

# Historique



es plus vieilles archives de la S.N.C. datent de 1837, époque à laquelle Pierre-Jacques-Edouard LAMY achetait un sloop de 27 tonneaux appelé "JULIENNE".

Depuis cette époque, la Famille LAMY a exploité sous le régime de la part des petits voiliers.

Parmi les co-associés, on retrouve les noms de Leguillon, Arthur Letellier, Auber, Mondétours, Planquette, Fossey, Lebrun, Lepoêtre, Brouel, Gombeaux, Flambard, Godefroy, Blin, Binet, Enault, dont certains d'entre eux étaient "maitres au cabotage".

C'est ainsi qu'est né à Caen un Armement local qui depuis cette époque n'a cessé de prospérer, participant ainsi et favorisant dans une certaine mesure le développement du port de Caen et l'industrialisation de la région bas-normande.

Parmi ces voiliers, on retrouve des goélettes :

"JULES AMELIE", en 1846, 79 Tx de jauge nette

"AMELIE", en 1853, 97 Tx

"ORPHELIN" et "HYACINTHE" en 1854

"JULIE" en 1855

"ANNA" en 1857

"ORPHELINE" en 1859

Les bricks :

"EDOUARD" en 1856 de 135 Tx

"JULES" en 1865 de 161 Tx

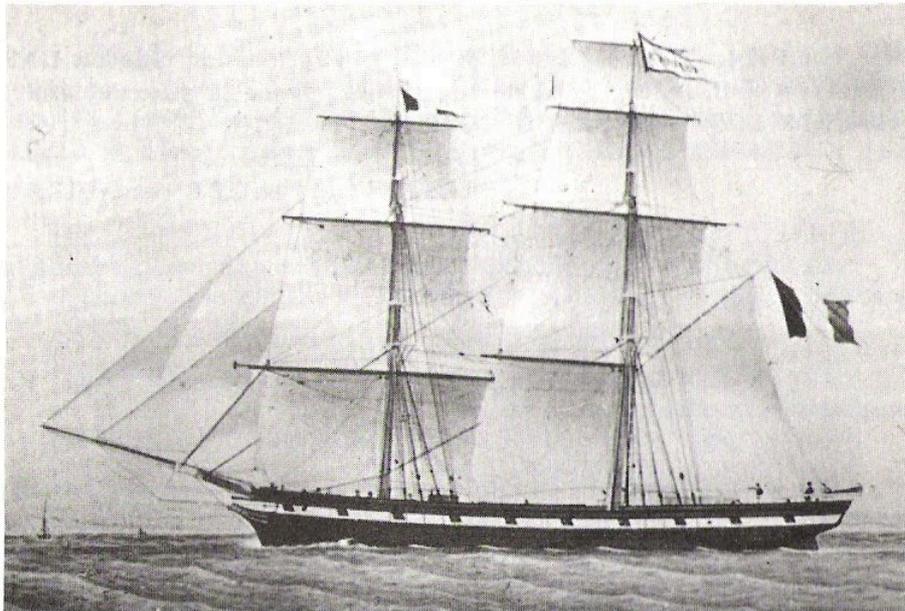
Les brick goélette "ALERTE" en 1867 de 217 Tx

Les trois-mâts :

"BRAVE LOURMEL" en 1862 de 477 Tx

"CAMILLE" en 1870 de 254 Tx

Le premier navire à vapeur date de 1872. Ce fut le "PROGRES" d'une jauge nette de 168 Tx. Il fut suivi du vapeur "REVEIL" en 1878, 284 Tx en 1883 de l'"ACTIF" de 474 Tx. Peu de temps avant la guerre 14/18, celui-ci continuait encore sa navigation en Méditerranée.



C'est début 1903 que fut constituée sous le nom de "Société Navale Caennaise - Gaston LAMY et Cie", une Société d'Armement en commandite. Elle fut réalisée par la mise en commun par les trois Maisons d'importation de charbon locales des navires leur servant à l'acheminement du combustible. Ces Maisons d'importation étaient :

- La Maison René et Georges LAMY,
- La Société ALLAINGUILLAUME,
- La Maison VEREL.

La première flotte de la Société fut constituée avec l'"ACTIF", le "THISBE" et le "CHANZY". Le "CIRCE" était en construction, c'était un navire de 511 Tx de jauge nette qui commença son exploitation en Octobre 1903.

Poursuivant son développement au fur et à mesure des possibilités de réception du port de Caen, les :

- "NIOBE" 580 T. de jauge nette,
  - "HEBE" 666 T. de jauge nette,
  - "DANAE" 713 T. de jauge nette,
  - "DAPHNE" 690 T. de jauge nette,
- étaient successivement mis en exploitation.

En 1914, à la veille des hostilités, la Maison Gaston LAMY & Cie possédait 7 navires d'un D. W. total de 12.800 T. Avec la guerre, les jours d'épreuves arrivent et la Société perd le "DANAE" en 1915,

"HEBE" en 1916,

"THISBE" et "NIOBE" en 1917.

Letorpillage du "NIOBE" dans l'Atlantique a occasionné la mort de 10 hommes d'équipage ; la perte du "THISBE" endeuilla 7 familles.

En 1918, revenu à son point de départ avec 3 navires, l'Armement LAMY entreprend son rétablissement.

Il existait à cette époque un autre Armement justement renommé l'Armement BOUET qui continuait à pratiquer l'armement suivant des méthodes scandinaves, c'est-à-dire le régime à la part ; malheureusement, ce système qui fit la fortune maritime des pays nordiques devint de plus en plus impraticable pour notre pays et contraignit de nombreuses maisons, comme l'Armement BOUET, à des transformations et même des ventes, et c'est ainsi que progressivement l'Armement LAMY qui ne pratiquait peut-être pas un tramping aussi intégral que ses Collègues, achetait les diverses unités.

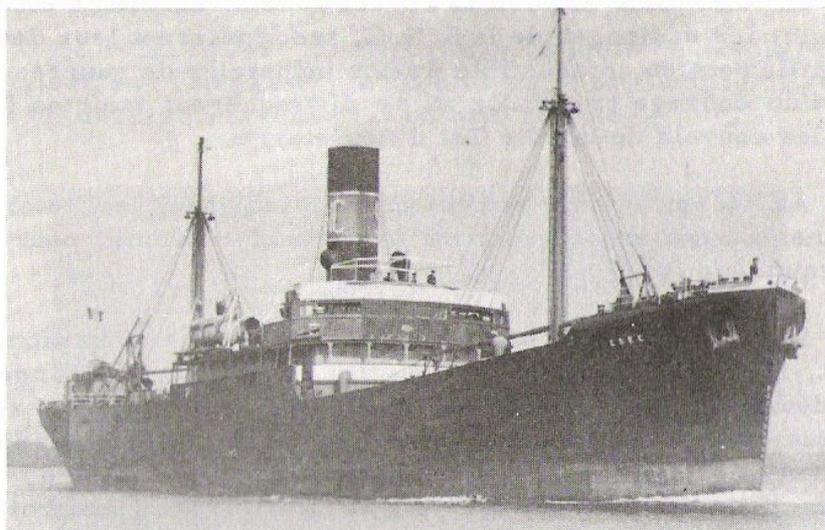
La politique commerciale de la Société Gaston LAMY & Cie fut surtout une politique de confiance avec la clientèle et d'exactitude de date et de régularité d'acheminement.

C'est avec ces méthodes qu'elle put concurrencer très efficacement les Armements étrangers qui escalaiant à Caen, malgré le lourd handicap que le pavillon français constituait déjà à l'époque ; les armements belges, norvégiens et anglais furent progressivement éliminés pour les transports de charbons et de minerais.

L'Armement LAMY fut peut-être le seul à pratiquer une politique de contrat de longue durée, qui était indispensable pour la vente des minerais de fer, il offrait une telle sécurité d'exécution que la totalité de ce trafic lui revint et il l'a conservé depuis.

L'importance du tonnage de chaque navire est allé en augmentant du fait de l'accroissement du port de Caen, mais aussi et surtout en raison des conditions d'exploitation qui rendaient de plus en plus difficile l'exploitation des petits bateaux. C'est ainsi qu'en 1932, la Société Navale Caennaise dut vendre l'"ASTREE" 1.200 T. qui se révélait depuis plusieurs années d'un rendement désastreux.

En 1934, la Société en commandite Gaston LAMY & Cie - Société Navale Caennaise, arrivait à expiration. Elle fut transformée à l'époque avec les mêmes associés, pour constituer une société anonyme reprenant l'actif de l'ancienne affaire, et dénommée : SOCIETE NAVALE CAENNAISE - Anciennement Gaston LAMY et Cie.



En 1934, en pleine crise maritime, crise qui se fit lourdement sentir de 1930 à 36, et qui contraignit maints armements à mettre à l'ancre leurs navires, la S.N.C. entreprenait un programme de rénovation et de rajeunissement. L'époque était particulièrement opportune, c'est en ces années notamment que le prix de la construction fut le plus bas, et désirant renouveler sa flotte en construction française, elle passait commande des deux navires de 3.500 T., "DANAE" et "DIONE" aux Chantiers du Trait, complétée une année plus tard par le "PHRYNE" aux Chantiers de Normandie, et l'"EGEE" aux Chantiers du Trait, l'"EGEE" vit le jour en pleine guerre, en 1940.

En 1938, elle commandait aux Chantiers de Normandie-Penhoët deux navires de 2.650 T. qui furent dénommés "Y9" et "Z9" pendant toute la période d'occupation et qui ne furent mis à flot qu'en 1946 et 1947, après avoir été deux fois sinistrés par l'incendie et les bombes en 1940 et en 1944, sous les noms de "NIOBE" et "DAPHNE".

En plus de ces tonnages neufs, la Navale achetait des navires de seconde main, et réalisait des opérations particulièrement profitables dans la période 32-36, navires "THESEE", "ASTREE", "COLLEVILLE" et "SENNEVILLE" de 5.500 T., ce dernier fut jusqu'avant la guerre le plus gros navire de la S.N.C.

En 1939, à la veille des nouvelles hostilités, la NAVALE possédait 17 bateaux et attendait le lancement des "Y-9" et "Z-9" qui devaient porter sa flotte à 19 steamers.

Revivant la triste expérience de 1914, la S.N.C. est endeuillée dès Septembre 1939, le premier navire français qui fut coulé, c'est le "PHRYNE", navire tout neuf, qui n'était lancé que du mois de Mars précédent ; heureusement sauf quelques blessés peu graves, il n'y a pas eu de morts à déplorer.

Pendant toute la période 39-40, avec un héroïsme incomparable et souvent méconnu, les équipages de la S.N.C. accomplissent leur devoir, contribuant au ravitaillement en combustible de nos industries de guerre. Ils eurent à faire preuve d'un courage tranquille et se distinguèrent maintes fois par leur conduite dans les convois de la côte Est d'Angleterre.

Au déclenchement de l'offensive allemande, les Autorités militaires et maritimes eurent encore recours à leur bonne volonté, pour essayer de sauver Dunkerque.

Le "NIOBE" tout spécialement, fut chargé en munitions, à destination de ce port, il ne devait jamais l'atteindre. Conservant sa dangereuse cargaison, il fut dévié sur Le Havre, embarqua en masse une foule de réfugiés, ils périrent presque tous au large de Deauville, victimes d'un bombardement qui fit exploser les munitions. Il y eut 900 morts à déplorer, 5 hommes blessés furent seuls recueillis ; parmi les victimes figure la totalité d'une maternité du Havre.

La S.N.C. conserve le souvenir de cet équipage modèle, tous jeunes officiers et marins, sous le commandement du Capitaine LODEHO, Second Capitaine LE GOUGUEC, Chef-mécanicien NEY, dont tous appréciaient la camaraderie franche et cordiale.

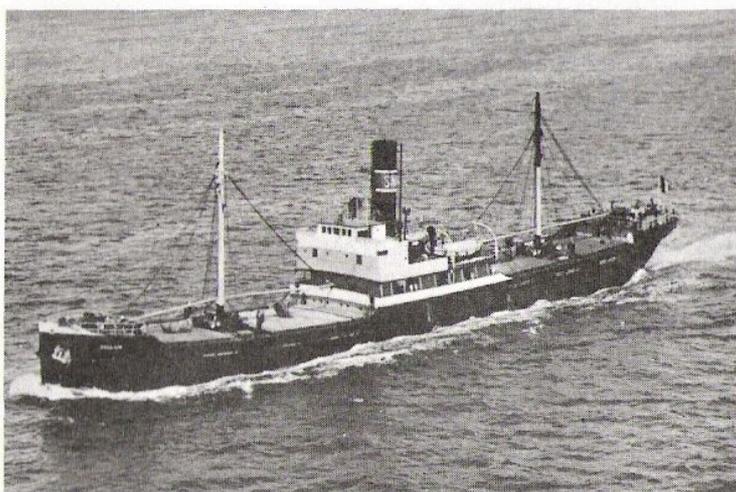
Peu de temps après, en Gironde, coulait le "HONFLEURRAISE" qui put s'échouer, sauvant ainsi tout son équipage.

L'Armistice vint et pendant 4 ans de tristesse et d'oppression la S.N.C. vécut le régime commun à tous les Français, sans vouloir pour cela désespérer. Quatre navires étaient restés en Angleterre : le "DAPHNE" avec le Capitaine LE LOUARN et le chef-mécanicien PAUMIER qui s'illustrèrent parmi tant d'autres dans les Forces Françaises Libres. Les "DANAE" "DIONE" "EGEE" navires résistants et relativement rapides pour des charbonniers, firent les convois d'Amérique, le "DIONE" alla même jusqu'en Australie ; il fut coulé en Atlantique, le "DAPHNE" le fut sur la côte est d'Angleterre. L'"EGEE" sur lequel on groupa les équipages et le "CIRCE" multiplièrent leurs voyages de coasting pour le compte des Alliés.

Le reste de la flotte "HEBE" "THISBE" "GALLIUM" "ASTREE" "THESEE" "NANTAISE" "COLLEVILLE" "SENNEVILLE", regroupés à Bordeaux et Bayonne, furent dirigés sur la Méditerranée et pendant toute la période d'armistice de 40 à 42, contribuèrent au ravitaillement de la Métropole. Le "SENNEVILLE" fut victime de bombardements aériens, mais grâce aux qualités de son équipage, il put être sauvé sans perte.

Survint 1942, la plupart de notre flotte se trouvait alors dans les ports du Sud de la France, et seul le "GALLIUM" était en Algérie. Ces navires furent confisqués par les Allemands, suivant l'accord de triste mémoire Kauffmann/Laval. Aucun de nos officiers et marins ne voulut rester à bord ; ils rentrèrent dans leur foyer dans l'espoir de jours meilleurs.

Le "GALLIUM" en Algérie, effectuait de nombreux et périlleux voyages, il y laissa une réputation qui fit honneur à sa Compagnie, et les Autorités maritimes lui décernèrent une citation bien méritée.



Le Président Gaston LAMY fut emprisonné plusieurs mois par la Gestapo à Rouen, il put être libéré comme Vice-Consul de Suède, grâce à une intervention du Consul Général Nordling, un des Sauveteurs de Paris, lors de la Libération.

Puis ce fut la Libération, et Caen, port modeste, devint ville historique. Le Siège social qui avait été inauguré en 1938, fut anéanti, archives, souvenirs, comptabilité, ateliers, furent presque complètement détruits.

C'est le 13 Juillet 1944 que fut tué Monsieur GEFFROY, Chef d'Arme-ment de la Société de puis de longues années, estimé et aimé de tous, et nous en conservons le pieux souvenir. C'était un vieux marin, un vrai Breton, un de ceux qui n'acceptèrent jamais la domination.

Parmi les décombres, la vie reprit à la S.N.C. ; des contacts presque immédiats s'établirent avec les 3 navires survivants sous régime anglais. Nous primes possession d'un navire allemand, le "GRAVDAL" et presque à l'abordage; nous pûmes maintenir un équipage qui permit à ce bateau de rester français.



Remis promptement en état, le "GRAVDAL" qui devint "TSELFAT" par la suite, ravitailla les armées anglaises en eau potable par le port éphémère, mais de grande renommée d'Arromanches. C'est ainsi que nous pûmes de temps à autre apercevoir en rade les navires de la S.N.C. qui participaient à l'acheminement des troupes et du matériel.

Il nous fallut presque un an pour déblayer les décombres et ce ne fut qu'en 1945 que nous pûmes reprendre possession d'un bureau et d'installations entièrement construites par nos soins. Cette période qui fut, certes, pénible, nous apprit, comme à beaucoup de Français, à ne compter que sur nous-mêmes.

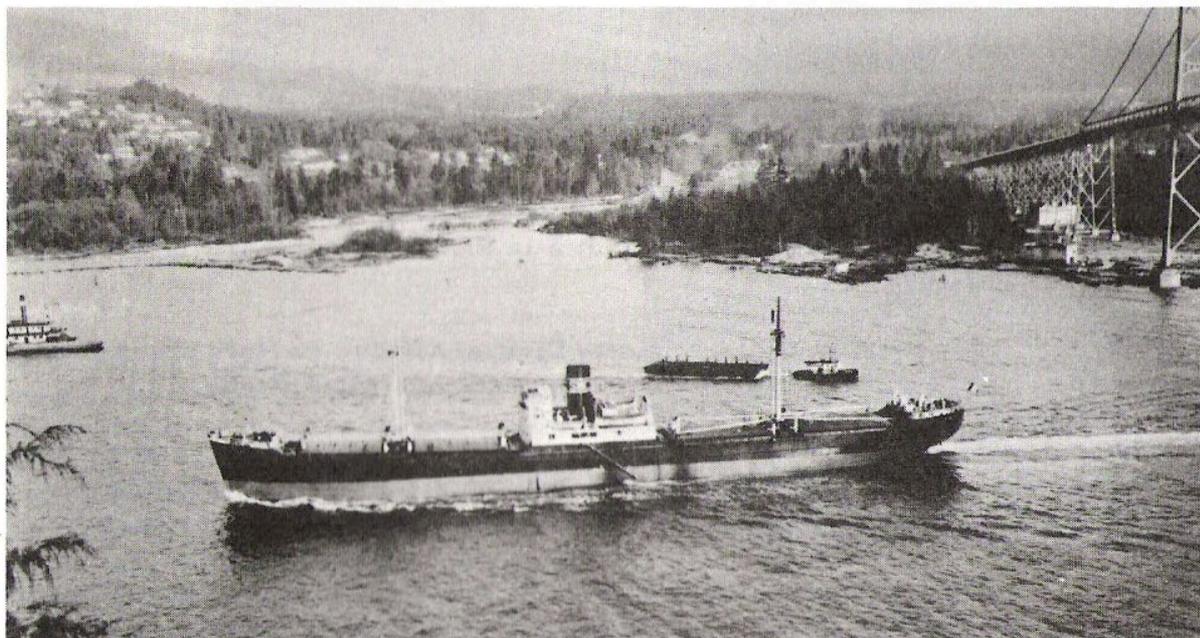
La flotte se composait alors des S/S "CIRCE" "MEDEE" "EGEE" "GALLIUM" "DANAE".

En 1946, nous eûmes notre première lueur d'espoir, les Chantiers de Normandie qui, avec beaucoup de courage, s'étaient remis au travail, purent lancer l'"Y-9", qui portait en souvenir de son prédécesseur, le nom de "NIOBE" car nous désirions que le premier bateau de la flotte renaissante porta le nom de celui qui avait le plus souffert. Puis ce fut la mise en service du "Z-9" qui porta le nom de "DAPHNE" en souvenir du "DAPHNE" coulé sur les côtes d'Angleterre et de son équipage des F. F. L.

Les Transports Maritimes nous confièrent également la gérance du "LIEUTENANT LANCELOT" qui portait le nom d'un héroïque résistant, et celle de l'"HADRUMETE", bateau de prise en Méditerranée. Ces navires furent acquis par la Compagnie en 1946 et 1947.

Au fil des années suivantes, la flotte de la Navale Caennaise retrouve son importance. Au titre des dommages de guerre, le Gouvernement ayant passé en France et à l'étranger d'importantes commandes pour remplacer le ton-

nage coulé, la S.N.C. reçoit de 1947 à 1949, tour à tour, le "THISBE 5" d'Angleterre), premier charbonnier à chauffe mazout, les "PHRYNE 2" et "THESEE 2" et les "ASTREE 3", "BOREE" 2 et "HEBE 2" (tous les 5 du Canada), le "DIONE 2" (de Nantes).

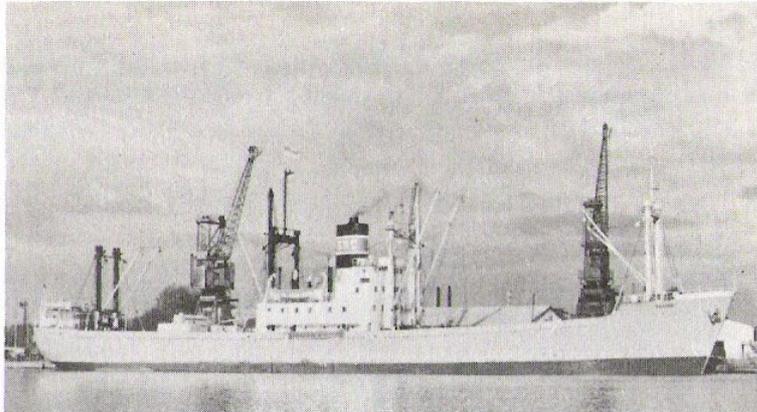


Entre 1949/1951, la S.N.C. acheta en seconde main les "PHEBE" "NEREE", "PROTEE", ainsi que les "FORT LAMALGUE", "FORT MALBOUSQUET" et "SAINTE-ANNE", qui permirent de créer le trafic Algérie/Sud France

La disparition, en Mars 1950, du "SAINTE-ANNE" endeuilla à nouveau la Société et les familles des 15 hommes de l'équipage de ce navire qui disparut corps et biens en Méditerranée.

La Société Navale Caennaise avait, à cette époque, reconquis et même amélioré 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 de minerai de fer bas-normand, elle s'intéressa aux relations directes entre Caen-Marseille et l'Afrique du Nord, en mettant en service sur ces lignes, pinardiers et frigorifiques.

La période 1951-1966 voit la mise en exploitation de plus de 50 navires aux caractéristiques toujours améliorées pour mieux répondre aux nouveaux trafics.



Ce sont d'abord les navires spécialisés dans le trafic Marseille/Algérie : vitesse et ventilation permettent à la S.N.C. de prendre une place enviable sur ce trafic.

Parallèlement la ligne Caen/Dieppe/Afrique du Nord prend un essor véritable avec 5 à 6 navires qui assurent des rotations régulières.

Puis c'est l'introduction de la Société dans les Conférences Madagascar et Océan Indien, d'une part, Côte Occidentale d'Afrique, d'autre part, ce qui nous permet de mettre en ligne des navires bananiers et transporteurs de bois

Cette expérience nous a amenés à transformer un certain nombre de bateaux, notamment ceux qui effectuaient le trafic Méditerranée, en navires polythermes, c'est-à-dire pouvant offrir une gamme de températures en cales allant de  $-18^{\circ}$  à  $+10^{\circ}$ . Certains de ceux-ci sont exploités sur nos lignes régulières, d'autres sont affrétés.

En cette année 1966, le pavillon S.N.C. flotte ainsi sur toutes les mers du globe. Mais :

- les profondes modifications des courants commerciaux,
- la disparition des exportations des minerais normands,
- la modification profonde de l'acheminement des charbons pour la Sidérurgie normande,
- la diminution progressive des importations charbonnières de Grande-Bretagne,
- l'effondrement des trafics d'Afrique du Nord, tant des ports de la Manche que de Méditerranée,
- la transformation des techniques maritimes,

imposent une adaptation constante de la flotte. Et bien que le régime de paix se prolonge heureusement en France, jamais le matériel naval n'a subi autant de transformations (modernisation, automation, accroissement de tonnage unitaire spécialisation des navires).

A stylized signature or mark, possibly a flourish or a specific symbol, located at the bottom center of the page.