

FERNAND BOUET

Jean-Marie COUSIN - François CHAILLER

DES NÉGOCIANTS-ARMATEURS AUX COMPAGNIES MARITIMES

À la fin du XIX^e siècle, quatre négociants-armateurs traitent les importations de charbon sur le port de Caen. Les tonnages sont assez importants, car ce port sert de porte d'entrée non seulement pour le Calvados, mais aussi pour toute la Basse-Normandie, le Perche, le Maine et jusqu'à l'Orléanais.

Ces négociants-armateurs sont essentiellement René et Georges LAMY, la société P. ALLAINGUILLAUME & Cie, la Société VÉREL & Cie, ainsi que la Société Charbonnière (anciennement Maison Léon LARUE). Ces sociétés commercialisent le charbon et fabriquent également des briquettes et des boulets. Elles emploient, en 1912, plus de 800 ouvriers.

René et Georges LAMY arment un vapeur : l'*ACTIF* et P. ALLAINGUILLAUME & Cie : le *CHANZY*. Quant à M. VÉREL, il a un navire en construction en Angleterre qui deviendra le *THISBÉ*. Ils font en outre appel à des navires affrétés.

Léon LARUE, Pierre ALLAIN-GUILLAUME, et un agent d'assurances - conducteur de navires à Caen, Fernand BOUET ont aussi des intérêts dans les mines de fer du bassin normand ¹⁾.

Les tonnages de charbon à l'import, qui proviennent à 93% de l'Angleterre, sans être colossaux, sont assez importants, environ 325.000 tonnes, soit les 2/5 du tonnage total transitant par le port. Le minerai de fer, venant de mines quelque peu en sommeil, ne représente lui qu'à peine 100.000 tonnes.

Les ports de chargement du charbon sont surtout britanniques : Swansea, Cardiff, Penarth

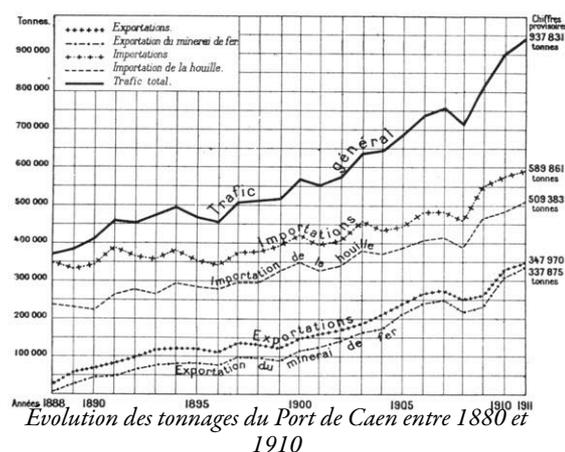
1) Voir l'intéressante étude d'Alain LEMÉNOREL : «L'importance de Caen sur les domaines de Colombie et minières en Basse-Normandie» - Annales de Normandie n°21 sur <http://www.persee.fr>

sur la Manche de Bristol, Goole, Newcastle, Blyth sur la côte Est de l'Angleterre

Le port de Caen est aussi et encore un port régional, dont une bonne partie des échanges se font avec Newhaven et Le Havre.

Un événement va le réveiller, en faire un port de pondéreux actif, au trafic équilibré à l'import et à l'export ; les industriels de la Ruhr, qui sont à la recherche de minerai de fer, absent du sol allemand, et veulent aussi vendre le charbon, qui s'y trouve à profusion.

Dès 1892, par des relations d'affaires, dont le groupe Taraud et W. H. Müller de Rotterdam



ces industriels entrent dans l'actionnariat de sociétés minières normandes afin de les diriger en sous-main et faire en sorte que leur production aille en Allemagne.

L'autre expression de cet entrisme des industriels allemands, est celle du baron August THYSEN, qui avec la complicité de LE CHATELIER Fils - de la S.F.C.M. (Anciens Éts CAIL) et de P. ALLAINGUILLAUME, acquiert la majorité du capital de la concession de Perrières, de Soumont et de Diélette, achète

de Mondeville et termine par la construction, non loin du canal de Caen, d'une aciérie d'abord nommée, en 1910, la Société franco-allemande des Hauts Fourneaux de Caen, transformée, en 1912, en Hauts Fourneaux et Aciéries de Caen, repris, en 1916, par Schneider, devenus, depuis 1924, la Société Métallurgique de Normandie - S.M.N..

C'est une formidable chance pour le trafic futur du port de Caen ; on parle alors d'un trafic import/export de 2 millions, sinon de 2 millions 500 mille tonnes par an.

De 1900 à 1910, alors que l'usine de Mondeville n'est pas encore en service, les tonnages à l'export de minerai de fer triplent, ceux à l'import de charbon augmentent de 40%.

La Chambre de Commerce accompagne cet essor ; la profondeur du canal de 4 mètres à son origine, très insuffisante, est portée à 5 mètres 72. Elle atteindra 6 mètres 12 en 1916, par relèvement du plan d'eau, le Nouveau Bassin en amont du pont de Calix est élargi. La nouvelle écluse de 180 mètres est achevée en 1903. Le canal est éclairé, en 1911, ce qui permet le transit de nuit.

Le Conseil Général du Calvados fait de même ; il favorise la desserte ferroviaire du port de Caen, dont les lignes locales de Flers et Falaise, qui passent par les mines de fer.

LES ARMATEURS CAENNAIS APRÈS 1903

En 1903, P. ALLAINGUILLAUME & cie et VÉREL & cie s'associent avec la famille LAMY, dont l'expérience dans le domaine maritime remonte à 1828, date de l'achat du *JUSTINE*, pour fonder la Société Navale Caennaise - G. Lamy & Cie ; le gérant est M. Gaston LAMY, alors âgé de 28 ans. *L'ACTIF*, le *CHANZY*, apportés par René et Georges LAMY et P. ALLAINGUILLAUME, le *THISBÉ*, en construction, commandé par MM. VÉREL et Gaston LAMY, seront les premiers

navires de cet armement. La même année le *CIRCÉ* les rejoint, puis, en 1906, le *NIOBÉ*.

L'autre armateur est Léon LARUE. Il a acquis, en 1901, un navire d'occasion, l'*ANGELUS*, construit en 1889, qui devient le *SAINTE-RÉMY*, du nom d'une mine dont il est actionnaire. Il fait construire en 1903 deux vapeurs : le *CAMILLE* et le *SAINTE-ANDRÉ*.

LÉON LARUE (1848-1924)

Léon François Florent LARUE est né à Caen le 7 novembre 1848. Il est le fils de Pierre Magloire LARUE, négociant à Caen, quai Vendeuvre.

Il se marie à Paris le 16 juin 1883 avec M^{lle} Emma Alice DARBY, d'où naîtront trois

enfants : Christian, Georges et Eugène. Son fils Georges deviendra sous-directeur de l'Agence d'Affrètement et de Commission Commerciale de Cherbourg.

Il décède à Caen le 4 décembre 1924 à l'âge de 76 ans.

LES NAVIRES L. LARUE



S/S SAINT-RÉMY : Construit en 1889 par Wood, Skinner & Co Ltd - au chantier Bill Quay - sur la Tyne sous le nom d'ANGELUS (pavillon britannique) - Lancé le 5/10/1889 - Mis en service en Novembre 1889 pour J. Burnett Newcastle J.B. 748 Tx - J.N. 445 Tx - L.59,44 m. - l. 9,17 m. - T.E. 4,02 m..

Machine N.E. Marine Engineering Co Ltd - Wallsend - 3 cyl. - 360 ch.

Vendu à LS. CARR & Co - Newcastle en 1901.

Acquis par M. L. LARUE et inscrit à Caen sous le nom de SAINT-RÉMY le 22/01/1901.

Vendu le 17/10/1908 à la Cie Schiaffino, garde le même nom.

Passé sous le pavillon grec pour G. Angelatos - Le Pirée en 1920. (SPYROS).

Se perd le 15/09/1920, au large du phare d'Eddystone, en route de Swansea sur Stockholm avec du charbon.



S/S CAMILLE - Construit en 1903 aux chantiers Craig, Taylor & Co Ltd à Stockton-on-Tees - Lancé le 26/02/1903 - Mis en service à Caen le 25/04/1903 pour M. Léon LARUE, demeurant place Alexandre III, Caen - L.70,10 m. - l. 9,96 m. - T.E. 4,20 m.. - J.N. 444 Tx - J.B. 748 Tx - Machine N.E. Machine Engineering Co Ltd - 3 cyl. - 800 ch. - E.M. et équipage : 16 hommes
Vendu le 1/03/1907, sous seing privé, à M. Fernand BOUET.
Vendu le 14/12/1914 à Allan, Adams & Co Ltd, Southampton.

S/S SAINT-ANDRÉ - Construit en 1903 aux chantiers Craig, Taylor & Co Ltd à Stockton-on-Tees - Lancé le 28.10.1903 - Mis en service à Caen le 27/11/1903 pour M. Léon LARUE - L. 69,19 m. - l. 10,37 m. - J.N. 516 Tx. - J.B. 1.121 Tx - Machine N.E. Machine Engineering Co Ltd - 3 cyl. - 800 ch.
Vendu le 1/03/1907, sous seing privé, à M. Fernand BOUET.
Fait naufrage le 29/10/1908, aux îles FERN, sur un passage Caen-Grangemouth, chargé de minerai de fer.

FERNAND BOUET (1861 - 1940)

Fernand Jules Ernest BOUET, est né à Honfleur le 18 avril 1861 ; son père Léon François BOUET est huissier dans cette ville.

Il vient s'établir à Caen et achète le 5 mai 1887, à M. DELAFORGE, une charge d'interprète, conducteur de navires et agent d'assurances, dont la valeur est estimée à 150.000 francs. Si on transpose ce montant en euros actuels, c'est une très grosse somme.

Deux autres courtiers exercent à la même époque à Caen, ce sont MM. G. & R. PELLÉTIER.

Il se marie, le 26 mai 1890, à St-Germain-en-Laye, avec M^{lle} Célestine Marguerite LANGLOIS. Du mariage naîtront trois enfants : René, Fernande et Louis.

En 1893, on verra son nom, en même temps que celui de LARUE, dans la liste des concessionnaires de la mine de Saint-André, qui est exploitée par la Sté Civile des Mines de Fer de Saint-André - Caen. Il en disparaît en 1902, remplacé par celui d'ALLAINGUILLAUME.

En même temps le siège social de la mine se déplace sur la S.A. Des Mines de Saint-André - 49 rue Cambon ¹⁾ - Paris.

Il apparaît de nouveau parmi les concessionnaires de la mine de Bully, en 1896, ainsi que LARUE, pour s'effacer en 1910. La mine est exploitée par la Sté Civile des Mines de Bully, à la même adresse à Paris.

Il semble que Fernand BOUET, Léon LARUE et Pierre ALLAINGUILLAUME aient participé à des opérations financières ²⁾ qui ont consisté à se porter demandeurs de concessions en tant que Français auprès de l'Office des Mines, puis, au bout d'un certain temps, à vendre leurs parts à des sociétés anonymes qui cachent en vérité des intérêts allemands, ceux particuliers d'August THYSEN. Elles n'ont pas été certainement sans valoir des «*plus-values*» appréciables pour les trois.

Dans le cas de Fernand BOUET, en devenant plus tard armateur, il pourra se prévaloir de ses liens particuliers avec ces mêmes intérêts,

1) La rue Cambon, se trouve dans le quartier des banques, pas très loin du Ministère des Finances.

2) Voir le n°21 des Annales de Normandie le travail d'Alain LEMÉNOREL sous le titre de « L'impossible révolution industrielle - Économie et sociologie minières en Basse-Normandie, 1800 - 1914 » - www.persee.fr

pour participer à un trafic en forte expansion : à l'import fine de coke pour les H.F.A.C. et à l'export minerais de fer pour la sidérurgie allemande.

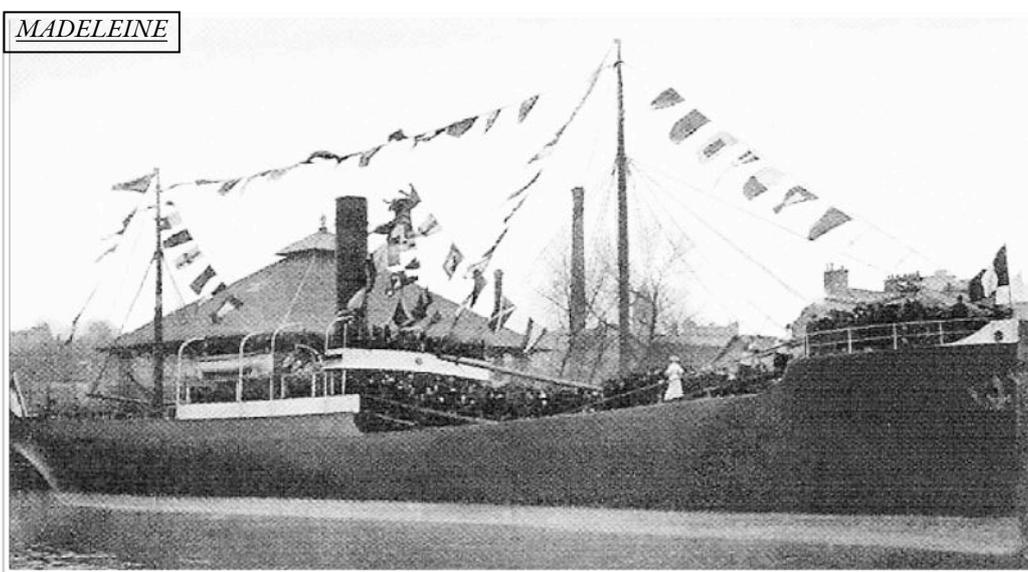
Il semble que les LAMY, bien implantés sur leur commerce de charbon, avec des relations particulières avec le Royaume-Uni, n'aient pas participé à ces opérations financières.

FERNAND BOUET, ARMATEUR AVANT 1914

Le 1^{er} mars 1907, il acquiert le *CAMILLE* et le *SAINT-ANDRÉ* auprès de L. LARUE.

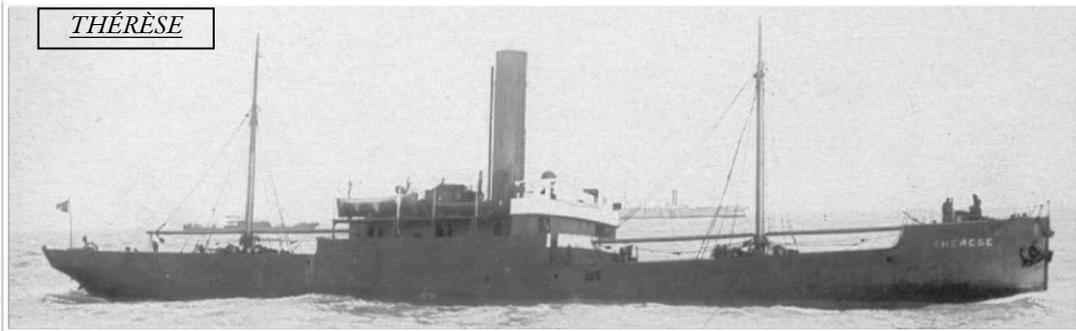
Il fait construire ou achète sur cale, entre 1907 et 1914, dix vapeurs charbonniers :

MADELEINE, THÉRÈSE, GERMAINE, FERNANDE, RENÉE-MARTHE, GABRIELLE, MARCELLE, DENISE, GENEVIÈVE et *MARGUERITE*.



S/S MADELEINE : Construit aux chantiers Doods Maats à Rotterdam - Acheté sur cale par F. BOUET Lancé le 19/11/1907 - Livré et armé le 17/12/1907 - Baptisé le jour de Noël à Caen, marraine M^{lle} Madeleine BELLENCONTRE, parrain René BOUET, fils - L. 66,95 m. - l. 10,39 m. - J.N. 561 Tx - J.B. 1.096 Tx - 900 ch - 10 nds.
Vendu en 1912 à Georges FAUSTIN, armateur à La Rochelle.
Acheté en 1917 par la Compagnie du Nord pour alimenter le réseau ferroviaire.
En 1924, vendu aux Armateurs Français.
Le 1^{er} septembre 1927, aborde et coule, sur la rade de Barry Dock, le bateau-pilote VIOLET.
Le 20 février 1929, le cargo anglais MALACHITE câble qu'il est entré en collision avec le MADELEINE, en route pour Rotterdam.
En 1930, les Armateurs Français le vendent à M. Léon PORET, armateur à la grande pêche à Boulogne s/mer.
Après transformation, il est affecté au dur métier de chasseur dans les mers arctiques : ravitaillement en sel et en carburant des grands chalutiers et retour avec les prises sur la France.
Le 22 mars 1933, il sombre, probablement à la suite d'une voie d'eau, près du B.F. Terschelling (Frise hollandaise). Les 63 hommes de l'équipage sont sauvés.

THÉRÈSE



S/S THÉRÈSE : Construit aux chantiers John Priestman & Co - Sunderland-Southwick - Délivré le 25/01/1909. - pour le compte de F. BOUET - Armé à Caen le 23/02/1909 - Baptême le 28/03/1909 : marraine M^{lle} HONIS, fille de l'ingénieur en chef des Mines de St-Rémy, parain le capitaine de Dragons LANGLOIS, beau frère - L. 72,60 m. - l. 10,44 m. - Machine N.E. Marine Engineering Co. Ltd - 3 cyl. - 980 ch.
Vendu en 1921 à Thos. H. Buck, Goole, puis en 1923 à Buck Steam Shipping & Coal Exports Ltd, Goole, en 1932 à Goole Shipbuilding & Repairing, en 1935 à John Davies, Swansea, enfin en 1937 à Limerick Steam Shipping Co. Ltd, Limerick, sous le nom de RYANNA.

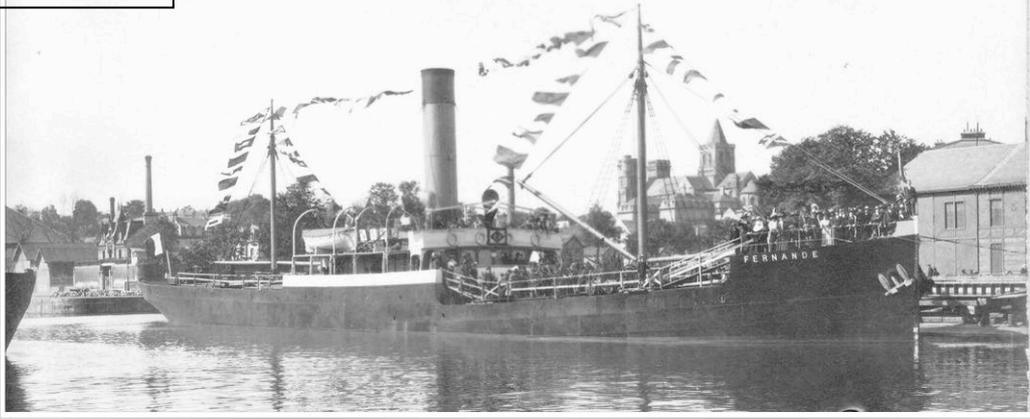
Sombre le 21 janvier 1940 à 1 mille dans l'Ouest du B.F. East Goodwin, d'Anvers sur Limerick avec des diverses

GERMAINE



S/S GERMAINE : Construit aux chantiers John Priestman & Co - Sunderland-Southwick - Enregistré à Caen le 30/09/1909 pour le compte de F. BOUET - L. 75,00 m. - l. 10,59 m. - J.N. 635 Tx - J.B. 1.429 TX -
Machine N.E. Marine Engineering Co. Ltd - 3 cyl. - 990 ch - 10,6 nds.
Torpillé le 10/03/1918 par l'U-110 (C.C. Carl Albretch KROLL) à 2 milles dans le N.NW de Pentyre Head (Cornouailles) alors qu'il allait de Swansea sur Rouen avec du charbon.

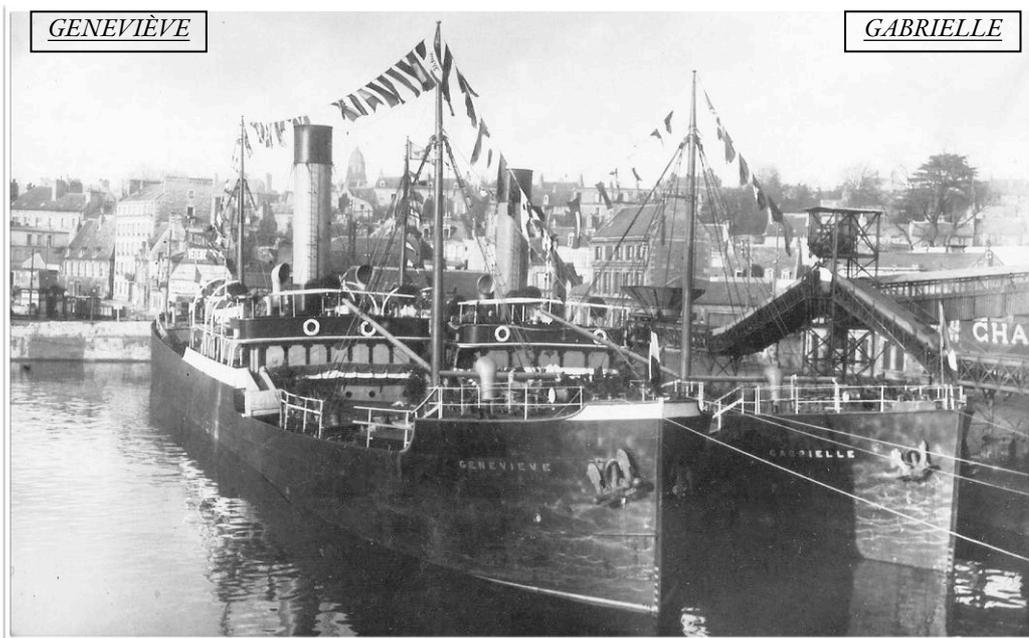
FERNANDE



S/S FERNANDE : Construit aux chantiers John Priestman & Co - Sunderland-Southwick - Lancé le 6/04/1909 - Armé le 2/05/1909 pour le compte de F. BOUET - Baptisé le 9/05/1909 : marraine M^{lle} Fernande BOUET, fille de l'armateur, parrain, son cousin, M. Jacques PLUMEY - L. 73,05 m. - l. 10,44 m. - J.N. 610 Tx- J.B. 1.326 Tx - Machine N.E. Marine Engineering Co. Ltd - 3 cyl. - 980 ch - 10,3 nds.
Le navire est saisi par les Allemands à Emden en 1914 et devient un transport en 1916. Il revient à F. BOUET en 1919.
Il est vendu à Buck Steam Shipping & Coal Exports Ltd - Goole. Puis à en 1932 à Salvagno Anonima Navigazione, Venise sous le nom de BUCINROTO - Coulé par une bombe, alors qu'il était sur dock en 1943 - Renfloué, remis en service en 1947 - Navigue sous le nom de CARLO GARRE. Ferrailé en 1952. Plus de 50 ans de carrière.

S/S RENÉE-MARTHE : Construit aux chantiers Osborne, Graham & Cie - Sunderland

(pas de photo) Lancé le 2/09/1910 - Armé le 29/11/1910 pour le compte de F. BOUET - L. 75,62 m. l. 10,65 m. - J.N. 727 Tx- J.B. 1.389 Tx - Machine N.E. Marine Engineering Co. Ltd - 3 cyl. - 980 ch - 10,3 nds.
Vendu le 12/06/1923 à D/S A/S Kistransport - Thv. Halvorsen, Bergen, sous le nom de STEN puis en 1924 A/S Thv. Halvorsen - même propriétaire.
Le 11/09/1944, il est endommagé par une mine magnétique posée par le sous-marin de poche britannique X24.
En cours de réparations, à Bergen, une seconde fois, il est touché et coulé, le 4/10/1944, par un bombardement aérien de la R.A.F.
Renfloué le 30/01/1946, il est remorqué à Stavanger pour être ferrailé par A/S Skibs Ophungings en 04/1946.
Le cargo Renée-Marthe fut administrativement considéré comme bâtiment armé en guerre du 20 septembre 1915 au 25 juillet 1917 [Circulaire du 25 avril 1922 établissant la Liste des bâtiments et formations ayant acquis, du 3 août 1914 au 24 octobre 1919, le bénéfice du double en sus de la durée du service effectif (Loi du 16 avril 1920, art. 10, 12, 13.), §. A. Bâtiments de guerre et de commerce. : Bull. off. Marine 1922, n° 14, p. 720 et 762.]



S/S GABRIELLE : Construit aux chantiers Osborne, Graham & Cie - Sunderland
 Lancé le 12/04/1911- Armé le 05/1911 pour le compte de F. BOUET - L. 75,91 m.
 l.10,60 m. - J.N. 747 Tx- J.B. 1.410 Tx - Machine N.E. Marine Engineering Co. Ltd
 - 3 cyl. - 1.000 ch - 10,6 nds.
 Baptisé le 29/12/1911, à Caen. La marraine est M^{me} BOUET, épouse de l'armateur, le
 parrain M. Noé BARBE, ancien président de la C.C.I. de Caen.
 Torpillé le 2/02/1917, à 25 milles dans WNW du Cap Antifer, en route de Swansea
 sur Caen.

LUDANS LA PRESSE

« Le vapeur anglais SOLVAY PRINCE, au cours de son voyage a recueilli en mer quatre hommes d'un équipage français. Ces rescapés font partie de l'équipage du vapeur français GABRIELLE, qui a été torpillé sans avertissement. Les marins eurent juste le temps de se sauver dans leurs embarcations. Dans la première prenaient place treize hommes, ils ont atterri. Dans la seconde, les quatre hommes en question, qui voguèrent 17 heures et demie, transis de froid et n'ayant comme nourriture que des biscuits. »

S/S GENEVIÈVE : Construit aux chantiers Osborne, Graham & Cie - Sunderland - Lancé le
 22/11/1912
 Armé le 28/12/1912 pour le compte de F. BOUET - L. 79,25 M. - l. 11,13 m. - J.B
 . 1.598 Tx - J.N. 802 Tx - Machine N.E. Marine Engineering Co. Ltd - 3 cyl. - 1.100
 ch. - 10,6 nds.
 Torpillé le 16/01/1918 par le sous-marin allemand U.55, à 12 milles dans le NW de
 St-Ives en route de Rouen sur Swansea, sur ballast. (Voir le rapport du capitaine)

RAPPORT DU CAPITAINE

Quitté Rouen le 13 Janvier 1918 à 17h00 sur lest pour Swansea. Quitté la rade du Havre le 14 Janvier à 16h00 en convoi. Mauvais temps pendant tout le voyage. Vent de SSE et mer houleuse.
 Le 16 Janvier 1918 à 23h00, par 50°23 N et 05°20 W, naviguant en zigzags à 9 nœuds, ressenti un choc extrêmement violent et entendu une formidable explosion tandis qu'une gerbe d'eau couvrait le navire. La vapeur s'échappe de la chaufferie et de la machine par toutes les issues. L'embarcation bâbord est défoncée et le radeau a disparu. A l'évidence, nous venions d'être torpillés. (voir page suivante)

RAPPORT DU CAPITAINE (suite)

Grièvement brûlé aux mains et à la figure, je donne l'ordre au second capitaine de surveiller l'embarquement dans le canot tribord et dans le petit canot. Vu mes blessures, le 2^e capitaine insiste pour que je prenne place dans le canot tribord et il reste le dernier à bord. Constaté l'absence du chauffeur Le Gall, de quart dans la chaufferie. Il a du être tué sur le coup par l'explosion, ou brûlé par la vapeur. L'accès de la chaufferie et de la machine est impossible. A noter l'attitude du chef mécanicien Triquenot qui se précipite courageusement avec une lampe électrique et tente de fermer les soupapes de la chaudière. Ses efforts sont inutiles et la chaudière se vide en 15 minutes environ. Mais il parvient à saisir le quartier-maître Queffelec, perdu et à demi asphyxié, et à le sortir de la vapeur. La conduite de cet officier a provoqué l'admiration de tous.

Capitaine, chef mécanicien et un canonnier ont été sérieusement brûlés par l'échappement de la vapeur. Vingt hommes dont moi-même ont pris place dans le canot tribord. Quatre, dont le 2^e capitaine et le 2^e mécanicien dans le youyou. Quitté le navire à 23h30 et resté sur les lieux jusqu'à minuit, quand le navire a disparu.

Le Jeudi 17 Janvier à 09h20 aperçu un voilier et fait des signaux. Il nous recueille à 10h00. C'est la goëlette REGINA, de Bayonne, capitaine Le Goascon. L'équipage nous réserve un accueil chaleureux et nous donne tous les soins voulus. REGINA faisait route sur Port Talbot et nous y débarque le 18 Janvier à 05h00.

Le Baptême du «Marguerite», à Caen

Le Dimanche 28 janvier, a eu lieu au Bassin Saint-Pierre, le baptême du nouveau steamer «Marguerite» appartenant à M. Fernand Bouet, armateur, membre de la Chambre de Commerce de Caen. Long de 80 mètres, large de 11 mètres 15, ayant un déplacement de 3.500 tonnes et une vitesse de 10 noeuds, le vapeur « Marguerite » est la plus importante des nouvelles unités de la flottille caennaise ; il est le premier d'une série de quatre navires actuellement en construction



Sur la passerelle du «Marguerite», pendant l'allocution de M. le curé de Saint-Gilles

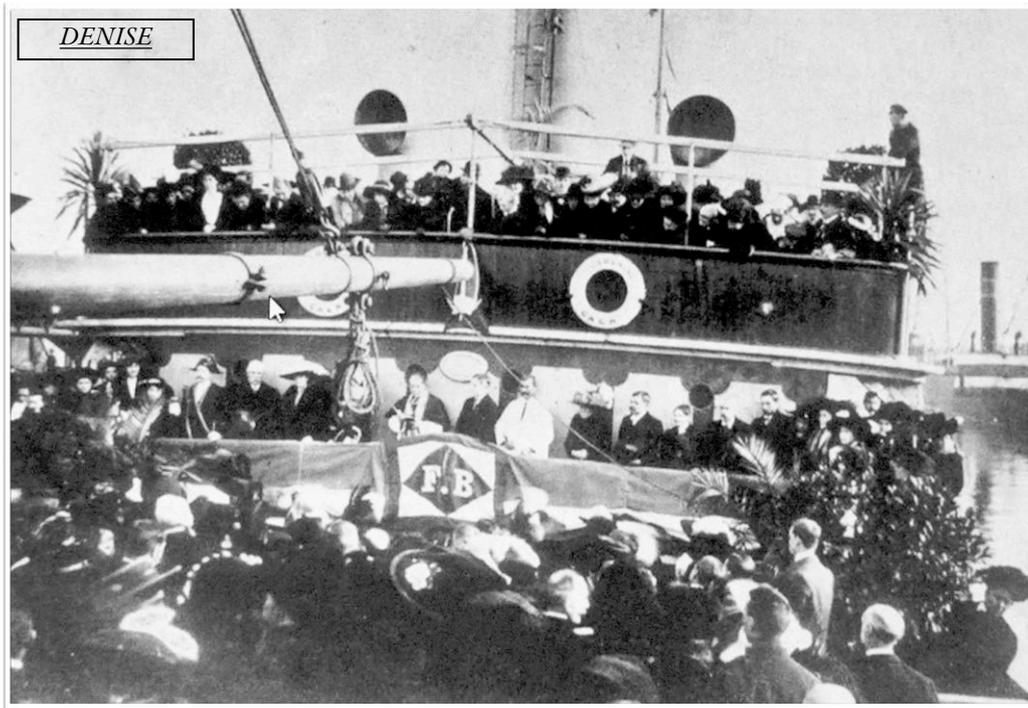
De gauche à droite : M. Noé Barbé, président honoraire de la Chambre de Commerce de Caen, M. Fernand Bouet, armateur, propriétaire du bâtiment, M^{me} Noé Barbé, la Marraine, M. Le curé doyen de Saint-Gilles et M. Jules Lechevallier, ancien courtier maritime, le Parrain.

S/S MARGUERITE: Construit par la Osbourne, Graham & Co Ltd. De North Hylton (Sunderland) pour le compte de l'armement Fernand Bouet de Caen - Lance le 28/11/1911 - Armé le 27/1/1912 - L. 79 m. - l. 11 m. - Creux 4,9 m. - J.B. 1 544 Tx - J.N. 811 Tx - Machine N.E. Marine Engineering Co Ltd - 3 cyl. - 189 nhp - 10 nds.

Torpillé le, 23 juin 1917 à 19 miles au sud-ouest du phare de Portland Bill (Dorset), par le sous-marin UB-40 (Oberleutnant zur see Hans Howaldt).

Alors qu'il allait sur lest de Rouen à Swansea (Pays de Galles).

S/S MARCELLE : Construit aux chantiers Osborne, Graham & Cie - Sunderland - Lancé le 3/02/1912
 (pas de photo) - Armé 04/1912 pour le compte de F. BOUET - L. 79,25 M. - l. 11,13 m. - J.B. 1.691
 Tx - Machine N.E. Marine Engineering Co. Ltd - 3 cyl. - 1.000 ch. - E.M. et
 équipage: 17 hommes.
 Porté disparu, en route de Swansea sur Saint-Nazaire avec du charbon, dernières nou-
 velles le 24/12/1912.



Baptême du S/S DENISE - on voit, en dessous de la cursive, devant le château, le pavillon d'armateur de F. Bouet : «F.B.» inscrit dans un losange. À droite, en arrière-plan, on aperçoit un navire de la Caennaise

S/S DENISE : Construit aux chantiers Osborne, Graham & Cie - Sunderland - Lancé le 1/10/1912 -
 Armé le 18/11/1912 pour le compte de F. BOUET - L. 79,25 M. - l. 11,13 m. - J.B.
 1.598 - Tx - J.N. 802 Tx - Machine N.E. Marine Engineering Co. Ltd - 3 cyl. - 1.100 ch.
 - 10,6 nds.
 Baptisé le 24/11/1912, marraine M^{lle} Denise FRÉMONT, parrain M. Louis BOUET,
 fils cadet de l'armateur.
 Naufragé, le 6/01/1918, à Predannack Point (Cornouailles) en route de Swansea sur
 Rouen.

À l'aube de la 1^{ère} guerre mondiale, le 1^{er} juin 1914, neuf navires sont armés à Caen par F. BOUET ; les SAINT-ANDRÉ et MARCELLE, ayant été perdus en 1908 et 1912, le SAINT-RÉMY et le MADELEINE vendus.

Ils portent de 1.500 à 2.400 tonnes, leur vitesse est de 10 nds. On remarque que tous les

navires, sauf le S/S MADELEINE, acheté aux Pays-Bas, ont été lancés au seul chantier de Sunderland Osborne, Graham & Company de Sunderland. Les machines à vapeur viennent, elles-aussi, d'un même constructeur : North East Engineering Co. Ltd.

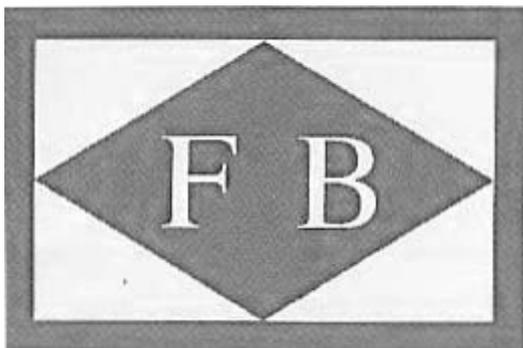
1) Voir le site des Archives de la Seine-Maritime - www.archivesdepartementales76.net (Inscription Maritime - entrées/sorties de navires 1911-1915)

Si Caen ne les voit pas de trop à l'import, ils sont beaucoup plus assidus à Rouen ¹⁾, où ils déchargent du charbon ; ils appareillent sur Caen ou sur la côte N.E de l'Angleterre ou la Manche de Bristol, toujours sur lest. On y voit

jusqu'à trois navires, tels : *GERMAINE*, *GENEVIÈVE*, *THÉRÈSE*, présents en même temps, le 1^{er} Novembre 1915, avec du charbon de Swansea.

APRÈS LA GUERRE, LA RECONSTRUCTION DE LA FLOTTE

À la fin de la Grande Guerre, à la suite des pertes subies par le fait de navires naviguant en zone de guerre : la Mer du Nord ou la Manche, et des accidents de navigation, Fernand BOUET n'a plus que deux navires : *RENÉE-MARTHE* et *THÉRÈSE* ; *FERNANDE*, séquestrée par les Allemands, lui reviendra en 1919.



*Pavillon de Fernand BOUET
(FB en blanc sur un losange bleu clair, entourés par
un rectangle aux bords du même bleu).
La cheminée a un corps jaune surmonté d'un col noir.*

Afin de reconstituer sa flotte, l'adapter aux nouvelles capacités de Caen de recevoir des navires plus importants, il achète ou fait construire des vapeurs récents de 2.600 à 3.200 tonnes ; ils sont construits pour quatre d'entre-eux au Royaume-Uni et un à Nantes. Ce sont *FRANÇAISE*, *CAENNAISE*, *NANTAISE*, *HONFLEURAISE*, *ROUENNAISE*.

Ces navires continuent sur le même trafic qu'avant la guerre, charbon à l'import sur Rouen chargé en Manche de Bristol, Côte Est de l'Angleterre et sortie sur lest pour les mêmes ports ou Caen pour y charger du minerai. Malgré les améliorations des infrastructures de ce dernier port, dont le relèvement du niveau du canal, les ports en lourd sont toujours limités à 2.500 à 3.000 tonnes maximum.

LES NOUVEAUX NAVIRES F. BOUET, APRÈS 1918

S/S FRANÇAISE : Construit aux chantiers anglais de Blyth Shipbuilding Co - Blyth - lancé le 31/07/1920 - L. 86,50 m. - l. 12,75 m. - Creux 4,90 m. - J.N. 1.143 Tx - 3.200 tpl. - Machine N.E. Wallsend Co.
Vendu à la Société Navale Caennaise le 17 Octobre 1928 - Prend le nom de *MÉDÉE*

S/S CAENNAISE : Construit aux chantiers anglais de Blyth Shipbuilding Co - est le sister-ship de «*FRANÇAISE*».
- lancé le 25/11/1920 - Vendu à la Société Navale Caennaise en Octobre 1928 - Prend le nom de *BORÉE*.

S/S ROUENNAISE : Construit aux Chantiers de la Loire, en 1925, pour le compte de F. Bouet -L. 84,42 m. - l. 12,40 m. - creux 5,28 m. - 2.850 tpl - Machine des Éts d'Indret - 1.400 ch - 11,0 nds.
Vendu à la Société Navale Caennaise le 30 septembre 1928.



S/S GENEVIÈVE

CONDITIONS DU RÔLE ¹⁾

L'équipage s'engage à suivre le navire dans tous les voyages qu'il pourra effectuer . Il ne pourra débarquer qu'en prévenant le capitaine un voyage à l'avance , mais l'armement a le droit de débarquer toute une partie de l'équipage même sans préavis s'il y a motif suffisant , sans conduite dans tous les cas.

Les chauffeurs s'engagent à donner la main à la manoeuvre à l'entrée et à la sortie des ports , où le service sera fait par tous , les matelots s'engagent de leur côté sur simple réquisition du Capitaine à aller dans la machine en cas d'urgence.

L'équipage contracte en outre l'obligation de contribuer au prorata de la solde à tous les frais de procès verbaux de Douane et amendes encourues pour contrebande ou contravention aux règlements des ports , lorsque le coupable n'aura pas été découvert (mais seulement dans les conditions prévues par la loi du 10 Avril 1906 .)

Navigation à deux quarts pour le pont et la machine , deux chaudières à deux foyers chacune , dans les limites figurées par la loi du 7 Avril 1907 .

Pendant la durée des hostilités , une gratification formant complément des gages et calculée sur le montant des gages mensuels sera allouée à tout l'équipage en raison de 10% pour voyages d'un port de l'Océan et de la Manche à Dunkerque , de 15% de Dunkerque à un port de la Mer du Nord et retour à un port de la Manche ou de l'Océan , de 20% , par voyages de l'Océan ou de la Manche à un port un port de la Mer du Nord et retour à un port de la Manche ou de l'Océan

1) Fac-similé des conditions d'engagement de l'équipage qui est joint au rôle de désarmement du GENEVIÈVE, le 11 Janvier 1917 à Rouen, il sera réarmé le lendemain 12 Janvier. Sur celui-ci sont relevés les mouvements de l'équipage, en tout 18 hommes, et les montants des soldes reçues, ainsi que les gages mensuels. Ex.: Lebasnier Émile, capitaine : 440 f.; Le Chaffotier, chef-mécanicien : 385 f.; Nicollet Adolphe, 1^{er} chauffeur : 154 f.; Couturier Eugène, matelot : 99 f.

2) On peut consulter ces rôles de désarmement sur www.archivesdepartementales76, voir Inscription Maritime, port de Rouen, années 1846 à 1917. Pour les GENEVIÈVE, DENISÉ et MARGUERITE, ils montrent que ces navires étaient sur des voyages Swansea-Rouen exclusivement.



S/S NIVELLE échoué à Kynance Cove, en 1923

S/S HONFLEURAISE : Construit par les chantiers anglais Samuel Peter Austin & Son - Wear Dock - Sunderland - pour le compte de Normandy Shipping Company Ltd - Stephenso Clarke & Son - Londres - Lancé le 18/04/1923 - Livre 05/1923 - sous le nom de NIVELLE - L. 79,20 m. - l. 11,40 m. - Creux 5,40 m. - 2.650 tpl - Machine N.E. Marine Engineering Co Ltd - 1.100 ch.

Vendu en 1925 à F. Bouet et prend le nom de HONFLEURAISE.

Passe à la S.A. Armateurs Caennais (R. Bouet) en 1928.

Vendu en 1934 à la Société Navale Caennaise.

S/S NANTAISE : (sister-ship HONFLEURAISE) - Construit par les chantiers anglais Samuel Peter Austin & Son - Wear Dock - Sunderland - pour le compte de Normandy Shipping Company Ltd - Stephenso Clarke & Son - Londres - Lancé le 09/12/1919 - Livre 03/1920 - sous le nom de VAUX - L. 79,20 m. - l. 11,40 m. - Creux 5,40 m. - 2.650 tpl - Machine Richardsons, Westgarth & Co Ltd - 1.100 ch.

Vendu en 1925 à F. Bouet et prend le nom de NANTAISE.

Passe à la S.A. Armateurs Caennais (R. Bouet) en 1928.

Vendu en 1934 à la Société Navale Caennaise.

LA CHUTE DE L'ARMEMENT F. BOUET

En quelques années, la flotte de Fernand BOUET verra son tonnage fondre. D'abord, il vend rapidement les trois «vieux» THÉRÈSE, RENÉE-MARTHE et FERNANDE, puis en 1928, les trois navires construits à Blyth et à Nantes : FRANÇAISE, CAENNAISE, ROUENNAISE, à son concurrent : la Société Navale Caennaise ; puis enfin en 1934, au même



Blyth, ses chantiers navals et la grande estacade - à droite - d'où se déversaient les wagons de charbon dans les cales des navires.

armateur, les deux derniers, construits à Sunderland : HONFLEURAISE et NANTAISE, qu'il avait achetés peu de temps après leur mise en service.

On observe aussi que la société Fernand BOUET devient, en 1928, la Société Anonyme Armateurs Caennais (R. Bouet), ce qui indique sans doute qu'elle abandonne le statut de société en commandite - où le commandité a plus de responsabilités, y compris financières - en société anonyme avec un statut qui protège partiellement les actionnaires. Fernand BOUET, âgé de 67 ans, est remplacé par son fils René.

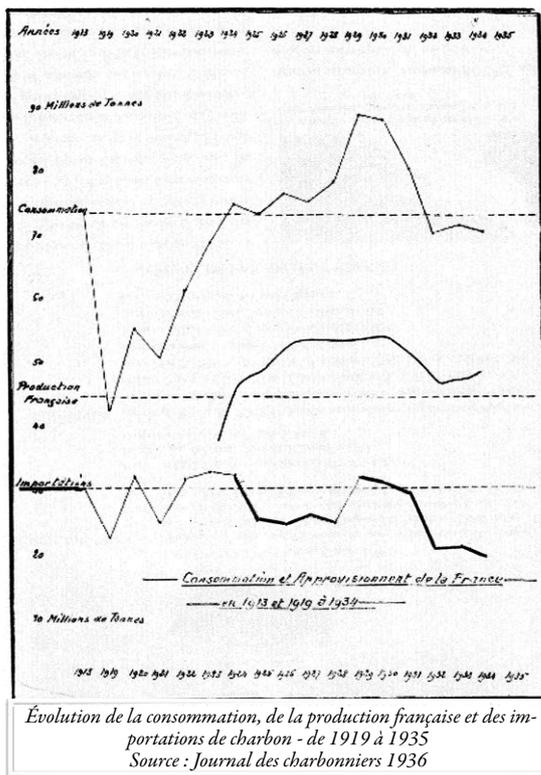
Il décédera en 1940, à l'âge de 79 ans.

LES CAUSES DE LA DISPARITION DE L'ARMEMENT F. BOUET

On ne peut déterminer de façon formelle ce qui a amené la ruine et la disparition de cet armateur.

Elle est due, sans pouvoir apporter des éléments directs à la démonstration, à plusieurs facteurs certains :

- La consommation de charbon de l'industrie française et des usines de production d'électricité, après les années de restriction de la guerre et les premières années de la reconstruction, reprend certes vigoureusement, mais, la production des mines françaises suit la demande ;



- Le gouvernement favorise les mines françaises en prélevant une taxe sur les charbons importés, ce qui sous-entend corrélativement un contingentement des charbons

anglais par une concurrence biaisée que vient amplifier le renchérissement de la Livre anglaise par rapport au franc. Les importateurs¹⁾ s'en plaignent amèrement.

Il vient même s'y ajouter, en 1925, une grève des mineurs anglais qui viendra paralyser presque totalement les exportations de charbon britannique.

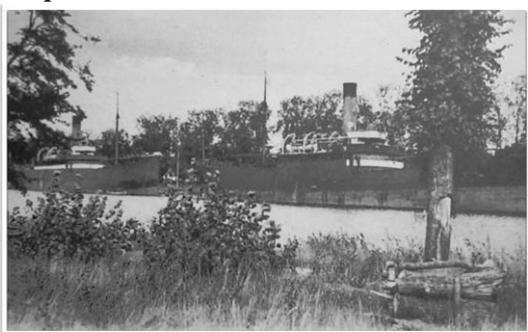


La Wear à Sunderland, une atmosphère de charbon, de «spouts», de chantiers de construction navale, de pubs sur les quais, que l'on retrouve à Newcastle, Blyth, Middlesbrough, qui perdurera jusqu'au début des années 1960

- Les compagnies ferroviaires, très grosses consommatrices de charbon - l'électrification des voies ne se développera largement qu'après la Seconde Guerre Mondiale - se tournent aussi vers le charbon « national » sous la pression des mines et du gouvernement, en vertu d'une solidarité d'intérêts : « tu nous achètes ton charbon, tu transportes tout notre charbon ». De ce fait il devient profitable d'acheter «français». Même si cela se fait aux dépens de leur propre activité de transporteur maritime ;
- Les chemins de fer, dont le P.O. (Paris-Orléans) et le P.L.M., dont il faut rappeler qu'ils sont, avant la campagne d'électrification de l'après-guerre 39-45, les plus gros

1) Voir le Journal des charbonniers - archives du Calvados ;

consommateurs de houille en France - 4,2 millions de tonnes sur un total de 11,2 millions, ont du se tourner entièrement, pendant la guerre, vers le charbon britannique et le faire transporter à travers la Mer du Nord, la Manche et le proche Atlantique, des zones à hauts risques du fait de la présence des sous-marins allemands, des mines et des zones de navigation difficile, avec des taux de frets, des primes d'assurances impossibles, sans oublier le manque de tonnage permanent.



Deux vapeurs F. Bouet en attente dans le canal. Ils semblent désarmés ? Le plus proche semble être le ROUENNAISE, qui deviendra le DAPHNÉ (2) sous le pavillon de la Caennaise : même disposition des embarcations et de la passerelle.

Afin d'échapper à ces contraintes, le Paris-Orléans et le P.L.M. achètent, dès 1916, ou font construire des navires, qui se trouveront nombreux sur le trafic pondéreux plus restreint des années 1920.

Ainsi la capacité de transport offerte sur le marché français devient pléthorique par

rapport aux cargaisons proposées. Les taux de frets s'effondrent ;

- Enfin la crise de 1930 vient couronner le tout ¹⁾.

Pour illustrer l'effet de tous ces facteurs, il suffit de suivre les chiffres des importations des charbons britanniques à Rouen. Alors qu'elles approchaient les 7,8 millions de tonnes en 1917, elles descendent à 4,2 millions en 1930 et s'effondrent à 2 millions en 1935. En moins de quinze ans, elles ont baissé de plus de 70% ²⁾.

Fernand BOUET, qui a essayé de s'introduire dans le milieu des exportateurs-importateurs de charbon, telle l'association des Éts Cleeves et des Éts Jacqueline à Rouen, le premier un possesseur de plusieurs puits de mines au Pays de Galles, le second un négociant rouennais, le fait trop tard, alors que le marché était déjà en dépression.

S'il a du vendre ses navires à la Société Navale Caennaise, une autre, le Paris-Orléans, a trouvé sa solution : louer ses navires, coque nue, à Delmas-Vieljeux, qui les utilisera sur le trafic du bois de la Côte d'Afrique.

On y trouve ainsi le modèle de la reconversion des *THÉSÉE*, *ANTÉE* «vapeur» et des « 7.500 » de la Caennaise vers ce même trafic, dans les années 1950 à 1960.

1) On voit bien sur le graphique de la page précédente : la première chute des importations entre 1924 et 1928, année où F. BOUET a du se séparer d'une partie de sa flotte, puis, après une courte embellie, l'effondrement brutal de 1934, lorsqu'il a du se défaire du reste de ses navires.

2) Sur la même période d'entre les deux guerres, le trafic du charbon à l'import sur Caen ne diminue qu'au plus de 150 mille tonnes, sur un maximum importé, au meilleur, en 1937, de 1,140 million de tonnes ; un gros 13%, avec le même creux de 1925 et la chute de 1930. La vraie dégringolade dans ce port n'interviendra qu'après la fin de la 2^e Guerre Mondiale : moins de besoins de charbon domestique - qui est rationné et ensuite moins utilisé : remplacé par le fuel et le gaz - et des hauts fourneaux qui n'ont pas entièrement repris. Ce sera la cause du passage éclair des «7.500 turbinards» dans la flotte SNC et l'évolution de sa flotte, en partie, vers les bateaux «blancs» : le Maroc, l'Algérie ... puis plus tard vers la Côte d'Afrique.

SOURCES ET DOCUMENTATION DE L'ARTICLE : ARCHIVES EN LIGNE DÉPARTEMENTALES DU CALVADOS ET DE LA SEINE-MARITIME ET BIBLIOTHÈQUE UNIVERSITAIRE DE CAEN.