

SENNEVILLE

Dans le courant de l'année 1924, André Taurin, armateur à Fécamp, achète le cargo s/s Capitaine Baudouin pour Les Affréteurs Fécampoïis, et le rebaptise Senneville, du nom de la commune de SENNEVILLE-sur-Fécamp, située sur le plateau Nord du Fécamp. Le Senneville, remplace le Ganzeville qu'André Taurin vient de vendre pour la démolition

Le s/s SENNEVILLE, est un cargo charbonnier construit au Havre (Harfleur), en 1922, par les Chantiers et Ateliers de la Gironde (Schneider) Il fait partie d'une série de neuf unités de 6 800 tonnes commandées par l'Etat au titre de la reconstruction de la flotte marchande. En raison des besoins de charbon, sans cesse accrus, les services de la Marine Marchande sont amenés à commander une série de cargos charbonniers d'un tonnage beaucoup plus important que ceux déjà en service. C'est la Société des Armateurs Français qui, au nom de l'État, assurent le suivi de la construction de ces navires, leur mise en service et leur exploitation provisoire avant leur vente aux armateurs qui attendent des navires en compensation de leurs pertes de guerre.

Le SENNEVILLE, ex-Capitaine Baudouin, premier de la série, est un navire en acier équipé de quatre cales, à pont unique du type Welldeck, c'est-à-dire à coffre avant, le château central étant réuni à la dunette, de 4 578 tonneaux de jauge brute, 3 960 tonneaux de jauge nette, d'un port en lourd de 6 800 tonnes, long de 110,60 m hors tout, large de 14,98 m, pour un tirant d'eau de 6,10 m à pleine charge et un creux de 8,17 m. Équipé d'une machine à vapeur à triple expansion placée au centre du navire, de trois chaudières cylindriques à retour de flammes Schneider, développant 2 000 CV lui donnant une vitesse de 10 nœuds Ces gros charbonniers qui avaient reçu sur chantiers, ou peu après leur mise en service, des treuils et des mâts de charge par groupes de deux à chaque panneau de cale, se révélèrent bons marins, manœuvrant bien, et parfaitement adaptés aussi bien aux transports de pondéreux sur les grands parcours qu'au trafic des marchandises lourdes et encombrantes.

Au Havre, le 28 mai 1922, le Capitaine Baudouin en attente de livraison manœuvrant pour rentrer en cale sèche, heurte un quai, son hélice est endommagée et une plaque de tribord est enfoncée. Réparé, il est livré fin juin à la Société des Armateurs Français qui va l'exploiter jusqu'en 1924, dans l'attente d'un acquéreur.

Armateur les Affréteurs Fécampoïis

La Société des Armateurs Français ne conserve pas longtemps les deux premiers 6 800 tonnes qu'elle a en gérance, le Capitaine Baudouin et le Capitaine Le Masne. Comme on l'a dit plus haut, en 1924 le Capitaine Baudouin est vendu aux Affréteurs Fécampoïis qui le rebaptisent Senneville. Le navire est immatriculé à Fécamp, son port d'attache, où il va être armé au long cours jusqu'en 1930, puis il restera désarmé au Havre jusqu'en fin d'année 1935.

D'abord confié au capitaine Martin Raude, jusqu'en 1927, c'est le capitaine Charles Balier, un Fécampoïis, qui prend la suite jusqu'en 1930. Le 4 mars 1928, le steamer SENNEVILLE commandé par le capitaine Balier, pilote à bord, se dirige dans le chenal pour entrer dans le port du Havre quand, vers 23 h 45, il aborde le chaland A.V.H-64, remorqué par le remorqueur Floride qui vient de quitter la drague pour aller au vidage, sous Octeville. Les dommages causés au SENNEVILLE s'élèvent à 163 570,10 francs, auxquels s'ajoutent 63 051,68 francs d'immobilisation et 117 066,78 francs de "chômage", soit un total de 343 688,66 francs qui, après procès, seront mis à la charge de la compagnie de remorquage du Floride.

En fin de l'année 1930, après un dernier voyage au Groenland, sans doute pour approvisionner les chalutiers fécampoïis en pêche, le SENNEVILLE est désarmé au Havre ; mis en vente, il ne trouve pas acquéreur et reste à quai plusieurs années.

Armateur la Société Navale Caennaise

En octobre 1935, il est vendu à la Société Navale Caennaise qui lui conserve son nom et va le garder jusqu'à la guerre. Ayant pour port d'attache Caen, il est armé au "tramping", transportant charbons et aciers entre Belgique et Angleterre, ainsi que des marchandises diverses vers les ports méditerranéens.

En 1939, dès le début des hostilités la flotte de la S.N.C. est réquisitionnée par l'Amirauté ; le 26 octobre, le SENNEVILLE quitte Brest pour Casablanca par le convoi de navires français n° 11 B, comprenant sept navires : André Moyrand, Ontariolite, Djurjura, Douaisien, Ange Schiaffino et Cambraisien. Ce convoi est rejoint le 27 par un autre convoi parti du Verdon, lui aussi le 26 octobre, le n° 6 X, comprenant cinq navires : Prescagel, Claude Pierre, Pallas, Ophélie et Enseigne Maurice Prechac, escortés par l'avisodragueur Gazelle. Ils sont rejoints par le vapeur Ain El Turk escorté par l'avisodragueur Commandant Bory. Le convoi de treize navires de commerce arrive à Casablanca le 2 novembre ; le SENNEVILLE naviguera alors en Méditerranée.

Le 2 novembre 1941, au large de Kerkennah, le cargo SENNEVILLE, escorté par un torpilleur français, est attaqué par un groupe de six avions britanniques alors qu'il se trouve dans les eaux territoriales de la Tunisie. Le SENNEVILLE est légèrement atteint, mais aucun membre de l'équipage n'est touché. En 1944, à Marseille, le 16 avril, il est réquisitionné par les Allemands puis, en août, il est sabordé et coulé dans le bassin Léon Couret, la passe N.E. du port de Marseille ; il ne pourra être renfloué.

"Boutmenteux" - Fécamp