

Embarquement sur le SNA 8

Léon Douarin embarque en tant que capitaine sur le SNA 8 du 6 mars 1944 au 12 avril 1944. Cet embarquement sera interrompu par sa nomination le 4 juin 1944, afin aller assurer le pilotage d'un port français en l'occurrence Ouistreham.



Le cargo SNA 8 de 2569 tonneaux fut construit en 1930 par le chantier Smith's Docks & Co Ltd à Stockton en Grande-Bretagne, enregistré au port de Rouen pour la Société Nationale d'Affrètement.

Il a pour principale caractéristiques : navire à vapeur de puissance 254 NHP ; longueur 90,28m, largeur 13,72m, creux 6,13m ; tonnage gross 2569, tjb underdeck 2125, tjn 1543.

La Société Nationale d'Affrètement fut fondée en 1916 par la société des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) afin d'assurer le transport du charbon nécessaire à ses trains. La société PLM ayant été nationalisée par le Front-Populaire le 31 aout 1937 ainsi que les autres compagnies de chemin de fer créant ainsi la SNCF. Les navires de l'ex PLM vont être intégrés au sein de la SNA. La SNA est dissoute en 1963 et ses 8 derniers navires vendus à la Saga.

Le fil conducteur du présent ouvrage étant Léon Douarin je n'ai guère approfondi les mouvements du SNA 8 sur la période 1930 à 1939.

A noter cependant que Léon Douarin navigua pour la Société Nationale d’Affrètement sur le SNA 2 en tant que lieutenant, entre Rouen et Cardiff, du 14 aout 1930 au 8 mars 1931 soit pendant 6 mois et 25 jours.

De mars 1939 au 19 octobre 1939 toujours exploité par la SNA il réalise 13 voyages entre Rouen, Bone, Oran, Hartlepool, Tunis, Barry, Marseille, Philippeville, Boulogne, Sunderlad

Période déclaration de guerre à l’Allemagne au 17 juillet 1940

Peu de temps après la déclaration de guerre à l’Allemagne par la France et le Royaume -Uni, le 3 septembre 1939, l’Etat français a décidé de réquisitionner le vapeur SNA 8. Le 19 octobre 1939, à 18 heures, la Direction des Transports Maritimes représentée par Monsieur Lafaurie et monsieur G. Allard représentant l’armateur attestent que le SNA 8 est remis à L’Etat dans le port de Rouen ; à compter desdites heure et date le navire est pris en charge par l’Etat et la charte partie entre en application. En application de la loi du 11 juillet 1938 sur l’organisation de la Nation en temps de guerre la flotte française est placée sous le régime de la réquisition-affrètement. L’Etat s’engage à remplacer tout navire perdu à la suite d’évènements de guerre ou de mer. L’exploitation est assurée par l’armateur pour le compte de l’Etat, ce dernier supportant toutes les dépenses mais bénéficiant de toutes les recettes¹.

Dès le lendemain de la réquisition les 2 représentants mentionnés ci-avant valident la liste des membres de l’équipage du SNA 8.

¹ Voir en annexe au présent chapitre l’apurement des comptes concernant le SNA 8 entre l’Etat français et la Société Nationale d’Affrètement réalisé seulement en 1950.

SOCIÉTÉ NATIONALE
D'AFFRÈTEMENTS
14, Quai Gaston-Boulet. 14
ROUEN
Adresse Télégraphique :
SOCIATAFFRET-ROUEN

LISTE D'ÉQUIPAGE

du S/S SNA 8
Capitaine F. GICQUEL
Venant de
Avec une cargaison de



NOM	PRENOM	GRADE
1 GICQUEL	François	Capitaine
2 HERNOT	Guillaume	2 ^e -"
3 Février	Yves	1 ^{er} Lieutenant
4 ROPARS	Sébastien	2 ^e -"
5 KERAVANNOIS	Joseph	T.S.F.
6 JOST	Eugène	Chef-mécanicien
7 DUBOIS	Albert	2 ^e -"
8 BOUDIN	Désiré	3 ^e -"
9 PAOLIERI	Marius	Cuisinier
10 LE MALEFAN	Joseph	Mtre d'Hotel
11 BERNARD	Raymond	Matelot
12 GUILLOU	François	-"
13 GUILLOU	Yves	-"
14 DURIEUX	Jean	-"
15 CHARCHOUR	Ramdan	-"
16 TANGUY	Louis	-"
17 LION	Léon	1 ^{er} Chauffeur
18 QUERE	Pierre	Chauffeur
19 CHAMAILLARD	Mathurin	-"
20 LE ROUX	Pierre	-"
21 GUILLEMET	Raphael	-"
22 RIOU	François	-"
23 GUILLOME	Germain	-"
24 DOUET	Pierre	Novice
25 NOEL	Emile	Mousse

MINISTÈRE DES TRANSPORTS MARITIMES

Rouen, le 20 OCT 1939
Le Directeur du Service local des
Transports maritimes en temps de guerre
M. Lafont

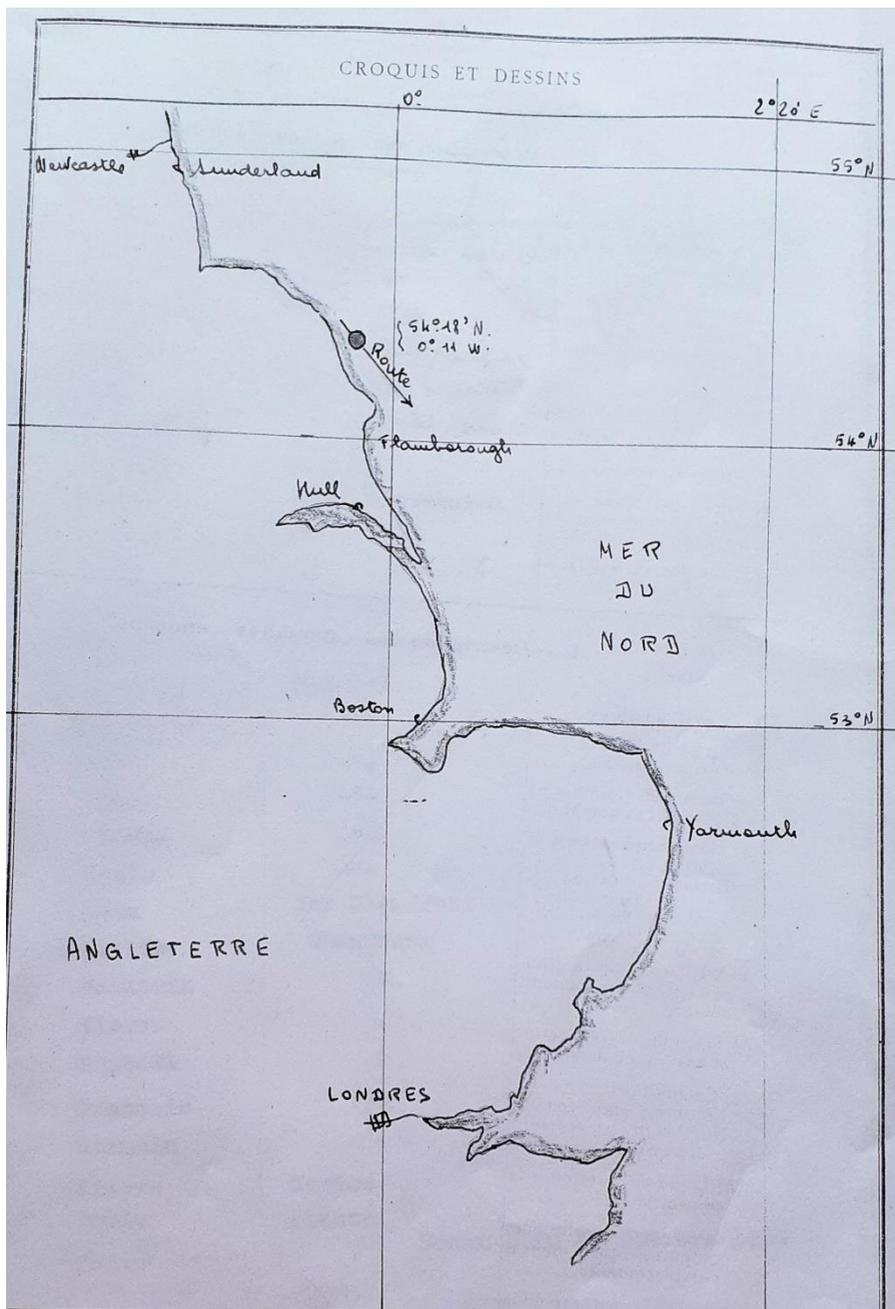
Rouen, le 20 Octobre 1939
193
P. Des. Soc. Nat. d'Affrètements
F. Gicquel

Le SNA 8 durant les 10 mois qui vont suivre sa réquisition va assurer nombre de transports à la demande des Transports Maritimes. Le 2 février 1940 Guillaume Hernot², alors capitaine du SNA8 quitte le port de Blyth à destination de Rouen, la navigation se fait en convoi³. Le 3 février à 9h20 par 54°18' Nord et 0°11' ouest, par grosse mer et vent de SE navigant à 3 nœuds, le convoi est attaqué à la bombe par un avion allemand. A l'arrivée à Rouen il doit compléter et transmettre à l'amirauté un long questionnaire relatif à cette attaque (14 pages, 55 questions). Ce rapport précise qu'en sus de l'équipage de 25 marins s'y trouvaient également 4 militaires les AMBC,

² Guillaume Hernot originaire de Paimpol, matricule 52000, en octobre 1939 lors de la réquisition il n'était que le second.

³ Archives SHD Vincennes cote MV TTY 835.

qu'une bombe a explosé à 100m tribord arrière du navire ; que les 2 canonniers de quart qui assuraient la veille sur la dunette n'ont pas tiré, malgré les 2 canons de 90 dont était équipé le navire ; que les escorteurs du convoi ont tiré au canon sur l'avion qui n'a fait qu'un passage à l'horizontal. Le capitaine de corvette Castel, commandant les services de la marine de Rouen, officier enquêteur, note : « le SNA 8 a séjourné à Rouen du 14 au 18 janvier 1940 mais n'a pu, pendant ce séjour, être équipé de mitrailleuses ou de fusils mitrailleurs en raison du manque de ces armes dans le secteur du Havre ».



Plan dessiné par Guillaume Hernot sur son rapport d'attaque

En principe dès leur saisie par l'Etat français les navires marchands sont armés et équipés de matériels de protection pour l'équipage et le navire. Il est évident que ces aménagements furent très inégaux, généralement faute de stocks suffisant pour les réaliser.

Le cas du SNA 8 est parlant sur le sujet. Le rapport de son attaque par un avion le 3 février 1940 mentionne qu'il est armé de 2 canons de 90.

Le 26 avril 1940 le service des routes du port de Cardiff rédige une fiche de renseignements sur le SNA 8 qui est arrivé à Barry le 25 avril en Provenance de Rouen avec un équipage de 29 hommes dont 5 canonniers.

Ladite fiche fournit uniquement des renseignements sur les éléments de sécurité du navire et de l'équipage :

- Armement : 2 canons de 90, 3 fusils mitrailleurs, 1 fusil, 1 revolver.
- Matériel de protection pour l'équipage et le navire : 15 casques, pas de masques, passerelle protégée par une couche de sable, 8 engins fumigènes, pas de paravane.
- Défense passive, 1 masque spécial, 3 extincteurs, 1 costume étanche, 1 pompe.
- Matériel de sauvetage : 40 brassières de sauvetage, 2 baleinières, 1 canot, 3 radeaux.
- TSF : le bord possède une installation de T.S.F.

Le 3 avril 1940 apparait un nouvel intervenant traitant du même sujet : le capitaine Yvernats adjoint à l'Autorité Maritime de Rattachement à l'ambassade de France à Londres réclame au consul de France délégué aux routes à Newcastle un état des équipements de sécurité de tous les navires français présents dans son secteur. Une réponse lui est transmise en retour, le 20 mai 1940, sous la forme de 2 tableaux, elle concerne le SNA8 mais également 10 autres navires français.

nom du navire	mitrailleuses	fusils mitrailleurs	canonniers	mitrailleurs
SNA 8	1 St Etienne	3	3	2
SNA 9	1 St Etienne	2	2	3
PLM 13	1 St Etienne	2	3	2
Senneville	1 St Etienne 2 Darne	3	2	2
Normanville	1 St Etienne	2	5	0
Capitaine Le Bastard	1 St Etienne, 2 Darne	0	3	2
Médée	1 St Etienne, 2 Darne	2	0	2
Marie Dawn	2 Darne	0	3	2
Thisbée	1 Hotchkiss	0	0	2
Cévennes	2 Darne	0	3	2
Divona	1 Hotchkiss	0	3	1

nom du navire	masques	casques	officiers	équipage
SNA 8	0	15	8	17
SNA 9	6	17	7	23
PLM 13	0	0	9	29
Senneville	39	15	9	30
Normanville	32	15	8	27
Capitaine Le Bastard	32	15	8	22
Médée	33	8	8	16
Marie Dawn	0	15	8	20
Thisbée	26	6	8	18
Cévennes	34	5	6	23
Divona	28	10	7	21

Sur toute cette période où les navires furent réquisitionnés par l'Etat français il apparait que l'organisation et la mise à disposition des navires de l'armement et équipements de sécurité furent plutôt désorganisés sans consignes très claires et dans le cas du SNA 8 avec des modifications quasi mensuelles.

J'ai pu reconstituer une trace des différents voyages effectués par le cargo SNA 8 au cours de cette période suite à sa réquisition par l'Etat français grâce aux Archives Nationales du Royaume Uni. A noter que sous l'autorité de l'Etat français les voyages sur l'Afrique du Nord sont abandonnés. Avant d'être saisi par les autorités britanniques et de passer sous leur pavillon il va effectuer 27 voyages sous la Direction des transports maritimes français. ; la quasi-totalité entre les ports normands et les ports de grande Bretagne à l'exception d'un voyage vers Nantes et d'un autre sur Lorient.

Période sous pavillon britannique 24 juin 1940 au 7 juillet 1945

De mi-juin à mi-juillet 1940 nombre de navires français présents dans les ports de Grande-Bretagne vont y être immobilisés par les autorités britanniques puis être saisies par ces mêmes autorités vers le 3 juillet 1940 pour les navires militaires, vers le 17 juillet 1940 pour les navires de la marine marchande. La France ayant signé l'armistice avec l'Allemagne, les autorités britanniques veulent éviter qu'ils puissent être utilisés par les autorités allemandes. Pour décrire ce passage du SNA 8 sous pavillon britannique le rapport établi par François Gicquel, son capitaine à cette date, nous permet d'en découvrir les principaux épisodes. Le 10 juin 1940 le SNA 8 en provenance de Bordeaux sur lest mouille en baie de Gouroch proche de Glasgow. Le 14 juin à 15h30 il appareille et 2h30 plus tard il est amarré au Queen's Dock à Glasgow. Dès 19h il commence le chargement de charbon. Le 17 juin vers 15h30 ledit chargement est terminé ; il a chargé 3637 tonnes, plus 291 tonnes dans ses soutes pour sa propulsion. En attente d'instructions il fait plusieurs démarches au consulat et à la Mission Française des Charbons. Ce ne sera que le 22 juin vers 14 h qu'il retourne mouiller en baie de Gouroch pour attendre des ordres.

Le 24 juin les autorités anglaises saisissent le navire et emportent tous les papiers de bord y compris le livre d'équipage. Le 29 juin les autorités anglaises *“arrêtent le navire pour une soi-disant somme de 7000 livres due par la Société Nationale d'Affrètement, mes armateurs, à Monsieur Lambert Brothers agents du navire”*.

Le 17 juillet à 17h30 visite des autorité anglaises qui *“interrogent l'équipage et demandent des volontaires pour continuer à naviguer à bord sous pavillon anglais :7 officiers et 5 hommes demandent leur rentrée en France, 1 officier et 12 hommes restent à bord. Le 17 juillet à 18h le navire est réquisitionné par le gouvernement anglais”*.

Les 18 et 19 juillet il attend les représentants anglais pour vérification d'inventaires mais personne ne s'est présenté.

Le 19 juillet vers 18h encadrés par la troupe 5 officiers et non plus 7, 2 supplémentaires ayant choisi de rester, et 5 hommes sont débarqués et conduits au camp de concentration de Crystal Palace, à Liverpool, où ils arriveront le 20 juillet. Ils vont être retenus dans ce camp pendant environ 4 mois. Le 17 novembre 1940 ils embarquent sur le paquebot Massilia à destination de Marseille où ils débarqueront le 27 novembre 1940.

A compter de cette date le SNA 8, ayant survécu à la guerre, va effectuer de très nombreuses navigations sous pavillon britannique mais armé par des équipages français. La gérance en a été confiée par les autorités britanniques à H. Hogarth and Sons. Les traces de ces mouvements sont conservées aux archives Nationales britanniques sous la rubrique "Merchant shipping movement cards 1939-1945⁴.

EX FRENCH		Bala 181	
S.N.A.8.		OWNERS M. of S. (H. Hogarth & Sons, mgrs) G.T. 2582. D.W. 4225 SPEED 10K BUILT 1930	
VOYAGE	Arrd. at Destn.	Intermediate Movements	
1940		anch. Kibreggan 27/7.	Requisitioned at Glasgow 27/7.
		Part sig. delivery of all	alloc. 70 to lead shipment from
		massachusetts (A)	subseq/UK transferred 21/8
		at Simon 10/8	
		repairs at Sigepe 1/8	
		Deleted from stem 15/8	
Joon 25/8			transferred to B. S. S. Division 1/8
R. Lytle 25/8 W.N.11		P. Dannel-Hol 20/8	
Bumtland			
Bumtland 7/9		Av. Kitchell 14/9	
London 21	13/9	Pa. St. Albo Hol. 1/9	
		St. Michel 2/9	

Première fiche de navigation couvrant la période 17 juillet 1940 au 7 juillet 1945, cette dernière date correspondant à la remise du navire aux autorités françaises.

Une analyse rapide met en avant 2,5 fiches pour couvrir l'année 1940 à compter du 17 juillet 1940, 6 fiches pour l'année 1941, 6 fiches pour l'année 1942, 6 fiches pour l'année 1943, 3 fiches pour l'année 1944, et 1 fiche pour l'année 1945 cette dernière se terminant le 7 juillet 1945 date à laquelle le SNA 8 repasse sous pavillon français.

⁴ BT 389/27/139

Ci-après une des dernières fiches des mouvements du SNA 8 sous pavillon britannique. Y figurent les mouvements entre le 6 mars 1944 et le 12 avril 1944 date à laquelle Léon Douarin passera à Londres à l'état-major des Forces Navales françaises en Grande-Bretagne pour y être missionné pour aller le 4 juin 1944 piloter le port de Ouistreham.

A priori ainsi que l'indique le listing suivant des mouvements du SNA 8 Léon Douarin n'assura que 3 voyages en tant que capitaine du SNA 8 :

- Départ de Gravesand 1 mars 1944, passage par Southend le même jour, débarquement à Hartlepool le 4 mars 1944.
- Mis en réparations au chantier W Hartlepool Std le 6 mars 1944, prévisions de fin le 10 mars, travaux terminés le 25 mars.
- Hartlepool départ le 26 mars 1944, passage Southend le 28 mars arrivée Rochester le 28 mars.
- Rochester départ le 31 mars 1944, passage Southend le 1 avril, arrivée Sunderland le 2 avril 1944.
- Départ Sunderland le 7 avril 1944, passage Southend le 9 avril, arrivée Gravesand le 9 avril.
- Départ Gravesand le 16 avril 1944, passage Southend le 17 avril, arrivée Hartlepool le 18 avril.
- En réparations au chantier West Hartlepool Std le 21 avril, prévisions de fin le 1 mai, réparations terminées le 3 mai.
- Départ Hartlepool le 5 mai 1944, pour Rochester
- **Passage dans les services spéciaux (memo du 12 mai 1944).**
- **Sorti des services spéciaux (memo du 29 juillet 1944).**

1. *“Je soussigné Duquesne Roger, capitaine du vapeur SNA 8 déclare ce qui suit.*

Appareillé de Swanscombe buoys à 15h le 7 novembre 1944, le navire sur lest, en parfait état de navigabilité à destination de Blyth.

Quitté le mouillage à 9h le 8 novembre et fait route en convoi par beau temps. Jolie brise de N W.

Dans la soirée du 8 novembre, la brise fraîchit pour souffler en tempête dans la journée du 9. La mer devient très grosse et dans la nuit du 9 au 10 nous devons gouverner à la cape alternativement par babord et tribord. Le navire gouverne difficilement et donne de violents coups de bélier sur la lame.

La machine emballe continuellement. Le tangage est très violent. Plusieurs boulons de collier inférieur de la mèche du gouvernail se cassent. Les gaiacs sont brisés et nous devons mettre un matelot en permanence près du collier pour changer les boulons. Le gouvernail vibre beaucoup, les clavettes de l'arbre vertical de servo-moteur ont pris du jeu ainsi que le boulonnage du bâti. Vers 9 h du matin du 10, je signale au commodore l'impossibilité de faire route avec le convoi.

Marché le plus lentement possible et gouverne pour épauler la lame. Au cours de la journée du 10 novembre, le vent et la mer se calment progressivement, nous permettant de faire route à allure réduite sur notre destination.

Arrivés en rade de Blyth à 8h30 le 11 novembre, pris le pilote et entré au port à 9h.

A l'arrivée à Blyth nous constatons que le peak AR fuit dans le tunnel, le batardeau déjà existant dans le peak ayant probablement été brisé par les coups de mer.

De même, le pont des embarcations qui avait précédemment été étanché, fuit à nouveau au-dessus de plusieurs cabines.

En foi de quoi j'ai rédigé le présent rapport que je déclare sincère, me réservant le droit de le compléter si besoin est.

Je fais toutes réserves au sujet des avaries qui pourraient être découvertes ultérieurement par suite du mauvais temps subi au cours du voyage.

Bord le 11 novembre 1944

Le capitaine

Complément de rapport de mer

Après avoir asséché la dernière maille AR dans le tunnel pour refaire le batardeau de la cloison du peak AR, nous constatons que trois rivets de la cornière de liaison peak AR -coque à tribord fuient à la mer et il n'est pas douteux que la cloison du peak, déjà avariée lors des opérations sur la page et réparée provisoirement par un batardeau, a été ébranlée à nouveau par les coups de mer provoquant un commencement de dérivage des cornières de liaison.

Bord le 16 novembre 1944 ”

2. SNA 8 rapport de mer d'André Guérin capitaine

“Je soussigné Guérin André capitaine du vapeur SNA 8 déclare avoir quitté le port de Blyth à 17h55 le 12 juillet le navire en parfait état de navigabilité sur ballasts à destination de Sétubal via Hull pour régulation du radio goniomètre. Pris le pilote de l'Humber à 07h30 le 13 juillet mouillé à 08h05 à 2' dans le N E de Grimby pour attendre les ordres. A 16h15 appareillé et à 16h30 mouillé au poste de régulation. 18h 30 régulation terminée transmis message à Naval Contrôle pour demander les ordres de route. 08h50 viré et appareillé pour changer de mouillage. 08h45 mouillé. Le 14 juillet vers 08h00 attaqué la vigie sans résultat. Vers 10h00 reçu message de Naval Control demandant les renseignements suivants : tirant d'eau, tonnage, destination. Transmis ces renseignements aussitôt. Vers 14 h00 une embarcation me prend pour me conduire au Naval Control prendre les ordres. 05h 50 de retour à bord avec les ordres, viré et appareillé pour me rendre au mouillage du convoi. 06h 50 mouillé. Appareillé à 03h25 le 15 juillet et fait route en convoi vent de NNE force 4 à 5, visibilité médiocre. 16 h00 vent de S E force 4 assez bonne visibilité. Le 16 juillet de

00h00 à 04h00 vent de S S E force 6 fraichissant mer houleuse tangage et roulis. 04h00 vent de S à S S W force 9 à 10, grosse mer, tangages et roulis violents, forts emballements de la machine, chocs violents au cylindre HP. Le chef mécanicien demande à relâcher pour visite de la machine ; la seule relâche possible étant la Tamise continué à faire route. Vers 08h00 le convoi se trouve dispersé. Décidé de relâcher dans la Tamise continué à faire route isolément. 12h30 pris le pilote, changé de pilote à Gravesend. 17H30 amarré sur bouées à Erith.

Etant donné le mauvais temps subi je décline toute responsabilité tant en ce qui concerne le retard causé au navire que des avaries qui pourraient être découvertes et pour lesquelles je fais toutes réserves.

En foi de quoi j'établis le présent rapport que je déclare sincère et véritable me réservant le droit de l'amplifier si besoin est.

ERITH, le 17 Juillet 1945



Il s'agit très probablement du premier voyage du SNA 8 alors qu'il est repassé sous pavillon français. En effet le 7 juillet 1945 les britanniques l'ont rendu à la France. Or le précédent voyage du SNA 8 fut un appareillage de Gravesend le 21 juin 1945 avec arrivée à Blyth le 22 juin 1945.

Etude sur les dégâts, accidents, problèmes survenus au cargo SNA 8 sous pavillon britannique armé par des marins français du 17 juillet 1940 au 7 juillet 1945

N°	Appareillage lieu et date	Etape intermédiaire	Arrivée lieu et date	précisions
1	Rappels période antérieure Blyth 2/2/1940 17/7/1940			Attaque à la bombe par avion 3 février 1940
				Saisie du SNA 8 par les britanniques à Glasgow 20/7/1940 SNA 8 ancré à Kilcreggan
2				A partir du 8 aout 1940 en réparations à Clyde
3	Blyth 6/11/40	Rochester 11/11/40		Attaqué par avion le 18 /11 remorqué jusqu'à Southend le 19/11/40, en réparations à Londres, ne sera remis en service que le 20/02/41
4	Gravesend 5/4/41		Blyth 8/4/41	
5	Blyth 17/4/41	Howes 19/4/41		Endommagé par attaque avion le 20/4, à Londres le 22/4, entre en réparation à London Commencing le 29/4, réparations terminées 11/5/41
6	Gravesend 13/5/41		Sunderland 15/5	Nouvelles réparations commencées 16/5 terminées 22/5

N°	Appareillage lieu et date	Etape intermédiaire	Arrivée lieu et date	précisions
7	Gravesend 28/5/41	Passé Southend 29/5	Blyth 31/5	Réparations à Newcastle commencées 2/6, terminées 12/6
8	Londres 21/7/41	Southend 22/7, appareil 24/7	Blyth 26/7	Réparations à Newcastle terminées 31/7, durée non mentionnée
9	Londres 11/10/41	Passé Southend 12/10	Tyne	Abordage 13/10, va à Sunderland pour réparations y accoste le 14/10, travaux terminés 21/10
10	Londres 13/11/41	Ancré Southend 14/11 ; appareillage 15/11	Tyne 17/11	va à Blyth pour réparations qui débutent le 18/11 sont terminées 25/11
11	Londres 31/12/41		Tyne 4/1/42	Réparations à Newcastle 5/1/42, terminées 10/1/42
12	Londres 18/1/42	Passé Southend 19/1	Sunderland 21/1	Réparations à Sunderland 21/1, terminées 23/1/42

N°	Appareillage lieu et date	Etape intermédiaire	Arrivée lieu et date	précisions
13	Londres 30/1/42	Ancré Southend 31/1, quitte le 1/2	Sunderland 2/2/42	Abordage à la bouée Souled ; réparations à Sunderland 3/2/42, terminées le 13/2/42
14	Sunderland 14/2		Tyne 15/2	Réparations commencée 16/2, terminées 21/2
15	Londres 24/2/42	Passé Southend 28/2	Blyth 2/3	Réparations à Newcastle commencées 3/3, terminées 11/3
16	Londres 26/3/42		Sunderland 30/3	Réparations Sunderland commencées 30/3 terminées 3/4
17	Londres 10/4/42		Sunderland 12/4	Incendie à bord le 13/4 ; prévisions fin réparations le 9 mai, plusieurs reports, fin travaux 15 mai
18	Londres 14/8	Passé south-end 16/8	Tyne 17/8	Réparations à Tyne commencées 21/8, terminées 8/9
19	Londres 19/10/42	Passé Southend 19/10	Tyne 21/10	Réparations à Tyne commencées 21/10, prévisions de fin 26/10, terminées 28/10
20	Londres 18/1/43	Gravesend 19/1	Hartlepool 21/1	Réparations à Hartlepool 22/1, terminées 27/1

N°	Appareillage lieu et date	Etape intermédiaire	Arrivée lieu et date	précisions
21	Londres 1/2/43	Gravesend 9/2 Southend 10/2	Tyne 11/2	Réparations à Tyne 11/2, terminées 14/2
22	Gravesend 10/3/43	Passé Southend 11/3	Tyne 13/3	Réparations Tyne 13/3, terminées 15/3
23	Londres 25/3/43	Ancré Southend 25/3, appareil 28/3	Tyne 29/3	Réparations à Tyne 1/4, terminées 29/4
24	Sunderland 23/4/43	Passé Southend 25/4	Gravesend 25/4	Collision avec un autre navire entre la bouée N°519 et la bouée N°8, cloisons endommagées
25	/43		?	Réparations à Hartlepool les 15 et 16 juin
26	Gravesend 21/6/43	Southend 22/6	Hartlepool 23/6	Réparations à Hartlepool commencées 26/6, terminées 2/7

N°	Appareillage lieu et date	Etape intermédiaire	Arrivée lieu et date	précisions
27	Sunderland 13/10/43		Gravesend 15/10	Collision avec un autre navire 17/10 à l'ancre dommages « to ..tere ? + lost ? port anchor » Réparations à Sunderland commencées 25/10 terminées 11/11
28	Gravesend 1/3/1944	Passé Southend 1/3	Hartlepool 4/3	Réparations à Hartlepool St le 6/3 prévisions de fin le 10/3, terminées 25/3
29	12 mai 1944			Le 12 mai 1944 le SNA 8 passe dans le Special Service (mémo du 12/5) ; dans ce cadre participe à l'approvisionnement des armées alliées sur les plages normandes . Il sera sorti du Spécial Service à compter du 29/7/44. A l'issue de quoi il reprend ses mouvements entre Gravesend, Blyth, Hartlepool, Tyne.
30	Gravesend 18/1/1945	Passé Southend 19/1	Blyth 21/1	Réparations à Tyne St le 26/1, terminées 31/1

N°	Appareillage lieu et date	Etape intermédiaire	Arrivée lieu et date	précisions
31	Gravesend 28/2/45	Ancré Southend 28/2, appareille 2/3	Tyne	Réparations Tyne St 5/3, terminées 9/3
32	Gravesend 21/3/45	Passe Southend 22/3	Blyth 23/3 appareille Shame est 26/3	Réparations à Tyne St 30/3 prévues d'être terminées 19 mai puis 7 juin seront enfin terminés le 14 juin Le 7 juillet 1945 les navires français réquisitionnés en juillet 1940 sont restitués à la France. Le dernier mouvement du SNA 8 enregistré par les "Merchant shipping movement cards 1939-1945" est très probablement le premier voyage marquant le retour du SNA 8 sous pavillon français. Le SNA 8, commandé par le capitaine André Guérin, parti de Blyth le 12 juillet 1945 à 17h55 s'amarre sur bouée à Erith le 16 juillet 1945 à 17h30.

Analyse et classements des dégâts, problèmes, incidents survenus au cargo SNA 8 :

- Il a subi 3 attaques par des avions allemands dont 2 ont impliqué des remorquages et réparations sur chantier navals : le plus grave s'est traduit par 3 mois de travaux, l'autre 3 semaines. Il ne subit pas d'attaque par navire ou sous-marin. Sa navigation strictement côtière dans un chenal plus ou moins protégé par des barrages de mines, combiné par des navigations en convoi en furent très probablement les raisons principales.
- Il a subi ou provoqué 3 abordages qui nécessitèrent des réparations.
- Il a subi un incendie à bord.
- Il a dû entrer 28 fois sur chantier naval pour réparations que son équipage ne pouvait assurer. La durée d'immobilisation pouvant aller de quelques jours à plusieurs mois. Soit approximativement une moyenne d'une intervention tous les 2 mois sur une période de 59 mois. Ceci met en avant la difficulté de ces navigations, sa dureté, une attention permanente du fait qu'elle n'a pas lieu en haute mer, par tous temps, souvent de nuit sans feux, avec très peu de repos, et des chantiers de réparations navales sans doute débordés, sans les pièces de rechange pour tous ces types de navires.
- A priori il semble que la stabilité de la composition de l'équipage ne fut pas un des points forts de ce navire. Je n'ai su découvrir qu'une seule liste de l'équipage ; par contre au fil des documents j'ai relevé au moins 8 noms de capitaines : François Gicquel en 1939, Guillaume Hernot en 1940, Danniou Emmanuel en 1940, Cassière Paul après mai 1943, Douarin Léon en 1944, Aubin Lucien en 1944, Duquesne Roger en 1944, Guérin André en 1945.

A noter que de sa saisie par les britanniques le 17//7/1940 le SNA8 a été exploité en coque nue par le Ministry Of War Transport qui l'a mis en gérance près de H. Hogarth & Sons de Glasgow. Il a été exploité selon les modalités l'affrètement en coque nue jusqu'au 29 août 1944. C'est-à-dire que le propriétaire du navire met à disposition de l'affrèteur, un navire sans

armement (équipage), sans équipements de sécurité ni de communication, ou pour le moins incomplets. C'est l'affrèteur qui assure la gestion commerciale (fret, parcours, choix des ports, l'ensemble des frais d'exploitation).

Du 28 avril 1944 au 7 juillet 1945 (date de sa remise aux autorités françaises) l'affrètement a lieu selon les règles de gestion du time charter (GTC). C'est-à-dire qu'est mis à disposition de l'affrèteur un navire avec équipements et équipage pour une période déterminée en contrepartie d'un fret. Le propriétaire conserve la gestion nautique et l'affrèteur assure la gestion commerciale.

Retour sous pavillon français exploité par la Direction des Transports Maritimes

A partir du 7 juillet 1945 c'est la direction de travaux maritimes français qui exploite le SNA 8.

Cet affrètement va encore se poursuivre jusqu'au 16 mars 1948 date où, à Dieppe, le SNA 8 est remis à la Société Nationale d'Affrètement.

Je n'ai su trouver d'éléments quant à l'utilisation du SNA 8 durant cette Période. Par contre j'ai pu relever pour la période durant laquelle le SNA 8 fut sous le régime du time Charter (GTC) qu'il fut immobilisé à 7 reprises pour divers travaux d'entretien et de remise en état comptabilisant au total 113 jours de suspension de l'indemnité d'affrètement.

Retour du SNA 8 à la Société Nationale d'Affrètements

A compter du 16 mars 1948 la SNA reprend totalement en main son navire.

Cette société a payé un très lourd tribut à la seconde guerre mondiale. La plupart, sinon tous ses navires ont été réquisitionnés en 1939 par les autorités françaises, en 1940 un certain nombre ont été saisis par les

autorités britanniques, et surtout à partir de 1942 (occupation de la Zone Libre) ceux présents en France seront saisis par les occupants allemands.

Récapitulatif sommaire⁶ :

- 5 navires battant pavillon britannique torpillés par les allemands (PLM 7, PLM 15, PLM 17, PLM 22, PLM 27).
- 2 navires battant pavillon allemand torpillés par les britanniques (PLM 12, PLM 16).
- 2 navires ont sombré par fortune de mer (PLM 21, PLM 23).
- 1 navire coulé lors du bombardement aérien du port allemand de Wilhelmshaven, avait été saisi par les allemands (PLM 26).
- 1 navire battant pavillon français torpillé par un sous-marin britannique entre Fax et Tunis le 1 mars 1942 (PLM 20).
- 1 navire saute sur une mine allemande (PLM 25)
- 1 navire saisi par les allemands saute sur une mine britannique posée par le sous-marin Rorqual (PLM 24)
- 4 navires ou plus, saisis par les britanniques, seront rendu à la fin de la seconde guerre mondiale (PLM13, PLM 14, SNA 8, SNA 10).

A partir du 16 mars 1948 la France va devoir mettre en œuvre les dédommagements dus par l'Etat à la Société Nationale d'Affrètements qui se trouve avoir perdu la quasi-totalité de ses navires. Cette mise en œuvre va s'avérer d'une très grande complexité. Tout d'abord doit s'appliquer la loi du 11 juillet 1938 loi sur l'organisation de la Nation en temps de guerre. Les conditions d'estimation des indemnités dues à l'armateur, la SNA en l'occurrence, ont été établie par la charte partie établie le 15 septembre 1940 ; cette charte sera modifiée le 30 décembre 1940 puis encore en 1941 et 1943. De manière simplifiée l'Etat doit verser 43% de l'indemnité de réquisition normale. De nombreux paramètres viennent se superposer et rendre inextricables la mise en œuvre du dédommagement des armateurs. Certains navires ont été saisis par les britanniques qui les ont mis en gérance auprès d'affréteurs anglais selon les règles de l'affrètement en coque nue jusqu'au 28/8/1944, puis ensuite en GTC jusqu'au 7/7/1945, puis à partir de cette dernière date par la Direction des Transport Maritimes français. Certains navires de la SNA ont été saisis par les allemands ou saisis par l'Etat Français pour les remettre aux allemands. Les marins français ayant fait le choix de

⁶ Je ne garantis pas l'exhaustivité de la présente liste.

poursuivre la lutte en entrant dans les FNFL sont rétribués par la société gérante au même niveau que les marins britanniques.

Les quelques documents retrouvés concernant le SNA 8 permettent seulement de mettre en avant quelques points concernant les indemnités versés par L'Etat Français mais non d'en débrouiller tous les fils. Preuve de la difficulté d'application le 12 mars 1950 des discussions sont toujours en cours

Lors de la réquisition du SNA 8 par l'Etat français sa valeur d'assurance est estimé à 5104000francs. L'indemnité mensuelle est estimée à 324985 francs. Mais dans le cas présent 10 coefficients rectificatifs ont été définis, figurés dans le tableau ci-après.

SITUATION COMPTABLE.	RECTIFICATIONS.
Indemnité de base : 324.985,	Ind. Mensuelle - 43%: 139.743,-
Majoration vitesse :	" 20%: 64.997,-
— citerne :	" 26%: 84.496,-
— moteurs :	" 17%: 55.247,-
— frigorifiques :	" 275/275: 893.708,-
— lignes régulières :	" 100%-4,62: 1.501.428,-
Indemnité totale mensuelle : 324.985,	" -5,71: 1.855.670,-
— journalière : 10.832,	" 75%-5,71: 1.391.753,-
	" 100%-7,92: 2.573.878,-
	100% - 2,30. 747,465
	24.915

Le tableau synthétique baptisé « application de la lettre N°672 du 12 mars 1950 permet de comprendre qu'à ladite date les données ne sont pas encore figées et validées.

Éléments de révision	Crédit	Débit
<p>) <u>à votre débit - GLASGOW - 15.6.40</u> Le navire se trouvait en Angleterre à la signature de l'armistice. Il est placé hors contrôle le 25 juin, l'indemnité sera ramenée à 4% à compter de cette date.</p>		135.826
<p><u>à votre crédit - Par contre, les dépenses d'équipage seront réglées à l'identique sur présentation des pièces justificatives pendant la période incriminée</u></p>	<p>au complet - 33% XXXXXX</p>	
<p>°) <u>à votre crédit - Période de réquisition anglaise</u> Une indemnité de réquisition ayant été versée par les alliés à la suite d'accords avec les autorités britanniques, l'indemnité hors contrôle de 20% passe à 43% du 20 janvier 1941 au 30 octobre 42</p>	1.247.085	
<p>°) <u>à votre crédit - Rajustement au coefficient</u> 2,50 depuis le 29 août 1944</p>	2.471.402	
<p>°) <u>à votre débit - Exploitation M.O.W.T. - G.T.C.</u> Les divers travaux d'entretien et de remise en état du navire pendant les périodes suivantes :</p>		
1.9.44 au 7. 9.44 7 jours		174.405
4.11.44 au 7.11.44 3 jours		74.745
12.11.44 au 18.11.44 6 jours		149.490
21. 1.45 au 27. 1.45 6 jours		178.740
27. 2.45 au 1. 3.45 3 jours		89.370
2. 3.45 au 11. 3.45 8 jours		238.320
27. 3.45 au 13. 6.45 80 jours		2.373.200
doivent donner lieu à suspension de l'indemnité d'affrètement.		
<p>) <u>à votre crédit - Rajustement de l'indemnité à 100% du 1/3 au 15.11.47</u></p>	4.751.193	
<p>) <u>à votre débit - LE HAVRE du 1/3 au 15.11.47</u> Travaux de remise en état et de reclassement du ler au 15.11.47. Montant total des travaux : 45.302.606 se décomposant comme suit à charge Etat 34.132.361 à charge armateur 11.170.245</p>		

*pièces jointes
présentées*

*arrivé
att'ente cab. niche*

abandon

*4
2.5*

Il est à noter cependant qu'à partir de sa restitution à La Société Nationale d'Affrètement le SNA 8 va pendant une douzaine d'années poursuivre ses navigations. Un courrier de la SNA daté du 17 mai 1960 adressé au Lloyd's Register off shipping à Londres mentionne « ***Nous avons l'honneur de vous informer que nous avons vendu pour démolition aux Etablissements Serra Frères de Toulon le s/s SNA 8 en date du 16 mai 1960*** ».