

SOUVENIRS

M. Georges GUILLIN

Paru dans Sillage, n°85 de septembre 1974

L'article de M. Rouget paru dans un des derniers « Sillage », sur les conditions de travail des équipages durant la période de trafic intense charbon - minerai au port de Caen, a suscité quelques réactions auprès des Anciens.

J'ai reçu à ce propos une lettre de l'un d'entre eux désirant garder l'anonymat, lettre plus optimiste que celle de Monsieur Rouget, quant à l'ambiance qui régnait à l'époque incriminée.

Cette lettre m'a beaucoup touché par les sentiments qu'elle exprimait. Je ne la reproduirai pas afin de ne pas être taxé de paternalisme, mais elle m'a fait comprendre que, dans la vie, nombreux sont ceux qui conservent du passé un souvenir nostalgique malgré les moments pénibles, de sorte qu'il est bien difficile de donner une juste appréciation suivant que le narrateur voit les choses en noir ou qu'au contraire il n'en conserve que de bons souvenirs.

Mais ceci m'a démontré aussi qu'il était peut-être bon, pour tous ceux qui n'avaient pas vécu cette époque - et leur proportion augmente chaque jour davantage - de leur rappeler l'histoire de la Navale, et qu'il était encore temps d'exposer aux Anciens les raisons pour lesquelles nous étions forcés d'adopter une cadence accélérée des rotations des navires.

La Société Navale Caennaise fut fondée en 1903 par la mise en commun de l'exploitation des navires appartenant à des importateurs charbonniers : Lamy, Allainguillaume et Vérel. L'Armement Lamy existait depuis plusieurs générations. Les premières traces que nous avons retrouvées dans les archives remontent à 1827, se rapportent à de petits voiliers "*à la part*" et ces voiliers appartenaient aux Capitaines et aux négociants qui leur procuraient le fret d'où la notion "*Négociant Armateur*" qui était la profession des Lamy de l'époque.

Les premiers bureaux de la Société furent établis sur les terrains d'un marchand de bois du Nord : Savare. C'était un modeste bâtiment loué à cette

Société. Nous faisons figurer ci-dessous la photographie de ce qui fut le siège social pendant 35 ans.

Ce petit bureau fut donc le siège de la Navale Caennaise jusqu'en 1938. À cette date, les bureaux furent transférés rue Dumont d'Urville dans ceux du Pitchpin, Société de fabrication de meubles qui avait cessé toute activité. Ces bureaux, réquisitionnés en partie par les allemands pendant l'occupation, puis sinistrés, furent reconstruits en 1948 dans de plus nobles proportions.

C'est dans ce modeste édifice que la Navale a contracté des contrats de transport de millions de tonnes en charbons - minerais, avec une flotte qui, de 3 unités à l'origine, était passée progressivement à 7 auxquelles venaient se joindre plusieurs navires en time-charter dont les noms sont toujours fidèles en mémoire, comme le *KATWIJK* loué aux amis Erhardt & Dekkers de Rotterdam, le *VREEWYK*, le *VALE of MOWBRAY* et le *VALE of PICKERING* et plus tard quelques scandinaves, tel le *GRADO*, sans parler des navires des collègues français qui, à partir de 1932, étaient souvent en panne de fret durant une période de crise qui dura 5 ans.

Avant 1930, il existait à Caen un autre Armement, l'Armement Bouet, plus important que n'était la Navale Caennaise et pratiquant une politique peut-être plus hardie, mais d'une conception différente. Ses bateaux, il y en avait 13 transportaient les charbons des Chemins de Fer du Paris - Orléans, d'Angleterre ou de Rotterdam et revenaient avec des minerais de l'Adour et d'Espagne. Ils venaient également à Caen et prenaient des minerais normands mais avec moins de régularité que la Navale Caennaise, car c'était vraiment des tramps, comme on dénomme ces vagabonds des mers.

La flotte de commerce de la S.N.C. était pratiquement alimentée en cargaison charbon par deux très gros contrats : celui de la Métallurgique de Normandie qui faisait plusieurs centaines de milliers de tonnes par ans et celui des importateurs locaux (Lamy, Allainguillaume et Commerciale).

Les bateaux revenaient donc toujours à Caen et cela donnait une extraordinaire souplesse aux importateurs de charbons et aux exportateurs de minerais, la S.N.C. bénéficiant d'un coefficient de remplissage inégalable - entrant à Caen en charbon et sortant en minerai, lui permettant de pratiquer un prix extrêmement bas si bien qu'aucun étranger n'est venu la concurrencer dans ce port malgré de nombreuses tentatives. Fait unique dans les ports français, 85 % du trafic était réalisé sous le pavillon national.

L'Armement Bouet, plus audacieux et profitant du fret des Chemins de Fer du Paris - Orléans et du Midi, avait un rendement peut-être meilleur au point de vue financier, mais n'avait pas la sécurité d'emploi et ayant commandé, peut-être de façon trop imprudente trois navires vers 1923 fut dans l'obligation par suite de crise de fret, de revendre progressivement sa flotte qui fut achetée, navire par navire par l'Armement S.N.C.

Il y avait également un autre Armement a Caen - la Compagnie Normande de Navigation- qui pratiquait le cabotage côtier : Caen - Isigny - Le Havre. Il avait été créé par les épiciers en gros d'Isigny - Carentan pour l'acheminement des denrées provenant du Havre. C'était au début, des bateaux à roues à aube qui remontaient l'Orne et non le canal, et venaient accoster sur un petit quai à l'emplacement du pont de l'Orne qui a disparu, ainsi que tout ce trafic après la destruction de Caen.

Il y avait également une agence maritime, Worms, qui vers 1924 fit construire des bureaux et hangars en briques blanches à l'extrémité Sud du Vieux Bassin, bâtiments qui ont subsisté à tous les bombardements et qui pourtant, du temps de l'occupation servaient de mirador à toute une section de mitrailleuse D.C.A. allemande qui contraignit un jour une forteresse volante à atterrir dans les environs.

La Compagnie Worms était l'agence de quelques-uns de ses navires utilisés surtout sur un trafic de cabotage avec l'Angleterre, car Worms avait des attaches anglaises auxquelles était très sensible le Président Hippolyte Worms en souvenir de son père, fondateur de cette grande Compagnie.

Worms était par ailleurs l'agent de nos concurrents de l'époque, les Armateurs Français, devenus plus tard l'Union Industrielle Maritime qui bénéficiaient du trafic charbonnier "Service Public - Chemins de Fer - Électricité - Gaz", trafic que la S.N.C. avait un peu trop négligé en raison des exigences de ses deux clients : Les Hauts-Fourneaux de Caen et les Importateurs associés.

Pendant toute la période particulièrement pénible de 30 à 34, les dirigeants des Armateurs Français ayant dû dissoudre leur Compagnie, ont réussi à créer une nouvelle flotte en partant des quelques unités de l'ancienne Compagnie. A leur demande leurs consignataires, effectuèrent une enquête pour déceler les raisons qui permettaient à la S.N.C. de subsister et de maintenir sa flotte en activité et même de l'augmenter, alors que tous les autres collègues souffraient et que le Gouvernement, inquiet, avait voté une

loi d'aide (la loi TASSO, Député socialiste de Marseille, loi parvenue trop tard pour certains) ; ils en découvrirent facilement la raison : c'était le taux de remplissage des navires S.N.C. - arrivant pleins de charbon et partant pleins de minerai.

Beaucoup d'Armements disparurent à l'époque. La Navale subsistait grâce à l'ardeur de ses équipages. Et c'est de cette période que les Anciens ont gardé un souvenir plus ou moins amer.

C'est donc surtout en raison des minerais normands que le Port du Caen dû sa prospérité et méritât sa réputation de Port "le meilleur marché de France".

Le trafic des minerais n'avait commencé qu'à la fin du XIX^{ème} siècle et les concessions étaient de peu d'importance ; les productions, bien souvent, de l'ordre de quelques centaines de milliers de tonnes. C'est d'ailleurs cette faible production qui fut une des raisons de la disparition des exportations.

Les tonnages étaient si faibles que les Sidérurgistes désiraient recourir à des minéraliers plus importants pouvant les alimenter en tonnages par millions de tonnes à teneurs constantes plutôt que d'être contraints à refaire sans cesse leurs calculs de lits de fusion à chaque réception de toutes les petites mines qui les alimentaient.

La Navale Caennaise avait pour principal client les Mines et Produits Chimiques (Mines de May sur Orne) et cela pour des raisons d'amitié de longue date. Elle avait aussi quelques contrats avec d'autres mines, mais pas en totalité et les autres fournisseurs étaient les Mines de Saint Rémy, l'unique mine régionale produisant la fameuse hématite dont elle était si fière (54 % de fer, le minerai de May, un carbonate de fer ne titrait que 42 à 43 %) mais en produisait fort peu ; Les Mines de Larchamp, les Mines de Mortain qui ne produisaient que du Minerai grillé. La Mine de Mortain, infidèle, exportait par le port de Granville qui voulait concurrencer Caen et attirait vers lui les minerais de la région de Flers, de Halouze et de la Ferrière.

Dans les dernières années, toutes ces mines finirent par transiter par Caen du fait de la création d'une Société de Manutention commune ; Association Minière de Manutention créée à Caen par Monsieur Lantz, Président de la S.M.P.C.

Une partie des minerais venait par la ligne de Flers à Caen, traversait l'Orne sur un pont jusqu'à la Libération et était manutentionnée par les Éts Lamy .

Plus tard en 1926, des rames furent constituées et un service de wagons particuliers passait par Clopée pour le vieux Bassin.

Les autres minerais du gisement de Falaise, Soumont (Barbery) étaient acheminés par un petit train départemental à voie étroite qui suivait la route de Falaise et étaient déchargés au Vieux Bassin. C'était du minerai grillé qui faisait une poussière épouvantable. Jamais on entendait parler pollution à cette époque et pourtant les riverains auraient eu des raisons de protester.

Seuls les bateaux au dessous de 2.300 T pouvaient accéder à ces postes. Ils étaient chargés par des grues à vapeur et des bennes rondes, pas même de bennes preneuses au départ de la Mine (témoin la photo ci-dessous où l'on voit la benne ronde et les anciens Éts Allainguillaume).

On pouvait vraiment dire que c'était un travail de forçats qui s'est prolongé pendant des décennies. On chargeait un navire de 2.300 tonnes en deux jours à la pelle ! Toutes ces opérations sont faites mécaniquement maintenant et souvent à des prix peu différents de ceux qui étaient pratiqués à l'époque tout en tenant compte de la détérioration des monnaies.

La période 14/18 de la première Guerre Mondiale provoqua au Port de Caen un sursaut d'activité car il fallut intégrer les nombreux transitaires du Nord qui étaient repliés sur les Ports de la Manche. Il y avait des Maisons connues : Jokelson, Mory, la Cie de Transit de Caen, émanation de la Société Française de Marine et de Commerce et le Port de Givet. Les agences caennaises de la plupart de ces maisons disparurent à la fin de la première Guerre Mondiale. Seule resta sur place, la Société du Port de Givet qui s'est transformée par la suite en Société Sanzey. Toutes ces Maisons avaient été attirées par les importations des U.S.A. au moment de l'entrée en guerre des États-Unis.

A partir de cette époque, c'est-à-dire vers 1920, il existait 4 transitaires à Caen :

- La Maison Larue transformée par la suite en Société Commerciale et Maritime Normande absorbée depuis par la SCAC et qui, pratiquement, faisait l'ensemble de tout ce qui était marchandises diverses et une partie des trafics pondéreux.
- La Maison R. Lamy qui faisait uniquement ses propres charbons et une partie des minerais.

- La Maison Sansey qui traitait une partie des minerais sur le Vieux Bassin ; cette Maison a disparu après la guerre 39/40.

- Et enfin, la Métallurgique de Normandie qui, par l'intermédiaire de son manutentionnaire, Monsieur Roy dit "*le Biffin*" qui, après une carrière mouvementée surtout pendant l'occupation allemande, a laissé un souvenir mitigé à tous ceux qui l'ont connu.

Il disposait gratuitement des engins portuaires et du personnel de la S.M.N. et faisait alors concurrence aux autres manutentionnaires locaux.

Je dois dire qu'il fut toujours très "*fair-play*" vis-à-vis de la S.N.C. et vis-à-vis de l'Association Minière qui démarra après la guerre 39/40 ses activités portuaires qui furent prolongées par la SOGENA, l'Association Minière n'ayant pas pu ou voulu s'adapter aux circonstances.

Une réorganisation de la S.M.N. avant la guerre 39/44 fit cesser cette activité parallèle et quelque peu choquante.

Pour remémorer ces souvenirs, je me suis adressé à Monsieur René Lizoret qui, à l'époque, était à la Compagnie Française de Marine et de Commerce et qui était entré à la Société Navale Caennaise en 1920. Il y a fait une longue et efficace carrière que vous connaissez et laissé des souvenirs particulièrement amicaux.

Il m'a rappelé que c'est lui qui, dans le passé, allait verser chaque terme des loyers aux Établissements Savare qui abritaient le siège social de la S.N.C.. Selon les traditions, on allait remettre aux actionnaires et prêteurs les dividendes et les intérêts très régulièrement en fin d'année. Personne n'osait se livrer à des opérations financières ni à moyen terme, ni à long terme par crainte des engagements.

C'était un conformisme de bon ton, on refusait les traites car on payait comptant ou par chèque. La monnaie était stable : nous étions dans l'ère du 3%. Que serions-nous devenus si cette politique pratiquée par toutes les bonnes Maisons s'était perpétuée !

Dans notre profession, les conditions de travail à cette époque n'en étaient pas moins acharnées. La concurrence était terrible et pour conserver la clientèle des Hauts-Fourneaux de Caen, il fallait tout les ans leur donner des

preuves, comptabilité à l'appui, du rendement des opérations qu'ils nous confiaient et cela explique pour quelle raison nous étions dans l'obligation d'imposer au matériel naval des rotations qui, aux yeux de certains, ont pu apparaître excessives ; de plus, les équipages en supportaient le contrecoup.

Les taux de fret charbon étaient de l'ordre de 3 à 4 sh., les contrats de minerais étant tombés, certaines années, à moins de 3 sh. On ne pouvait donc survivre qu'en appliquant une méthode d'exploitation intensive. La durée des réparations annuelles était de l'ordre d'une semaine (entretien courant) et toutes étaient effectuées à Rotterdam.

Je me souviens également que, jusqu'en 1936, la Métallurgique de Normandie percevait 0,50 F. par tonne de minerai - dîme qu'on pouvait qualifier de "*féodale*", sur les transports de minerais qui ne dépendaient pas d'elle. Et nous n'oublions pas qu'en 1926, quand les Hauts-Fourneaux de Caen ont dû déposer leur bilan, que nous n'avons été payés que de la moitié de nos créances et par les titres d'une augmentation de capital, ce qui fit une ponction sévère dans nos caisses. Il est vrai que ces titres ayant doublé, nous avons retrouvé l'intégralité des sommes dues. mais plusieurs années après.

Les Anciens de la S.N.C. voudront bien reconnaître que ce n'est pas de gaieté de cœur qu'on leur imposait une telle cadence de travail dues aux conditions économiques.

Pendant toute la période précédant la guerre 39/44, la Navale Caennaise ne vivant que de ses seuls clients charbons locaux et minerais, ressentit la nécessité de participer aux transports de charbons destinés aux services publics c'est-à-dire le gaz, l'électricité et la S.N.C.F. dont les machines fonctionnaient à la vapeur à l'époque.

Après la crise de 1930/1934 qui fit mal à plusieurs Maisons. l'Etat était intervenu pour accorder un surfret aux transports service public. C'était un moyen de venir en aide à l'Armement et c'est la raison pour laquelle nous nous entendions pour profiter d'une aide générale et avoir notre part dans ces transports.

Ainsi fut constituée la Conférence de l'Armement Pondéreux qui eut un résultat fort utile : celui d'établir des relations qui devinrent très amicales entre tous les Armateurs au Tramping. Nous n'étions pas nombreux : 6, mais les liens qui s'établirent furent si cordiaux que l'on ne doutait pas de la parole de l'un des adhérents. Si bien que les Courtiers qui, bien souvent,

cherchaient à nous diviser. ne purent entamer cette bonne entente et les taux de fret furent ainsi maintenus.

Pendant toute cette période, la Navale ne vivait que de son trafic charbon et minéral et délaissait les autres.

En 1936 cependant après les secousses et craignant de ne pouvoir exploiter les navires étrangers en time-charter qui nous permettaient beaucoup de souplesse vis-à-vis de la Métallurgie de Normandie, nous avons créé une première filiale qui était la Société de Gérance et de Navigation, et une société d'accueil à l'étranger, à Rotterdam qui était notre port principal. Nous y avions 250 escales par an.

Ces initiatives ont été l'embryon du développement de la S.N.C. par la suite et nous nous sommes rendus compte combien elles étaient opportunes quand disparurent les trafics minéral et charbon.

Pour la petite histoire ...

Monsieur Lizoret a bien voulu nous communiquer certains souvenirs et nous invitons les Anciens à faire de même. Merci d'avance.

Nous vous avons parlé plus haut de l'Armement Bouet qui était prospère et plus vagabond que la S.N.C.

Ses bateaux étaient exploités, comme il est courant en matière de prix "*à la part*" et les propriétaires de cargaisons étaient donc intéressés au rendement des navires. C'est un système très employé en Scandinavie. Il était peu pratiqué en France dans la Marine de commerce mais après la dernière guerre on est revenu à cette méthode en raison de l'importance des capitaux engagés dans la construction de bateaux.

Donc, l'Armement Bouet était très associé à sa clientèle par ce moyen. Il donnait à chacun de ses bateaux des prénoms féminins : Thérèse, Fernande, Renée Marthe, Germaine etc...

L'un d'entre eux, le *MARCELLE*, en sortant du Chantier anglais (car à cette époque on ne commandait de bateaux qu'en Angleterre, c'était de bon ton) se perdit corps et biens sans que son Armateur reçut aucune nouvelle, la radio n'existant pas à l'époque. Seule une bouée portant le nom *MARCELLE* fut retrouvée plus tard et ceux qui fréquentèrent les bureaux de monsieur Bouet

se rappelleront toujours la vue de ce triste souvenir que l'on apercevait en entrant.

Entre les années 1920 et 1927 qui correspondaient à une période de crise, on pouvait voir, à Ouistreham, amarrés à la berge droite du canal, à quelques centaines de mètres du sas et pratiquement toute l'année, 2, 3, 4 et même 5 navires Bouet désarmés en même temps.

Et pendant cette même période les 6 ou 7 navires S.N.C. plus 4 time-charTERS, tournaient régulièrement et sans arrêts.

Avant la dernière guerre, il était assez fréquent que deux navires S.N.C. fissent ensemble la même route, et à ce moment-là les Commandants faisaient la course.

En 1923 ou 1924, l'*ASTRÉE*, commandé par monsieur Le Bitter, et le *NIOBÉ*, par Monsieur Geffroy, quittèrent Ouistreham à la même marée, sur lest, à destination du Pays de Galles.

Environ 24 heures après le départ, en approchant de Lizard, l'officier de quart de l'*ASTRÉE* qui était en tête, confondit un feu de terre avec un feu de mer et le navire s'échoua sur les rochers des Manacles.

Le *NIOBÉ* qui gouvernait sur le feu de poupe de l'*ASTRÉE*, en fit autant.

Aussi vous pouvez imaginer la stupeur de Monsieur Gaston Lamy lorsqu'il reçut, à quelques heures d'intervalle, deux télégrammes du Lloyd's, seul moyen d'information à l'époque, l'informant de ces deux échouements.

Heureusement pour les deux Capitaines qui avaient la grosse cote près de Monsieur Lamy, ils n'eurent pas à mettre leurs sacs à terre.

Nous serons très heureux de compléter cette rubrique par les communications que voudront bien nous faire les anciens.