

Mise en place des organes de fonctionnement de la CGM

Afin d'achever la mise en place des organes de fonctionnement du groupe, conformément au schéma général exposé par ordre de service n° 17/76 du 24 novembre 1976, et approuvé par les assemblées générales extraordinaires de la CGM ex Compagnie générale transatlantique, et de la Compagnie des messageries maritimes, réunies le 23 février dernier, le Conseil d'administration de la CGM a, en date du 3 mars 1977, approuvé les modifications suivantes dans la direction générale de la Compagnie générale maritime :

Président : M. Jacques FRIEDMANN,

Vice-président directeur général : M. Jacques RIBIERE.

Par délégation du Conseil, M. Ribière disposera des mêmes pouvoirs que ceux qui sont conférés par la loi au Président dans l'exercice de ses fonctions.

D'autre part, M. Albert RASPI est nommé directeur général adjoint de la Compagnie générale maritime.

A ce titre, il a délégation permanente pour signer tous actes et correspondances dans les domaines administratif, juridique et social.

Il a, en outre, délégation générale de signature en cas d'absence simultanée du président et du directeur général de la Compagnie.

Les structures du groupe CGM telles qu'elles se présentent au terme du calendrier des opérations de fusion désormais réalisée sont résumées pour l'information du personnel dans l'organigramme publié en page 10.

Le " Napoléon " recueille 5 membres de l'équipage du cargo espagnol " Angel " qui a sombré au large de la Sardaigne

(Voir article en page 9)



UNE PREMIERE ACL AU HAVRE

Embarquement d'une locomotive sur l'Atlantic Cognac en manutention horizontale par coussin d'eau

INTRODUCTION

Les opérations de manutention maritime peuvent se classer en deux grandes catégories :

- la manutention verticale, la plus ancienne,
- la manutention horizontale la plus récente.

LA MANUTENTION VERTICALE

(lift-on/lift-off ou LoLo)

Se fait avec des engins variés mais en suivant toujours le même principe : hissage, brassage, aménagement. Les navires ont leurs ponts ouverts et par les hiloires passent les palanquées suspendues au croc d'un mât de charge, d'une bigue, d'une grue de bord ou de terre, d'un ponton flottant, d'un portique et même d'un hélicoptère. Ces navires sont classiques ou porte-conteneurs et sont exploités principalement sur les longues distances.



LA MANUTENTION HORIZONTALE

S'effectue par des portes aménagées sur la coque des navires d'où on accède aux différents entreponts-garages par des rampes. Ces navires dits "rouliers" sont principalement exploités sur des courtes et moyennes distances mais depuis quelques années ils gagnent le long cours, notamment les navires mixtes porte-conteneurs/porte-véhicules.

(Suite en page 3)

Ouverture du service maritime combiné France-Pologne



De gauche à droite : S. Exc. M. Tadeusz Olechowski, ambassadeur de Pologne en France, M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'Equipement (Transports), le président Friedmann, M. Jean Chapon, secrétaire général de la Marine marchande, et M. Jacques Ribière, directeur général de la C.G.M.

Constatant le développement rapide des échanges entre la France et la Pologne, la Commission mixte maritime franco-polonaise s'était penchée, dès sa première session, en 1974, sur le problème du service maritime régulier entre les deux pays. C'est sur ses recommandations que les Polish ocean lines et la Compagnie générale maritime se sont rapprochées pour étudier une coopération dans ce domaine ; les préliminaires entre les deux armements ont abouti à la création, en janvier 1977, d'un service maritime combiné entre la France et la Pologne. Les deux compagnies ouvrent ce service avec la détermination d'en faire, grâce à sa régularité et à son adaptation aux besoins des chargeurs français et polonais, un instrument permettant de développer la coopération entre les deux pays.

(Suite en page 4)

La CGM s'installe à Toulouse



La représentation régionale CGM à Toulouse.

Le 28 janvier 1977, sous la présidence de M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat aux Transports, maire-adjoint de Toulouse, le président Friedmann inaugurerait la représentation régionale C.G.M. installée 12, boulevard de Strasbourg et animée par M. Maurice Desrues.

Cette nouvelle implantation marque le désir de la C.G.M. d'être proche de ses clients exportateurs et importateurs de

l'intérieur, tout comme à Lyon, Strasbourg, Lille et Tours.

Dès son arrivée à l'aéroport de Toulouse-Blagnac, en compagnie de M. André Davéau, directeur du DEMAT, le président Friedmann était interviewé par la télévision régionale sur les raisons de cette implantation à Toulouse et de son intérêt pour la région Midi-Pyrénées.

(Suite en page 2)

SOMMAIRE

	Pages		Pages
— Ouverture du service maritime combiné France-Pologne	1-4	— Présentation de la division vrac-spécialisés et activités diverses	1-11-5
— La CGM s'installe à Toulouse	1-2	— Navigation dans les glaces	5-10
— Mise en place des organes de fonctionnement de la CGM	1-10	— Les différents modèles du parc à conteneurs de la CGM	6-7
— Le « Napoléon » recueille 5 membres de l'équipage du cargo espagnol « Angel »	1-9	— Echos Licorne	8
— Embarquement d'une locomotive sur l'« Atlantic Cognac » en manutention horizontale par coussin d'eau	1-3-4	— Formation au contrôle de gestion CGM	8
— Chargement d'une centrale mobile de reconstitution d'agregat	4	— Structures de la CGM	8
		— Echos Transat	9
		— Cocktail de présentation de la CGM au Royaume Uni	10
		— La Sotramat participe à la deuxième semaine mondiale du tourisme et des voyages	10

LA CGM S'INSTALLA A TOULOUSE



Le président Friedmann s'entretient avec M. Antoine Perez dans les bureaux de la représentation. De gauche à droite : M. Vayssettes (C.N.M.), M. Izard (S.N.C.M./Marseille), M. Marçais (Pyrimport/Toulouse), M. Antoine Perez, d'Andorre, le président Friedmann, et M. Maurice Desrués, représentant CGM/Toulouse.

Le lancement de la représentation régionale commençait dès 15 heures, dans les bureaux du boulevard de Strasbourg, où de nombreux clients et transitaires venaient s'entretenir avec les responsables commerciaux de la C.G.M. de Paris, Marseille, Bordeaux, Sète et Le Havre.

Le président Friedmann y rencontrait certains de nos principaux clients : M. Antoine Perez, d'Andorre, MM. Campocasso et Corbel, du G.I.E. du bassin de la Garonne, M. Brunel, de la Société nouvelle du saut du Tarn, etc. ainsi que de nombreux transitaires, MM. Marçais, Galin, Vayssettes, Martin, Camurac, Dougados, Valéry, etc.

La manifestation inaugurale se déroulait dès 17 h 30 dans les salons de l'Hôtel Mercure Saint-Georges où le président Friedmann et M. Maurice Desrués, représentant régional, accueillaient les invités de la C.G.M.

Parmi les personnalités présentes, on remarquait :

- M. Tony Roche, préfet de région,
- le Docteur Bouvier, maire-adjoint représentant M. Pierre Baudis, député-maire,
- M. Benech, vice-président de la Chambre de Commerce,
- M. Dagra, directeur régional des douanes,
- M. Delva, directeur régional adjoint des douanes,
- M. Martin, président du tribunal de Commerce,
- M. Serres, vice-président du Club des Exportateurs,
- M. Jean Chapon, secrétaire général de la Marine marchande était venu spécialement de Paris à cette occasion.

Dans son allocution, dont nous publions différents extraits, le président Friedmann évoqua tout d'abord, les structures nouvelles de notre groupe, issues de la fusion de la Transat et des Messageries maritimes. Il rappela à ses auditeurs que la C.G.M. dessert pratiquement le monde entier avec une flotte d'une centaine de navires, de tous types, soit en exploitation directe, soit au sein de consortiums internationaux dont elle est le partenaire et l'armateur.

Présente dans tous les ports français et les grands ports européens, la C.G.M. est en mesure d'offrir un service complet et spécialisé de transport maritime, tant au cabotage qu'au long cours.

En effet, « les mutations intervenues dans les techniques de transport maritime (conteneurisation et manutention horizontale) ont entraîné la progression des transports dits de bout en bout. Elles incitent les armateurs à mettre en place, sur les lieux d'origine ou de destination des frets, tous les moyens techniques appropriés :

- réseau d'inspection assurant des liaisons suivies avec la clientèle;
- centre de conteneurs;
- spécialistes des transports terrestres; et ce en collaboration avec les professionnels auxiliaires de transport, transitaires et commissionnaires en douane.

Dans cet esprit, a été créé, au sein de la C.G.M., le Département marketing et activités terrestres. Il réunit les techniciens et spécialistes des opérations terrestres situés en aval et en amont du transport maritime. Cette structure organisée permet d'établir le rapprochement indispensable du transporteur et des importateurs/exportateurs et transitaires. »

Le président Friedmann déclara, par ailleurs, que contribuant au renforcement des échanges sous pavillon national, la C.G.M. participait, de façon concrète, à l'effort de développement du commerce extérieur français engagé à l'initiative du gouvernement par le ministère du Commerce extérieur sous le patronage de M. Raymond Barre et aujourd'hui de M. André Rossi.

« En 1977, cet effort doit intéresser en priorité les petites et moyennes entreprises et industries pour lesquelles la grande ex-

portation, encore rarement tentée, demeure une aventure trop souvent redoutée. Il vise en effet à fournir à ces entreprises, qui constituent le tissu industriel de la France, les moyens, dont elles étaient jusqu'ici dépourvues, de faire sur les marchés extérieurs une percée qui est une des conditions de leur expansion durable.

Dans ce but la C.G.M. a décidé de renforcer son implantation dans le Sud-Ouest en venant s'installer au cœur même d'une région marquée par une longue tradition commerciale, aujourd'hui entretenue par le dynamisme remarquable de nombreuses petites et moyennes entreprises et industries dont les actions doivent être soutenues pour assurer l'expansion de l'économie régionale, et donner à cette région dans l'ensemble des échanges internationaux de la France, une part à la mesure de ses possibilités et de ses ambitions. Fait-il rappeler en effet que :

— sa participation est limitée à 2 % environ du tonnage total français import-export, et si l'importance de l'aéronautique est sensible sur le chiffre d'affaires du commerce extérieur import-export de la région, son tonnage reste néanmoins très limité,

— ses exportations relèvent pour plus de 80 % des 3 branches suivantes : produits chimiques et caoutchouc, produits des industries agro-alimentaires, métaux non ferreux et produits de transformation,

— trop souvent encore les marchandises s'importent, et même quelquefois s'exportent, dans la région Midi-Pyrénées, par des ports étrangers comme Anvers et Rotterdam cette situation résultant principalement du manque d'information et de structures sur place pour organiser et maîtriser les transports avec le concours du pavillon français et par les ports français. »

Analisant le rôle de la représentation régionale de Toulouse, le président Friedmann précisa :

« La représentation C.G.M. de Toulouse vous offrira un service que nous avons voulu aussi personnalisé et efficace que possible. Ainsi, par exemple, la représentation est en mesure d'effectuer sur place, avec vous, toutes les études techniques sur les transports, les études de prix, le positionnement à domicile des conteneurs.

« J'ai la conviction que cette personnalisation des services favorisera l'établissement d'un climat de confiance et d'estime réciproque débouchant sur une collaboration étroite et durable entre les entreprises de votre région et la C.G.M. Tel est l'objectif à court terme de notre représentation à Toulouse; l'objectif à moyen et long terme de la C.G.M. étant de contribuer avec les Chambres de Commerce et d'Industrie, les délégations du Centre français du Commerce extérieur, les organisations professionnelles et bien entendu les centres régionaux des douanes que l'administration des Douanes a fort judicieusement mis en place, au développement du commerce extérieur, notamment pour les petites et moyennes entreprises en mettant à leur portée les informations et moyens dont elles ont besoin pour s'aventurer dans l'exportation sur les pays lointains... sans risques de mésaventures.

Visite de clientèle dans les bureaux de la représentation CGM. De gauche à droite : M. Allard (ScanDutch/CGM), M. Campocasso (Cie de la Garonne), M. Gorrard (Div. Pac. O.I. - de dos), M. Galin (Lenormand), M. Brunel (Sté du Saut du Tarn), M. Martin (C.N.M.).



Pour tout cela, la nouvelle représentation C.G.M. de Toulouse met son expérience, aujourd'hui plus que centenaire, des transports maritimes et du commerce international au service de votre expansion. »

S'adressant pour conclure au Secrétaire d'Etat aux Transports, le président Friedmann ajouta :

« Je suis particulièrement heureux d'être ici aujourd'hui, car c'est pour nous l'occasion, de façon peut-être plus spontanée que dans les cérémonies de lancement de navires ou les réceptions officielles de la capitale, de vous exprimer notre gratitude pour l'aide que vous apportez, non seulement à l'armement national, mais aussi à l'ensemble de la marine marchande française, c'est-à-dire au commerce extérieur de la France. »

Prenant à son tour la parole, M. Marcel Cavalié constata que la cérémonie organisée « en l'honneur de l'inauguration des nouvelles installations de la C.G.M. à Toulouse » pouvait paraître insolite car, « il est certain que les pensées des toulousains sont plus souvent orientées, en vertu d'une longue tradition, vers les affaires aéronautiques que vers les affaires maritimes. » Analysant l'adaptation des « capacités de notre flotte de commerce aux services de notre commerce extérieur, » le Secrétaire d'Etat mit en relief le rôle de la C.G.M. dans les échanges et sa contribution à l'expansion de la région Midi-Pyrénées.

« Au cours de ces dernières années, notre commerce extérieur s'est considérablement accru au point de nous placer au 4^e rang mondial. Il s'est aussi redéployé géographiquement vers des marchés plus éloignés que ceux avec lesquels nous avions des relations traditionnelles. Le besoin en transport maritime s'est donc accentué. Or, notre flotte de commerce — qui a conquis l'année dernière la 9^e place — n'a pas connu la même croissance. Nos exportateurs et importateurs doivent faire de plus en plus



De gauche à droite : M. Chapon (secrétaire général de la Marine marchande), M. Cavalié (secrétaire d'Etat aux Transports), le président J. Friedmann et M. Tony Roche (préfet de région) durant la conférence de presse.

appel aux pavillons étrangers. Il en résulte une perte de devises pour notre pays en même temps qu'une relative dépendance de l'étranger dans le domaine des transports.

Le gouvernement a décidé de redresser cette situation en renforçant nos armements, en recherchant l'amélioration du service offert par les auxiliaires de transport et en arrêtant un plan de développement de la flotte.

La conclusion, dans quelques semaines, du processus de fusion des deux compagnies mixtes permettra la création d'un armement national aux dimensions des plus grands groupes maritimes internationaux, le renforcement de votre implantation régionale en est un témoignage. Elle manifeste votre souci de participer davantage aux grands courants de trafic du Sud-Ouest et, plus particulièrement, dans notre région Midi-Pyrénées :

- le trafic des peaux lainées en provenance d'Australie et à destination de Mazamet,
- le trafic important et croissant de céréales,
- les exportations de pommes qui connaissent une expansion importante notamment à destination des pays arabes.

Cet effort commercial se situe bien dans le cadre de la politique menée en faveur des différentes composantes de la chaîne des transports, et en particulier des « auxiliaires de transport », dont l'action prolonge celle des armements proprement dits. C'est dans ce contexte que se situe le département marketing et activités des transports terrestres que vous avez créé, M. le Président, et j'ai entendu avec satisfaction les services que vous offrirez à la clientèle du Sud-Ouest en matière de transit. En tant que responsable de l'ensemble des transports, je ne puis que me féliciter de l'effort d'intégration des différents services de transport.

Ensuite, il commenta le plan de développement de la Marine marchande française, qu'il avait fait adopter par le gouvernement fin 1975 :

« Plan ambitieux puisqu'il doit en 5 ans augmenter de 60 % la capacité de transport sous pavillon français. Ambitieux aussi au plan des moyens financiers qu'il nécessite puisqu'il se traduit par un investissement de 23 milliards de francs, l'aide de l'Etat représente pour sa part 3,8 milliards de francs. Mais ce plan est en bonne voie de réalisation et je m'en réjouis. Ce qui manifeste également le réalisme des objectifs que nous nous sommes assignés.

Actuellement, les commandes passées représentent 70 % du nombre de navires prévus correspondant à 42 % du tonnage total et à 45 % du montant des investissements. »

Dans ce domaine, la Compagnie générale maritime a su prendre la part importante qui lui revient, et je suis heureux de constater avec vous, M. le président Friedmann, qu'elle l'a fait en passant les deux tiers de ses commandes aux chantiers français. »

Sur plusieurs sujets d'actualité, M. Cavalié fit part de ses réflexions, notamment sur les pavillons de complaisance « phénomène qui perturbe singulièrement l'économie maritime » ; sur les difficultés

rencontrées par la construction navale française, en raison de la crise due à « une importante surcapacité des chantiers par rapport aux besoins actuels des armateurs » ; enfin, sur les problèmes de la pêche, de la conchyliculture et de l'aquaculture.

Le Secrétaire d'Etat termina son discours en ces termes :

« Jusqu'à présent les Toulousains allaient à la mer. Désormais, la mer est à Toulouse avec la C.G.M. Cette rencontre de Toulouse et de la mer portera beaucoup de fruits dans l'avenir. »

Il convient de souligner que l'implantation de la C.G.M. coïncide avec la charte triennale de la chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, annoncée par le président Claude Duffour, avec la devise « Exporter pour survivre », tout spécialement par une action promotionnelle de grande envergure pour le commerce extérieur, et, notamment en faveur des petites et moyennes entreprises. La C.G.M. s'associe à cette entreprise à laquelle elle apportera le soutien de ses moyens et des services de sa représentation régionale.

Les invités de la C.G.M. assistaient à la projection d'un spectacle audio-visuel sur plusieurs écrans, sur le thème de la C.G.M. à travers le monde, sa flotte, ses hommes et son réseau de lignes.

A l'issue de la projection, une conférence de presse s'est déroulée, au cours de laquelle le président Friedmann et M. Marcel Cavalié, entourés de M. Tony Roche, préfet de région, M. Jean Chapon, secrétaire général de la Marine marchande, et M. Desrués, répondirent aux questions complémentaires des représentants de la presse. Tous les invités étaient, ensuite, conviés à un cocktail qui facilita de nombreux contacts utiles entre les clients et les représentants commerciaux de la C.G.M.

Embarquement d'une locomotive à bord de l' "Atlantic Cognac" en manutention horizontale par coussin d'eau

Les techniques utilisées sont variées puisque sur une rampe on peut :

- soit marcher (walk-on/walk-off),
- soit rouler (roll-on/roll-off et sa variante rail-on/rail-off),
- soit patiner (skate-on/skate-off).

Dès 1968, nous écrivions que « si par manutention horizontale on entend habituellement le déplacement de marchandises sur roues (roll-on/roll-off) on peut aussi inclure tout déplacement sur coussins d'air, mais l'adaptation maritime est délicate car il faut des surfaces lisses, non poreuses et horizontales, ce que l'on ne trouve ni sur les quais, ni sur les navires ».

Du coussin d'air, les ingénieurs anglais sont passés en 1975 au coussin d'eau (water-skate) qui est plus facilement adaptable et notre propos est de vous présenter l'utilisation que nous en avons faite.

CONSIDERATIONS GENERALES SUR LES COUSSINS A FLUIDE

L'air et l'eau sont abondants, libres et presque gratuits ; leur faible viscosité et leur facile mise sous pression peuvent permettre de résoudre certains problèmes liés au déplacement d'une masse par rapport à une surface portante.

Le Britannique Christopher Cockerel inventa il y a plusieurs dizaines d'années le principe du coussin fluide : « un fluide, chassé par des soufflets en caoutchouc incorporés au module porteur, emprisonné dans une jupe, forme une mince couche entre le module et le sol. La sustentation sur fluide permet en raison du très faible coefficient de frottement (0,5 à 1 % pour l'air - 2 à 5 % pour l'eau) de déplacer une masse avec très peu d'effort à exercer ».

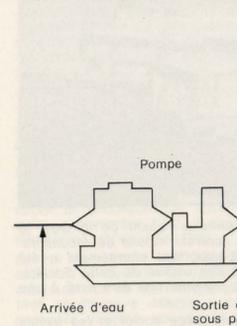
L'alimentation en air peut se faire par un circuit d'air comprimé ou par compresseur avec moteur électrique ou thermique monté sur la plate-forme porteuse (il suffit d'une pression de 6 à 7 bars).

L'alimentation en eau peut se faire par branchement sur un collecteur d'incendie (90 m³/h sur un Atlantic soit 1500 l/mn) ou par pompe.

L'utilisation de modules de portance réduite assure la permanence de la sustentation malgré les fuites dues aux irrégularités du sol (tout est dans la jupe) ; le fluide qui s'échappe est remplacé à la demande ; le déplacement peut atteindre 5 mètres à la minute.

Dans son principe le coussin était un substitut au train et au navire pour le transport des voyageurs grâce aux travaux effectués en Grande-Bretagne, et en France avec la Société

Exemple de branchement des modules. Ceux-ci sont répartis sous la plate-forme supportant le bogie avant. La disposition est la même pour la deuxième plate-forme supportant le bogie arrière.



Bertin créée en 1956 dont les ingénieurs ont mis au point les navipanes qui se déplacent à 100 km/h, l'aérotrain qui dépasse 400 km/h et le terraplane.

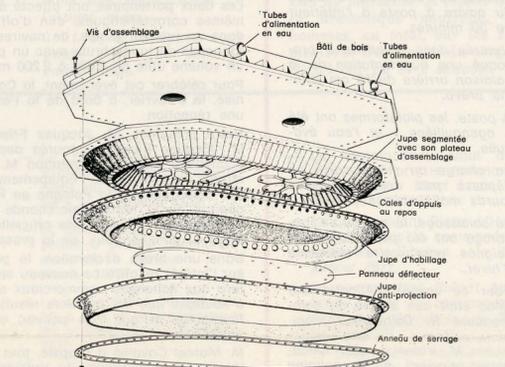
Il est en train de trouver sa véritable fonction qui est la manutention des grosses charges et des masses indivisibles.

L'auteur de cette transformation est une entreprise de Southampton créée en 1968 par un ingénieur qui a travaillé avec C. Cockerel sur la « jupe flexible » : Air cushion equipment (ACE) dont la division Water Skate traite plus spécialement du coussin d'eau.

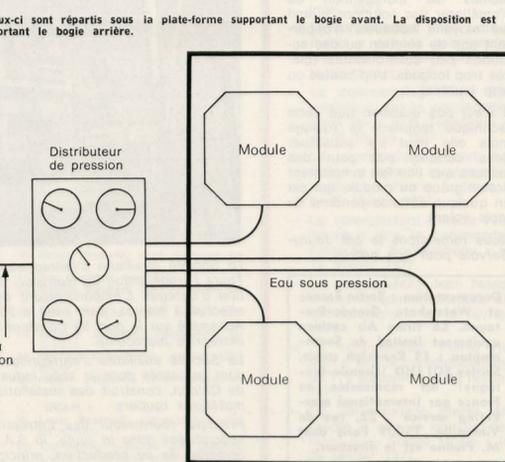
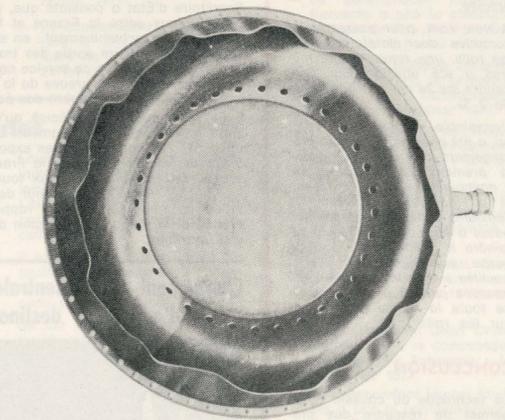
Le correspondant aux U.S.A. est la firme Hover system dont un ingénieur s'est assuré de la faisabilité de l'opération à New York, comme nous l'avons fait au Havre.

Dans notre organisation, M. G. Le Point, ingénieur technico-commercial, a été plus spécialement chargé de suivre l'évolution de cette technique.

Description d'un module de taille double pour mieux montrer les détails.



Vue de la face inférieure d'un module.



AVANTAGES ET INCONVENIENTS DES COUSSINS A FLUIDE

SUR LE PLAN TECHNIQUE

- pas d'installation fixe ou sol (rails, voir route),
- pas de contraintes de rayon de giration (on peut faire pivoter la charge sur elle-même),
- pas de détérioration des sols même de résistance médiocre (la puissance du jet d'air est si faible qu'il n'y a pas de poussières et celle du jet d'eau est telle qu'il n'y a pas d'embruns),
- pas de vibrations, de chocs, de pressions, de secousses pouvant endommager des charges fragiles,
- utilisation maximum de la hauteur libre offerte puisque l'épaisseur de l'équipement est faible (pour le coussin



Vue d'ensemble du terminal montrant la locomotive glissant vers la plate-forme RoRo. Au premier plan, la rampe du navire.

d'air 10 cm + 1 à 2 cm d'élevation - pour le coussin d'eau 16 cm + 7 à 8 cm d'élevation). Aucune remorque ne peut offrir une si faible hauteur au sol,

- positionnement très précis même avec une lourde charge,
- déplacement effectué en toute sécurité (charge levée au minimum) sans bruit et rapidement. Un contrôle est exercé sur chaque module pour maintenir la stabilité,
- matériel robuste, poids et volume réduits (tout peut être arrimé sur un flat de 20 pieds) ce qui permet de le mettre à pied d'œuvre en des endroits dépourvus d'engins de manutention traditionnels,
- l'arrêt se fait par coupure d'alimentation.

SUR LE PLAN ECONOMIQUE

- investissement peu coûteux,
 - frais d'exploitation faibles,
 - frais d'entretien négligeables.
- Aucune pièce n'est en mouvement, peu d'usure si l'on glisse sur du bois, de l'acier ou du plastique.
- personnel peu nombreux et sans qualification particulière.

Pour l'utilisation il faut :

- soit poser la charge sur les modules (en pièces détachées comme il a été fait pour la locomotive),
- soit faire rouler la charge sur une rampe pour la positionner sur les modules
- soit glisser les modules sous la charge,

Un module peut porter jusqu'à 500 fois son propre poids (100 kg) mais des considérations de stabilité peuvent faire utiliser plus de modules que la seule masse n'en justifierait (3 modules au minimum).

— la pression d'utilisation est de 7 bars,

— pour une exploitation optimale du coussin d'air, il faut des surfaces lisses non poreuses, horizontales. Les débits de fuite correspondent à un intervalle de fuite de l'ordre de 1/10^e de millimètre d'où la nécessité d'un sol parfait,

— lorsque le système est sous pression, le frottement avec le sol est pratiquement nul, si elle n'est pas retenue, la charge glisse vers le bas même sur de faibles inclinaisons ; si le sol n'est pas parfaitement plan et horizontal, il est prudent d'utiliser une retenue et un guidage,

— le coussin d'eau par contre s'accommode de surfaces plus grossières que l'on peut niveler avec du sable recouvert d'un film de plastique.

L'eau moins compressible que l'air et de densité supérieure, offre une solution pour opérer avec une haute pression et une capacité de levage aussi élevée

que 70 tonnes au m³ avec une faible consommation d'énergie,

- la charge peut être maintenue horizontale avec une pente de 3 à 4 % (ce qui facilite l'évacuation des eaux).

Chacun des modules utilisés peut lever jusqu'à 50 tonnes ou 100 tonnes selon le type.

- il n'y a pas de limitation théorique de poids à déplacer. A Vancouver en 1975 un navire de 3400 t a été déplacé par coussin d'eau vers sa cale de lancement.

Les 7000 tonnes de la tour Eiffel pourraient être la Seine n'étant pas loin ! contentons-nous de déplacer des transformateurs, des accumulateurs géants, des turbines, des chaudières et des locomotives.

L'inconvénient majeur du coussin d'eau est le gel, mais avec de la saumure à 35 pour mille on peut travailler jusqu'à moins 15° C. Noyer la surface de convoiage n'est pas très élogieux (il faut chasser des bottes) aussi faut-il veiller à canaliser et évacuer les indispensables fuites d'eau, indispensables parce qu'il faut que l'ensemble soit en « aquaplaning ». Bien évidemment on ne peut déplacer la masse sur une longue distance. La technique du coussin d'eau offre un moyen de manutention et non de transport.

L'EMBARQUEMENT D'UNE LOCOMOTIVE ALSTHOM CC 21000 PAR COUSSIN D'EAU

Cette locomotive présente les caractéristiques suivantes : longueur : 21 m - largeur : 3,05 m - hauteur : 4,77 m - poids 133 t dont 2 bogies d'essais qui mesurent chacun : longueur : 5 m - largeur : 2,70 m - hauteur : 2,75 m et pèsent 35,600 t chacun.

Elle doit revenir dans le parc S.N.C.F. après six mois d'essais, en compétition avec une locomotive suédoise ASEA-RC 4 de 15,50 m de long pesant 80 tonnes transportée aux U.S.A. par l'ACL au départ de Göteborg.

Si les essais sont satisfaisants, des locomotives semblables seront construites aux U.S.A. sous licence.

Le transitaire est la Maison Valcke Paris et le manutentionnaire est la GAMAC - quai de l'Europe au Havre.

Toute la coordination a été assurée par les services ACL. La locomotive a été livrée au Havre sur des bogies de service car elle ne pouvait rouler sur le réseau S.N.C.F. avec des bogies d'essais, en raison des instruments de mesure qui rendaient l'ensemble hors gabarit en France mais pas aux U.S.A.

Il était interdit de transporter l'engin en pontée et l'AMTRAK (US national railroad passenger

Embarquement d'une locomotive à bord de l' "Atlantic Cognac"

(Suite de la page 3)

corp.) destinataire, voulait recevoir cette locomotive en état de marche tout comme elle a reçu les 6 rames de turbotractor que nous lui avons livrées deux par deux en juillet 1973, janvier et février 1975 en utilisant une remorque porte-wagon Socomat.

Pour cette locomotive de 133 tonnes, cette remorque de 70 tonnes de capacité ne pouvait convenir même en la modifiant d'où la recherche de l'utilisation du coussin d'eau.

Chaque bogie d'essai livré par wagon a été positionné sur une plateforme de 5 m x 3 m recouvrant quatre « skates » de 1,20 m x 1,20 m.

Cette plateforme porte soudés : — sur sa face supérieure, des fers servant de rails, les rous des bogies y sont calées et saisies, — sur sa face inférieure, des fers en H de hauteur égale à celle des coussins en position basse.

Ces fers engagent les coussins et décollent du sol quand les modules sont alimentés. Ils sont aussi destinés à supporter la charge durant le transport.

Les deux plateformes, avec leurs bogies, ont été positionnées avec précision pour recevoir le corps de la locomotive (62 tonnes) enlevé des bogies de service.

Une voie de cheminement a été aménagée pour gagner le garage de l'Atlantic Cognac : les paings de la rampe, non jointifs, ont été recouverts d'une tôle - du sable a nivelé les barrettes de la rampe - des tôles ont masqué les tréfiles de saissage de l'entrepôt - le tout a été recouvert d'une bâche de plastique se terminant sur des sacs de sable faisant office de digue pour limiter l'envahissement de l'eau dans le garage.

— hauteur de la plateforme en position basse 0,28 m — élévation 0,07 m

en position haute : 0,35 m — hauteur de la locomotive 4,77 m

hauteur totale au sol hauteur de la porte de l'Atlantic Cognac 5,74 m clair sous barrot : 0,62 m

Un tracteur à l'avant, un tracteur agissant en retenue à l'arrière, ont permis le déplacement de cette masse dépassant 140 tonnes, de l'entrée de la rampe du navire à poste à l'intérieur en 30 minutes.

L'entrée dans le navire a provoqué une augmentation de la calaison arrière de 18 cm comme prévu.

A poste, les plateformes ont été « agenouillées » et l'eau évacuée.

La charge au mètre carré ne dépasse pas celle des plus lourds mats utilisés à l'ACL.

Le saissage, le calage et l'accoragage ont été particulièrement soignés pour cette traversée d'hiver.

Pour ce voyage l'Atlantic Cognac était aux ordres du commandant R. Delhumeau, capitaine principal ; du chef mécanicien M. Valentin, chef mécanicien principal ; du 2^e capitaine H. de Wolbock, second capitaine de 1^{re} classe, dont la coopération a été particulièrement appréciée.

A New York, pour passer la locomotive des plateformes sur les rails, une rampe de 12 mètres a été utilisée pour descendre les 24 cm soit une pente de 2 %.

L'ensemble, locomotive et rampe, a été positionné dans le prolongement des rails du réseau, la première plateforme a été « agenouillée », le bogie d'essai et les cales enlevés ; la deuxième plateforme en position haute a été poussée jusqu'à rejoindre la première en position basse, puis également « agenouillée » et la locomotive a été poussée jusqu'à ce qu'elle passe toute la rampe pour rouler sur les rails.

CONCLUSION

La technique du coussin d'eau permet de résoudre des problèmes de manutention ou d'améliorer des solutions quand les moyens habituels n'apportent pas de solution ou des solutions peu satisfaisantes (pièces trop longues, trop hautes ou trop lourdes).

Il n'est pas question que cette technique remplace le roulage mais elle peut s'y substituer dans certains cas pour des masses que l'on fait simplement flotter grâce au module qui est en quelque sorte le pendant du tapis volant.

Nous remercions le cdt Jauny-Gervais pour son article.

Documentation : Bertin France et Waterskate Grande-Bretagne. La firme Air cushion equipment limited de Southampton : 15 Randolph street, Shirley SO13HD (Grande-Bretagne) est représentée en France par International marketing service : 22, rue de Vintimille, 75009 Paris cedex 12. M. Pioline est le directeur.

Ouverture du service maritime combiné France-Pologne

(Suite de la page 1)



De nombreux invités ont participé à la réception organisée, le 9 février, à bord de la péniche-restaurant « Ile de France ».

Cette nouvelle ligne présente les caractéristiques suivantes : — Têtes de ligne : pour la Pologne : Szczecin ; pour la France : Rouen.

Lorsque les nécessités du trafic le justifient, des escales sont prévues dans certains ports du Nord de la France, par exemple : Dunkerque.

Le service est assuré actuellement avec un départ hebdomadaire, alternativement par un navire français et un navire polonais. Les escales ont lieu dans chaque port du mardi au vendredi, et la traversée Rouen/Szczecin s'effectue en 3 jours.

Les deux partenaires ont affecté à cette ligne des navires dotés des mêmes caractéristiques, afin d'offrir un service homogène. Il s'agit, dans un premier temps, de navires conventionnels à 2 ponts, de 493 tonneaux de jauge brute avec un port en lourd de 1 100 à 1 200 tpi et un volume utile de 2 000 à 2 200 m³ ; leur vitesse est de 11 à 12 nds.

Pour célébrer cet événement, la Compagnie générale maritime a organisé, le 9 février, à bord de la Péniche-restaurant « Ile de France », une réception.

Notre président, M. Jacques Friedmann et notre directeur général, M. Jacques Ribière, entourés des responsables de cette ligne, ont accueilli à cette manifestation M. Marcel Cavaille, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'Équipement (transports), M. Tadeusz Olechowski, ambassadeur de Pologne en France, M. Jean Chapon, secrétaire général de la Marine marchande et les nombreux invités de notre Compagnie : personnalités officielles, représentants des milieux maritimes et commerciaux, de la presse, etc.

Dans une brève déclaration, le président Friedmann a mis l'accent sur l'intérêt qu'offre ce nouveau service et la contribution qu'il apportera aux échanges commerciaux entre les deux pays. Par ailleurs, il a souligné que les premiers résultats enregistrés étaient relativement favorables et que l'on pouvait envisager l'avenir avec un certain optimisme.

M. Marcel Cavaille a rappelé, tout d'abord, qu'il avait participé, le 28 janvier, en compagnie du président Friedmann, à l'inauguration de l'agence CGM de Toulouse, — manifestation dont nous rendons compte dans ce numéro —. Il s'est félicité de ces signes de vitalité et de dynamisme que donnait ainsi la Compagnie générale maritime. Le Secrétaire d'Etat a constaté que, jusqu'à ce jour, dans les échanges commerciaux entre la France et la Pologne un déséquilibre existait sur le mode d'acheminement ; en effet, en l'absence de ligne maritime régulière, la majeure partie des transports s'effectuait par la voie terrestre. La création de ce service commun, par deux armements à parts égales, constitue une preuve de la confiance que témoignent les pays amis dans le développement des échanges industriels et commerciaux.

Enfin, M. Olechowski a précisé, qu'en 1976, les échanges commerciaux entre les deux pays ont augmenté de 25 % par rapport à 1975, et qu'en raison de l'accroissement des exportations françaises vers la Pologne, en particulier de machines, la France détient la 1^{re} place parmi l'ensemble des pays occidentaux fournisseurs de biens d'équipement à la Pologne. Pour l'ambassadeur de Pologne, ce résultat est une incitation au renforcement des rapports excellents qu'entretiennent la France et la Pologne sur le plan des transports, en particulier par la voie maritime.

Chargement d'une centrale mobile de reconstitution d'agregat à destination de Casablanca



La Société auxiliaire d'entreprises a confié à l'agent de la CGM à Tours l'organisation du transport d'une centrale mobile de reconstitution d'agregat. L'embarquement de cet important chargement a été effectué à Nantes, port situé à 200 km des usines de cette Société. Acheminé sur le port de Casablanca, le matériel doit être livré à une entreprise marocaine.

La Société auxiliaire d'entreprises dont le siège social et les usines sont implantés dans la zone industrielle de Saint-Benoît-la-Forêt près de Chinon, construit des installations destinées à la préparation des matériaux routiers.

Principal fournisseur des Entreprises françaises de travaux publics spécialisées dans la route, la S.A.E. exporte également une part importante de sa production, principalement sur le continent africain.

ECHOS TRANSAT



Le "Napoléon" recueille 5 membres de l'équipage du cargo espagnol "Angel"

(Suite de la page 1)

Le car-ferry Napoléon de la S.N.C.M., placé sous les ordres du commandant Jean Castelli, qui avait quitté le port de La Goulette/Tunis, le 11 janvier, à destination de Marseille, s'est dévoué, dans les premières heures de la matinée du 12 janvier, à la suite d'un message de Cagliari-radio, pour porter secours aux naufragés du cargo espagnol Angel. Ce cargo, de la Compagnie Astro de Santander, a coulé dans la nuit du 11 janvier, entre la Sardaigne et la Sicile, à la suite d'une tempête qui a provoqué le désarrimage de sa cargaison composée d'un lot de rails de chemin de fer et de marchandises diverses.

Grâce au dévouement de l'équipage du Napoléon et notamment au courage du second capitaine, M. Jacques Dubois, qui malgré l'état de la mer, n'hésitait pas à descendre dans le canot pour passer des harnais aux naufragés épuisés et les aider à monter à bord, le chef mécanicien, l'officier radio, le cuisinier, un graisseur et un matelot de l'Angel pouvaient être hisses à bord par la portière tribord de pilote.

— à 11 h 23, nous découvrons une embarcation de l'Arange avec 5 hommes vivants. De 11 h 23 à 11 h 45 nous embarquons les 5 hommes avec beaucoup de difficultés, en raison de l'état de la mer, et de la faiblesse des naufragés, par la portière tribord de pilote, très exigüe.

Afin d'aider les deux derniers, le second capitaine J. Dubois descend dans l'embarcation et leur ajuste les harnais pour les hisser à bord, dans des conditions très périlleuses. »

★

Dans son rapport à l'administrateur en chef des Affaires maritimes à Marseille, le commandant Castelli a mentionné : «

— à 10 h 35, le Bréguet nous signale une embarcation et nous guide.

— à 10 h 50, par L : 40° 43' N et G : 06° 49' E nous trouvons une embarcation de l'Angel vide.

— à 11 h, le Bréguet nous guide vers une seconde embarcation.

Poursuivant ses recherches jusqu'en fin d'après-midi dans la zone de détresse qu'avait rejointe le car-ferry Roussillon, le Napoléon repréentait finalement sa route à destination de Marseille. A l'issue de ce dramatique naufrage, 7 hommes, au total, sur les 18 membres d'équipage du cargo Angel ont pu être sauvés.

Commandements

- Le commandant Mariange Jegu a pris le commandement du « Monge » le 3 janvier 1977.
- Le commandant Jean Tardivel a pris le commandement du « Saint-Servan » le 3 janvier 1977.
- Le commandant Roland Bale a pris le commandement du « Pointe des Colibris » le 3 janvier 1977.
- Le commandant Pierre Martinie a pris le commandement du « Montcalm » le 4 janvier 1977.
- Le commandant Bernard Billobaud a pris le commandement du « Pointe sans Souci » le 13 janvier 1977.
- Le commandant Alexandre Ezanno a pris le commandement du « Fort Sainte-Marie » le 14 janvier 1977.
- Le commandant Jacques Lepelletier a pris le commandement du « Carbet » le 15 janvier 1977.
- Le commandant Michel Hatet a pris le commandement du « Grieg » le 19 janvier 1977.
- Le commandant Adrien Le Fèvre a pris le commandement de l' « Anis » le 22 janvier 1977.
- Le commandant Auguste Girard a pris le commandement de l' « Auvergne » le 24 janvier 1977.
- Le commandant Alain de Tréglade a pris le commandement du « Mont Louis » le 28 janvier 1977.
- Le commandant Pierre L'Herynyat a pris le commandement du « Sibellius » le 28 janvier 1977.
- Le commandant Robert Aubouy a pris le commandement du « Borodine » le 28 janvier 1977.
- Le commandant Michel Pesme a pris le commandement du « Fort la Reine » le 3 février 1977.
- Le commandant Raymond Kerverdo a pris le commandement de l' « Atlantic Cognac » le 4 février 1977.
- Le second capitaine Jacques Lalouze a pris le commandement du « Commandant Henry » le 6 février 1977.
- Le commandant Paul Rogeret a pris le commandement du « Pointe Allègre » le 7 février 1977.
- Le commandant Daniel Wilbert a pris le commandement de l' « Atlantic Champagne » le 11 février 1977.
- Le commandant Jean Guendon a pris le commandement du « Mississippi » le 11 février 1977.
- Le commandant Jean Oruezbala a pris le commandement de l' « Astragale » le 13 février 1977.
- Le commandant Michel Euxible a pris le commandement du « Fort Trinité » le 14 février 1977.
- Le commandant René Delhumeau a pris le commandement de l' « Jacques Cartier » le 15 février 1977.
- Le commandant Alain Demeriac a pris le commandement du « Fort Joséphine » le 15 février 1977.
- Le commandant Robert Botherol a pris le commandement du « Pointe la Rose » le 16 février 1977.
- Le commandant Claude Frebourg a pris le commandement du « Rochambeau » le 17 février 1977.
- Le commandant Jean Nadal a pris le commandement du « Champlain » le 18 février 1977.
- Le commandant Pierre Hiriot a pris le commandement de l' « Allidade » le 21 février 1977.
- Le commandant Pierre Alcouffe a pris le commandement du « Pointe Marin » le 24 février 1977.

Décès du cdt Charles FERRENBACH



Louis, Carimaré, Chill, Washington, puis les paquebots Colombie, Antilles, Flandre et enfin Liberté sur lequel il termine sa carrière de navigant en décembre 1961.

Il est alors appelé au poste de capitaine d'armement de l'agence générale du Havre qu'il occupe jusqu'au 1^{er} août 1967.

Le cdt Ferrenbach est décédé le 18 janvier.

Le commandant Ferrenbach était titulaire de la croix de guerre 1939-45, Chevalier de la Légion d'honneur et Chevalier du Mérite maritime.

Il laisse tant parmi le personnel navigant que sédentaire, le souvenir d'un véritable chef, estimé unanimement de ses subordonnés et de ses pairs.

Décès

- ALGER : M. Abderrak Zani, agent actif principal en retraite.
- BORDEAUX : M. Emilie Bellanger, sous-chef de bureau en retraite.
- LE HAVRE : M. Alphonse Brivel, ouvrier mécanicien.
- M. Henri Chauvin, chef d'équipe en retraite.
- M. Eric Choffart, matelot.
- M. Achille Dagbert, chef radio en retraite.
- M. Roger Halley, ouvrier OP3 Coger en retraite.
- M. Etienne Lebaillif, magasinier en retraite.
- M. Georges Lebourgeois, ouvrier OP2 Coger.
- M. Albert Lefebvre, contremaître en retraite.
- ORAN : M. Louis Benfrédi, commis principal en retraite.
- La Compagnie présente aux familles éprouvées ses sincères condoléances.

Départ en retraite de M. H. DAHER



M. Henri Daher, ayant atteint l'âge de 65 ans, il y a quelques mois, a demandé à ne plus assumer ses importantes responsabilités au-delà du 31 décembre 1976.

Il était président du groupe

Daher depuis une quinzaine d'années et de Sudcargos depuis sa fondation en 1971. Il avait été un des principaux artisans de la création de cette Société qui, rappelons-le, est une filiale commune de notre groupe ainsi que de la Compagnie de navigation Daher et de la Société navale caennaise.

M. Henri Daher a été nommé président d'honneur tant de la Compagnie Daher que de la Société Sudcargos. Il vient de regagner Paris pour y prendre une retraite bien méritée mais cela ne l'empêchera pas de continuer à faire bénéficier de ses conseils et de son expérience les diverses sociétés qu'il dirigeait depuis longtemps.

Modifications au sein de SUDCARGOS

M. Henri Daher, président directeur général de Sudcargos, qui assumait ce poste depuis la création de la Société a demandé à faire valoir ses droits à la retraite et a cessé d'exercer ses fonctions le 31 décembre 1976. Il a été nommé président d'honneur.

Depuis le 1^{er} janvier 1977, Sudcargos est devenue une Société anonyme à directeur.

Le Conseil de surveillance a nommé président, M. Jean-Michel Blanchard et vice-président, M. Francis Magnan.

Le directeur de deux membres qui assure la direction de la Société est composé de M. Jean-Pierre Isoard, président du directeur-directeur général et de M. Claude Harlog.

M. Nicolas Boyadjis assure les fonctions de directeur, responsable des activités commerciales de la Société.

M. Michel Perchio, assure les fonctions de directeur, responsable de l'exploitation de la flotte des navires.

BORDEAUX - Remise de décorations et de médailles du travail



Une manifestation s'est déroulée, le 30 décembre 1976, dans les locaux de l'agence générale de Bordeaux à l'occasion de la traditionnelle cérémonie de remise de décorations et de médailles du travail. Sur la liste des récipiendaires figuraient, pour 35 ans de service, M. Leborgne, et pour 25 ans de service, Mme Besse, Mm. Biard, Bordas, Bourgoin, Boutet, Bret, Darsonville, Lavedan, Le Meur, Paulin, Poirier.

Ont pris leur retraite

- BASTIA : M. Yves Petit Girard, gardien.
- M. Jean Penne, ouvrier OP3 Coger.
- M. Emile Rouat, gardien.
- BORDEAUX : M. Lucien Roels, ouvrier OP3 Coger.
- M. Claude Saforgue, chef d'équipe Coger.
- M. Robert Sands, sous-chef de bureau.
- M. Georges Schuster, sous-chef de service Coger.
- M. Gaston Thierry, ouvrier HC Coger.
- M. Marcel Toutain, ouvrier OP3 Coger.
- MARSEILLE : M. Emile Antolini, chef de groupe.
- M. Louis Caissio, chef de service.
- M. Jean Dauphin, sous-chef de bureau.
- M. Louis Gal, chef de groupe.
- M. Ange Giovinetti, chef d'équipe.
- Mme Berthe Giudicelli, chef de groupe.
- M. Jean-Baptiste Nicolini, ouvrier HQ.
- M. Pierre Raffaelli, chef de groupe.
- M. Dominique Scartabelli, sous-chef de service.
- M. Robert Veque, sous-chef de bureau.
- NANTES : M. Jean Tournier, sous-chef de bureau.
- PARIS : M. Henri Cros, sous-chef de service.
- M. Bernard Dobrais, sous-chef de bureau.
- M. Hubert Fédri, ouvrier HC.
- M. Rami Grandou, chef de bureau.
- M. Jacques Hesnault, agent actif principal.
- M. André Lecanu, sous-chef de bureau.
- Mlle Marie-Françoise Le Fouler, assistante sociale.
- M. Louis Lehanneur, chef de bureau.
- M. Antoine Vargas, sous-chef de bureau.
- M. André Vovard, sous-chef de service.
- La Compagnie souhaite à chacun une longue et heureuse retraite.

NAVIGATION DANS LES GLACES (Suite de la page 4)



Le « Mont Louis » à quai à Montréal, « Shed 73 » durant l'embâcle de glace en janvier 1976.

L'ANNEE DERNIERE A LA MEME EPOQUE

Pourtant, le 16 janvier 1976, Mont Louis avait réussi non sans mal à s'amarrer à la section « 73 », les brise-glace ayant enfin maîtrisé les embâcles qui interrompaient la navigation à tous navires depuis trois jours. Cependant, la température restant polaire, — 25 à — 30°, le fleuve continuait d'approvisionner l'aval en masses de glace de plus en plus épaisses et de plus en plus concentrées. Le 17, les embâcles se reformèrent dans le lac Saint Pierre, à Sorel, à Contre-cœur et le pack de glace très serré remontait rapidement vers l'amont jusqu'à la première écluse du Seaway qui mène aux Grands Lacs, et venait donner le siège au Mont Louis qui terminait ses opérations commerciales. Le 18 à l'aube, la navigation était à nouveau suspendue et l'appareillage remis à une date indéterminée... Sur des milles, en aval et en amont du navire, le fleuve était totalement gelé et sur une épaisseur qui aurait permis d'y faire rouler un train, comme cela se pratiquait au début du siècle pour relier les deux rives en hiver ! Impressionnant et poignant spectacle, le puissant et tumultueux Saint Laurent gisait là sous un linceul de glace et de neige. Le 19, le fleuve tenta de briser « son corset d'albâtre », des crêtes de pression se dressaient, des blocs énormes de glace se chevauchaient mais, peine perdue, le pack ne cédait pas, bien bloqué plus bas au coude de Contre-cœur et nous pouvions sans crainte continuer à faire le tour du bord à pieds secs. Le 23 janvier, nous assistâmes à un spectacle exceptionnel qui aurait pu se terminer dramatiquement. A 9 h, nous eûmes tout à coup le sentiment que la mer de glace qui

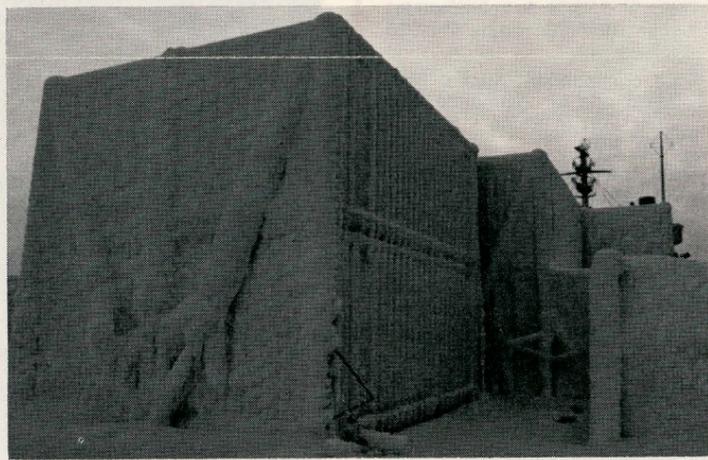
nous emprisonnait commençait à bouger, de longues fissures s'ouvraient, entaillant le pack. A 9 h 10, l'énorme masse s'ébranla, de plus en plus vite, pour atteindre la vitesse de 2 nœuds du courant, d'abord vers le milieu du fleuve puis peu à peu en gagnant les rives, le quai auquel nous étions accostés. Branlebas ! Chacun son poste ! L'amarrage est repris, équilibré rapidement, la machine, en réchauffage permanent, parée à manœuvrer. Brusquement, la masse de glace qui nous entourait se mit en mouvement, glissant le long de la coque avec des gémissements de glace concassée, augmentant sa pression meurtrière de seconde en seconde. — Arrière-demi les deux ! Evacuez les postes de manœuvre pour éviter les accidents par rupture d'amarre ! Nous tenions, recevant de temps en temps de fortes poussées dont l'une faisant giter le navire d'une dizaine de degrés fit porter les formes arrière bâbord sur le quai. La mer de glace défila durant deux heures, deux inter-

minables heures au cours desquelles peu à peu le navire s'écartait de plusieurs mètres, repoussé par les blocs de glace qui s'infiltraient entre la coque et le mur de béton. A tout moment, nous risquions d'être entraînés par la poussée formidable du pack et d'être dressés le long des quais de l'aval ou jetés sur les hauts fonds. Enfin, à 11 h 00, c'était le salut, l'eau libre arrivait derrière les trainards gelés. « Nous avions eu chaud » !

Les embâcles représentent un très grave danger, non seulement pour la navigation et les navires mais également pour les campagnes bordant le fleuve. En effet, les glaces brisées qui descendent avec le courant peuvent s'agglomérer et former des barrages de glace causant ainsi de dangereuses crues des eaux. C'est pourquoi, afin de prévenir une telle situation, les brise-glace travaillent durant tout l'hiver à maintenir un chenal libre dans le fleuve pour permettre aux glaces brisées de s'écouler librement vers la mer. C'est ce chenal que nous empruntons. L'embâcle est attaqué par l'aval, afin que la glace libérée par les brise-glace soit emportée par le courant. L'hiver dernier, les brise-glace, en nombre insuffisant et pas toujours assez puissants, ne purent se rendre maître des embâcles durant trois semaines. Il en résulta des inondations et la navigation sur le fleuve fut pratiquement arrêtée. Il faut savoir que tous les brise-glace disponibles sont utilisés à cette mission, aucun d'entre eux ne pourra donc venir assister un navire pris dans les glaces ! Il dérivera avec elles quand elles commenceront à descendre et s'il a beaucoup de chance, il restera au milieu du chenal...

(La fin de l'article paraîtra dans notre prochain numéro).

Neige puis gel des conteneurs « frigo » bien saisis.



LONDRES/Cocktail de présentation de la CGM au Royaume Uni

Lors du cocktail donné le 2 février à Londres par la CGM, le président Friedmann a présenté dans une allocution, la Compagnie générale maritime aux nombreux invités, parmi lesquels, des personnalités officielles des représentants des milieux maritimes et commerciaux, de la presse, etc.

Accueilli par M. Gandrille, représentant général CGM pour le Royaume Uni et l'Irlande, le président Friedmann accompagné de M. Daveau, directeur du DEMAT et de M. Mirobent, directeur de la division AMNEO, s'est rendu dans les bureaux de la CGM à Barking. Au cours de sa visite il a pu faire connaissance avec le personnel de l'agence ainsi qu'avec notre service de transit représenté par Brushfield Sargent (100 % membre du groupe CGM).



De gauche à droite, MM. D. Gavin, administrateur du groupe Lonhro, P. Gandrille, représentant général CGM en Grande-Bretagne, le président Friedmann.

De gauche à droite, MM. J.-P. Charpentier, managing director Worms cargo service U.K. Ltd, J.-J. Mirobent, directeur de la division AMNEO, A. Daveau, directeur du DEMAT.



La SNCM participe à la 2^e semaine mondiale du Tourisme et des Voyages



Devant le stand S.N.C.M., de gauche à droite, M. Liechieri, directeur de l'Esit/Cagliari, Mme P. Boeri de Sotramat voyages, M. Y. Cadet, chargé de la promotion des produits Ferrytour et M. J. Médecin, secrétaire d'Etat au Tourisme. (Photo Paul Fouca).

La S.N.C.M. a participé à la 2^e semaine mondiale du tourisme et des voyages qui a été inaugurée le 11 février par M. J. Médecin, secrétaire d'Etat au Tourisme et s'est terminée le 21 février. A son stand, installé au niveau réservé aux transports français et aux provinces françaises, la S.N.C.M. présentait ses lignes de car-ferry et ses programmes de croisières, circuits, et voyages organisés par Ferrytour, Sotratour et la Sotramat ainsi que ceux des compagnies, C.N.A.N., Cotunav, Comanav, Linee del Adriatico, Tirrenia navigazione et Sun line.

Organigramme du groupe CGMF

(Suite de la page 1)

