 14 juin 1940, les Allemands occupent tous les ports de la Manche et de l'Atlantique. Ils y envoient immédiatement une mission qui est chargée d'effectuer l'in-

ventaire des navires en état de naviger ou qui sont en construction<sup>2)</sup>. Elle est dirigée par le Vice-Amiral Kinzell, qui deviendra le responsable allemand des constructions navales en France.

De cette visite, il ressort une série de recommandations d'où se détache principalement que tous les navires français restés en zone occupée doivent être considérés comme des prises de guerre. Qu'il faudra que «*Herr*» Laval intime aux chantiers français de continuer les constructions en cours et qu'il les pousse à honorer les commandes du Reich

La dernière exhortation concerne en particulier les CHANTIERS NAVALS DE CAEN. Ils seront chargés de construire dix petits transports d'huile<sup>3)</sup> de 600 tonnes. Ils prendront les noms de *HANSA I* à *X*. Pour compléter le personnel sur place, elle recommande d'y transférer une partie des ouvriers de Dunkerque ; un chantier qui est jugé trop proche de l'Angleterre et donc vulnérable..

Jusqu'à la fin 1942, les pénuries de matières premières, de tôles, sont encore à peu près gérées. Le calendrier des travaux annonce le lancement de deux unités en septembre de cette année.

1. C'est à partir d'une étude de Claude HUAN - chercheur à l'Institut de Stratégie Comparée (ISC) : « LA CONSTRUCTION NAVALE FRANÇAISE 1940-1942 », qu'est rédigé le chapitre ;
2. Sont concernées 160.000 t de navires de commerce et 18 navires de guerre.
3. C'est ainsi qu'ils sont répertoriés dans l'étude de Claude HUAN et d'autres descriptifs de ces navires ;

Ensuite tout se dégrade. Le pillage des métaux et leur envoi vers l'Allemagne où ils sont jugés plus utiles et stratégiques pour fabriquer des chars au lieu de navires, le service du travail obligatoire, les bombardements alliés, les sabotages<sup>3)</sup>, altèrent définitivement les rendements, jusqu'à arrêter le travail.

Le 9 juillet 1944, après d'âpres combats dans Colombelles, les Anglais libèrent Caen et les chantiers. Ils y trouvent la situation suivante :

- l'*HANSA I* est au stade des essais, sabordé ;
- les *HANSA II, III, IV* sont en achèvement à flot ;
- les *HANSA V, VI, VII, VIII, IX, X* sont sur cales à divers stades d'avancement de la construction.

Tous deviennent des prises de guerre britanniques.

Pour l'*HANSA I* qu'on dit avoir été coulé. Ce ne doit pas être trop grave, car les Anglais jugent qu'ils pourront le faire naviguer et le transformer en transport d'eau douce entre l'Angleterre et la France.

Il devient alors le *GRAVDAL*<sup>2)</sup>

## 1945, LES CHANTIERS NAVALS DE CAEN



On voit sur les cales, à gauche deux « ex-HANSA », au milieu le premier « 3.500 ». Une reprise timide.

Le premier article qui fait état de Blainville après le Libération, en septembre 1945, fait état que tous les ponts sur le canal, hormis ceux de Bénouville et de Blainville, sont endommagés et qu'on ne trouve pas de fers pour les réparer.

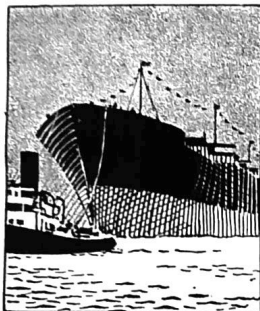
La situation sur les **CHANTIERS NAVALS DE CAEN** - c'est leur nouvelle dénomination - doit être la même ; manque de tôles, matériels d'armement, moteurs, toutes choses difficiles à trouver.

Des chantiers qui ont bien maigri. En considérant le nombre d'employés à la fin de la guerre par rapport aux chantiers de 1928, on s'aperçoit qu'ils ne sont plus que 750.

1. C'est ainsi que le journal clandestin *FRANC-TIREUR NORMAND* dans son communiqué de guerre de février 1943 annonce qu'une locomotive a été sabotée aux Chantiers Navals Français à l'aide d'un engin explosif, tandis de l'atelier de peinture des Chantiers des Normandie a été détruit par un incendie. Dès 1941, deux « dits communistes » sont fusillés pour avoir distribué des tracts anti-allemands à Blainville ;
2. *GRAVDAL* est un petit port des Îles Lofoten. Peut-être un souvenir du débarquement anglo-français à Narvik, en 1940.

# LE "MARIE-LOUISE-SCHIAFFINO" A ÉTÉ LANCÉ par les Chantiers navals de Caen

(De notre envoyé spécial)



Troisième d'une série de quatre navires destinés à la Cie Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord, le *Marie-Louise-Schiaffino* a été lancé à Caen le jeudi 5 juillet. Il avait été précédé par le *Monique-Schiaffino*, lancé le 9 novembre 1950, et l'*Ange-Schiaffino*, lancé le 15 avril dernier.

Rappelons brièvement les caractéristiques de ces navires, qui sont du type à deux entreponts avec teugue :

Longueur h. t., 126 m. 29; longueur e. p. p., 116 m.; largeur hors membres, 16 m. 9; creux au pont supérieur, 9 m. 9; creux au deuxième pont, 6 m. 7; tirant d'eau, 6 m. 55, correspondant au port en lourd maximum de 5.750 t. br.

## UN NAVIRE PARFAITEMENT ADAPTÉ AUX EXIGENCES DE L'EXPLOITATION

Ces navires sont construits sous la surveillance spéciale du Bureau Veritas en vue de leur classification à la plus haute cote. Leur moteur B. et W., de construction Schneider, du type 862 VTF. 115, développe une puissance de 4.600 CV et leur donne une vitesse de route de 13 nœuds 5.

Ils comportent cinq cales et cinq entreponts, plus un entrepont teugue, parfaitement adaptés au transport des pondéreux et des marchandises diverses. Ces cales sont desservies par huit mâts de charge de 5 à 10 t. et deux mâts de charge de 3 et 6 t. Une bigue de 30 t. est destinée à la manutention des colis lourds. Des portières de charge permettent la manipulation des flexibles pour le vin en vrac, la manutention des primeurs et l'embarquement des bestiaux. La capacité de transport de vin en cuves est de 22.000 hl. Une installation de bardis est prévue pour le transport des grains et céréales en vrac.

Une ventilation mécanique assurera une température constante à l'intérieur des cales, et permettra le transport des primeurs de l'Algérie sur les ports métropolitains.

Les locaux réservés à l'équipage répondront aux dernières exigences de la Convention de Seattle sur la sécurité et l'hygiène à bord des navires de commerce. Tout le personnel sera logé au centre du navire: le personnel subalterne sur le pont principal, l'état-major, sur le pont supérieur. L'aménagement de la cuisine sera complété par l'installation de trois chambres froides pour la conservation de la viande, du poisson et des légumes.

Enfin, la passerelle sera munie de tous les perfectionnements modernes assurant la sécurité de la navigation.

A l'occasion de ce lancement, l'armement et les chantiers avaient tenu à organiser une cérémonie d'une certaine importance, puisqu'elle était présidée par M. Léonard, gouverneur général de l'Algérie. Parmi les personnalités présentes, nous avons remarqué particulièrement, en dehors de M. Laurent Schiaffino et de Mme Schiaffino, marraine du navire :

MM. *Géraud*, président des Chantiers navals de Caen; *Grandval*, commissaire de la République en Sarre; *Dubois*, préfet régional de la Moselle; *Stirn*, préfet du Calvados; *Tucci*, sénateur de Constantine; *Kruger*, président du Syndicat des vins d'Algérie; *de Peyerimhoff*, président du conseil de surveillance de la Cie Schiaffino, et Mme *de Peyerimhoff*, MM. *Birot*, directeur des Chantiers navals de Caen; *Latty*; *Venture*; *Salles*; *de Serjes*, directeur de l'Office de l'Algérie à Paris.

## UNE JOURNÉE FRANCO-ALGÉRIENNE

A l'issue du lancement, qui se déroula dans les meilleures conditions, ainsi que le veut la coutume aux Chantiers navals de Caen, tous les invités se retrouvèrent à l'Hôtel Malherbe pour un déjeuner qui ne céda en rien, lui non plus, aux grandes traditions gastronomiques de la région.

Au dessert, M. Géraud, président des chantiers, adressa ses félicitations à la marraine, Mme Schiaffino — qui n'en est pas à son premier filleul ! — et ses remerciements aux différentes personnalités présentes, en particulier à M. Léonard, gouverneur général de l'Algérie, et à M. Grandval, commissaire de la République en Sarre.

Le président Géraud se félicita ensuite du vote de la loi du 24 mai, grâce à laquelle des horizons moins sombres vont pouvoir s'ouvrir devant la construction navale française.

Ce fut ensuite au tour de M. Laurent Schiaffino de prendre la parole. Au nom de tous, il déplora l'absence de M. Lefol, qu'une douloureuse maladie a tenu éloigné des cérémonies, ainsi que celle de M. Fonquernie. Il exprima son plaisir, en revanche, de voir la présence de M. Léonard venir souligner la signification franco-algérienne de cette journée. En effet, on ne connaît pas assez, dans la Métropole, l'œuvre humaine et civilisatrice que la France a accomplie dans ses trois départements nord-africains. L'Algérie représente pour la France un intérêt considérable, mais de graves problèmes s'y posent. Elle répondra à ce qui sera fait pour elle. Son passé est garant de son avenir.

Enfin, M. Léonard, dans une brillante improvisation, souhaita au *Marie-Louise-Schiaffino*, à son état-major et à son équipage, une longue et prospère carrière. A son tour, il insista sur les services que ce nouveau navire rendra dans les relations avec la Métropole des départements qu'il administre, et dont il souligna l'insularité « entre la mer des sables et la Méditerranée ».

M. Léonard s'attacha ensuite à montrer la valeur de l'œuvre accomplie par l'armement Schiaffino dans la voie de la solution du difficile problème algérien, et, à travers lui, il adressa ses remerciements à tous ceux qui, dans leur domaine, exercent de pareils efforts. ~

Paru dans le Journal de la Marine Marchande - semaine du 5 juillet 1951



On peut visionner le film de leur lancement sur le site de l'INA. Suivre le lien :  
<https://www.ina.fr/ina-eclaire-actu/video/afe04001249/lancement-des-ms-louis-charles-schiaffino-et-ange-schiaffino>



Le chalutier *NUNGESSER & COLI*

et de M. Lefol, directeur des chantiers. En juillet, c'est au tour du n°7.

Et pourtant les choses avancent, puisque le journal local de Caen, qui s'est « libéré », LE BONHOMME LIBRE, annonce en mars 1946 le lancement du n°6 ; « le sixième d'une série de dix commandée par les allemands et dont ils ne profiteront pas ! ».

La cérémonie a lieu en présence de M. Berrier, administrateur en chef du quartier de Caen,

Puis en mars, avril, août 1947 suivent les premières constructions neuves : trois gros chalutiers à vapeur, des 48 m 25. Ils sont destinés à la grande pêche en Écosse, Norvège ou Islande. Ils sont commandés pour le compte du Ministère des Travaux publics.

Puis les chantiers peuvent s'attaquer à ce qu'ils savent faire le mieux : des cargos.



Le *DIVONA* ex-*CARMAUX*, en attente d'être lancé. Il porte le grand pavois.

Ce sont d'abord deux « 3.500 », des copies conformes du *DIONÉ* (2), c-à-d. un *ÉGÉE* (1) « amélioré » <sup>1)</sup>, commandés par le gouvernement : l'*ALÈS*, donné à la SNCF, et le *CARMAUX*, transféré sur cale à l'UIM, Il devient le *DIVONA*.

Puis quatre cargos, à moteur B & W, à marchandises diverses et pinardier de 5.750 et 6.674 t de port en lourd, pour l'armateur Schiaffino. Dans l'ordre des lancements ce sont :

- le *MONIQUE SCHIAFFINO*, lancé le 9 novembre 1950. Gaston DEFERRE, ministre de la Marine marchande, assiste au lancement ;
- l'*ANGE SCHIAFFINO*, lancé le 15 avril

1951;

- le *MARIE-LOUISE SCHIAFFINO*, lancé le 5 juillet 1951 ;
- le *LOUIS-CHARLES SCHIAFFINO*, qui est le dernier de la série, le 27 mars 1952.

Et enfin, trois « general cargo » :

- le *PROMÉTHÉE* (1) de la Navale Caennaise, lancé à la fin de 1952, pour être mis en service le 4 avril 1953 ;

1. La conception de ce type de navire de 3.500 t avait été confiée pendant la période de l'occupation allemande aux services techniques de la Navale Caennaise, qui avaient repris comme coque celle de la série des *DANAÉ*, *ÉGÉE*, *PHYNÉ*, en y ajoutant la chauffe au mazout, la fermeture des cales avec des panneaux métalliques et le RADAR.. La période n'était guère propice à un boom technologique. Il faudra attendre 1951 et l'*ARISTÉE*.

- le *THÉODORE LAURENT*, des Forges et Aciéries de l'Adour, mis en service en 1953 ;
- l'*ANTÉE* (1), mis en service le 3 avril 1954.

Quand ce dernier est lancé, mais pas encore en état de naviguer, la société des chantiers est en dissolution<sup>1)</sup>. Il est le dernier navire construit et lancé aux Chantiers Navals de France et de Caen.



Le *THÉODORE LAURENT*

Est-ce pour ne pas « casser la baraque », pour garder un minimum d'ouvriers au travail, en attendant qu'un repreneur veuille bien récupérer l'affaire, que l'État et la Marine nationale confient au chantier la construction de deux dragueurs côtiers financés par les USA dans le pacte d'assistance mutuelle.



Un dragueur en armement. On voit derrière les cales bien vides la végétation et la nature qui semblent se réappropriier les lieux

Ce sont :

- l'*ACTURUS* mis en service e en novembre 1954 ;
- le *DENEBOLA*, mis en service début 1955 ;

Ensuite le cargo, le pétrolier, le contre-torpilleur, qui ont fait la renommée des chantiers, laisseront la place au camion

Par les souvenirs d'un ancien métallier de la SAVIEM, Raymond Lainey, qui est embauché le 29 juillet 1957, on sait qu'elle a commencé à s'installer dans les anciens ateliers des Chantiers navals de Caen en 1956.

Des ateliers assez vétustes à ses dires.

1. La Navale Caennaise a été approchée pour reprendre les chantiers. Mais n'a pas sauté le pas. Heureusement ! Après le boom de la reconstruction, on appréhende déjà que les chantiers navals vont devoir rationaliser leur production. Une chose handicape le site de Caen, ce sont ses capacités nautiques : tirant d'eau, longueur et largeur du sas de Ouistreham : on est au temps où la flambée des tonnages commence.